Bremisches Jahrbuch

HERAUSGEGEBEN

VON DER

HISTORISCHEN GESELLSCHAFT

VIERUNDVIERZIGSTER BAND

1955

CARL SCHÜNEMANN / VERLAG / BREMEN

SCHRIFTEN

DER

WITTHEIT ZU BREMEN

REIHE A: BREMISCHES JAHRBUCH

44. BAND

Bremisches Jahrbuch

Herausgegeben

von der

Historischen Gesellschaft zu Bremen

44. BAND

1955

CARL SCHÜNEMANN / VERLAG / BREMEN

SCHRIFTLEITUNG:

STAATSARCHIVDIREKTOR DR. FRIEDRICH PRÜSER

Die Schriftleitung bittet, Manuskripte von Aufsätzen und anderen Beiträgen nur nach vorheriger Anfrage oder Aufforderung in druckfertigem Zustande unter ihrer Anschrift: Bremen, Am Dobben 91 (Staatsarchiv) einzusenden. Ein Merkblatt über die technische Einrichtung von Manuskripten wird kostenlos abgegeben. Die Verfasser tragen für ihre Beiträge die Verantwortung.

Die korrespondierenden Vereine werden gebeten, ihre Austauschschriften mit der Aufschrift „Historische Gesellschaft" an die Staatsbibliothek, Bremen, Breitenweg 44/45, zu richten

Das von der Historischen Gesellschaft herausgegebene Bremische Jahrbuch erscheint vom 40. Band ab als Reihe A der Wittheit zu Bremen

Gesamtherstellung: Carl Schünemann, Bremen

Inhaltsverzeichnis

Seite

Titelbild und Erläuterung: Christian Abraham Heineken. Von Staatsarchivrat Dr. Karl H. Schwebel IX

Achtundachtzigster bis einundneunzigster Bericht des Vorstandes der Historischen Gesellschaft XIII

Nachrufe auf Hermann Tardel, Heinrich Tidemann, Fritz Rörig, Heinrich Rüther, Friedrich Rauers XXII

I. Beiträge zu den Regesten der Erzbischöfe von Bremen. Eine Nachlese zur Ersten Lieferung ihres Zweiten Bandes. Von Professor Dr. Friedrich Bock in Darrigsdorf 1

II. Studien zum Schlutter Zehnten des Bremer Ansgaristiftes. Von Studienrat i. R. Dr. Karl Sichart in Osnabrück 17

III. Stift Reepsholt und die Bremer Wilhadi-Propstei. Von Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser 45

IV. St. Hulpe. Zur Deutung des Stedinger Siegels. Von Studienrat i. R. Dr. Karl Sichart in Osnabrück 55

V. Das bremische Erbgericht Borgfeld. II. Teil. Von Staatsarchivrat Dr. Karl H. Schwebel 71

VI. Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert. Von Generalleutnant a. D. Hans Jürgen v. Witzendorff 128

VII. Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts. Von Studienrat Dr. Karl Helm 175

VIII. Zur Geschichte der Passagierfahrt auf der Unterweser. Von Oberpostrat i. R. Christian Piefke 244

IX. Aus den Jugendtagen der Dampfschiffahrt auf der Oberweser.

1. Die ersten Versuche. Von Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser 275
2. Dampfer „Eduard" und der Beginn der Oberweserdampfschifffahrt. Von Bruno Jacob (†) in Kassel 281

X. Kleine Beiträge.

1. Ur-Bremen — vom Kaufmann aus gesehen. Von Otto Knechtel 285
2. Bremens Weserbrücke im Mittelalter. Von Dr. Herbert Schwarzwälder 292
3. Der Grabstein des Ritters Arp Hermeling an der Kirche in Arsten. Von Justizoberinspektor Wilhelm Berner 298
4. Bremer im Kasseler Bürgerbuch. Von Bruno Jacob (†) in Kassel 303
5. Zur Baugeschichte der Pfarrkirchen St. Martini und St. Ansgarii in Bremen. Von Kustos Dr. Siegfried Fliedner 306
6. Bremer Silber in oldenburgischen Kirchen. Eine Nachlese. Von Oberkirchenrat i. R. Dr. Georg Müller-Jürgens in Oldenburg 318

Seite

XI. Neu veröffentlichte Lebensbilder bremischer Persönlichkeiten.
1. Neue Deutsche Biographie 322
2. Niedersächsische Lebensbilder 324

XII. Zeitschriften- und Bücherschau zur bremischen Geschichte. Von Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser 325

XIII. Buchbesprechungen.
Ernst Grohne, Mahndorf. Frühgeschichte des bremischen Raumes. (Lehrer und Heimatpfleger Karl Waller) 358
Günther Möhlmann, Regesten der Erzbischöfe von Bremen, Band II, 1. Lfg. (Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser) 361
Städtewesen und Bürgertum als gestaltende Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig. (Dr. Herbert Schwarzwälder) 362
Schaffendes Bremen. (Dr. Herbert Brenning) 366
Eberhard Lutze, „Bremen". (Museumsdirektor Dr. Werner Kloos) 367
Carl Haase, Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter. (Oberlandesgerichtsrat Dr. Dr. Walther Richter) 368
Otto Werra, Die katholische Kirche in Bremen seit der Kirchenspaltung. (Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser) 369
Adolf Börtzler, Lateinische Inschriften Bremens. (Oberstudiendirektor Dr. Hans Schaal) 371
Hinrich Wulff, Geschichte und Gesicht der bremischen Lehrerschaft. (Oberschulrat i. R. Dr. Gustav Dehning) 372
De Koopman tho Bremen. (Studiendirektor i. R. Dr. Diedrich Schomburg) 374
Das Buch der Bremischen Häfen – The Book of the Bremen Ports. (Dr. Herbert Brenning) 375
Ludwig Beutin, Bremen und Amerika. (Professor Hinrich Wulff) 376
Richard Duckwitz, Aufstieg und Blüte einer Hansestadt. (Studienrat i. R. Dr. Heinrich Wilkens) 379
Hermann Entholt, Die bremische Revolution von 1848. (Staatsarchivrat Dr. Karl H. Schwebel) 381
Ulrich Böttcher, Anfänge und Entwicklung der Arbeiterbewegung in Bremen von der Revolution 1848 bis zur Aufhebung des Sozialistengesetzes 1890. (Professor Hinrich Wulff) 382
Ralf Voigt, Kleine Bremer Verkehrschronik. (Archivamtmann Fritz Peters) 384
Bremen und seine Bauten 1900—1951. (Kustos Dr. Siegfried Fliedner) 385
Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933—1945. (Staatsarchivdirektor i. R. Professor Dr. Hermann Entholt) 386
Friedrich Prüser und Fritz Peters, Die Freie Hansestadt Bremen — Familiengeschichtlicher Wegweiser. (Kapitän z. S. a. D. Gustav Wehner) 387

Seite

Niedersächsische Lebensbilder, Bd. 2. (Studienrat i. R. Dr. Thomas Otto Achelis in Rendsburg) 388

Friedrich Prüser, Alte Hansestädte. (Archivamtmann Fritz Peters) 389

Friedrich Bruns, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. (Dr. Hans Brinkmann) 389

Heinrich Reincke, Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte. (Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser) 391

Jürgen Bolland, Senat und Bürgerschaft. Über das Verhältnis zwischen Bürger und Stadtregiment im alten Hamburg. (Leitender Regierungsdirektor Dr. Heinrich Maas) 394

Werner Spieß, von Vechelde, die Geschichte einer Braunschweiger Patrizierfamilie. 1332—1864. (Generalleutnant a. D. Hans Jürgen v. Witzendorff) 395

Werner Spieß, Chronik der Stadt Braunschweig 1801—1950. (Archivamtmann Fritz Peters) 396

H. J. Querfurth, Die Unterwerfung der Stadt Braunschweig im Jahre 1671. (Studiendirektor i. R. Dr. Diedrich Schomburg) 396

Gerda Bergholz (unter Mitwirkung von Werner Spieß), Die Beckenwerkergilde zu Braunschweig. (Studienrat Dr. Karl Helm) 397

Hermann Lübbing, Oldenburgische Landesgeschichte. (Studienrat Dr. Curt Allmers) 398

Heinz Stoob, Die dithmarsischen Geschlechterverbände. (Oberschulrat i. R. Dr. Gustav Dehning) 399

Engelbert Klugkist, Die Göttinger Juristenfakultät als Spruchkollegium. (Oberlandesgerichtsrat Dr. Dr. Walther Richter) ... 400

Hermann Kleinau, Geschichte des Niedersächsischen Staatsarchivs Wolfenbüttel. (Staatsarchivrat Dr. Karl H. Schwebel) 401

XIV. Noch nicht veröffentlichte neue Doktorarbeiten zur bremischen Geschichte 402

XV. Weiteres neues Schrifttum zur bremischen Geschichte 402

XVI. Die Toten der Berichtszeit Oktober 1950 bis November 1954 403

Christian Abraham Heineken

Nach einem Aquarell von Jacob Fehrmann, 1793

von Nebenstunden hinterlassenen Werke, die die eigentliche Bedeutung dieses Mannes ausmachen. Wie erratische Blöcke gleichsam liegen sie einsam im freien Gelände und müssen im wesentlichen für sich selber sprechen.

Daß sich die geodätischen Neigungen und Fähigkeiten des Vaters auf ihn vererbt hatten, bewies der kaum achtzehnjährige Jüngling bereits im Jahre 1770 mit einer lateinischen Erstlingsschrift über die Landmesser des alten Rom. Zeugt nicht auch seine Dissertation über das Deichrecht von Begabung für jene technisch-rechenhaften Aufgaben, die die Natur dem Menschen aufgibt? Wie naturliebend überhaupt Heineken war, bekundet die anmutige Schönheit des nach ihm benannten und noch heutzutage im Besitze der Familie befindlichen Landgutes in Oberneuland, wo er die wahrscheinlich von dem Vorbesitzer, Hofrat Dr. Albert Schumacher, im französischen Stile begonnenen Anlagen im Sinne seiner Vorliebe für die landschaftliche Gartenform erweitert hat.

Freilich, bei aller Berücksichtigung dieser gewiß nicht bedeutungslosen Voraussetzungen an Gaben und Neigungen Heinekens erstaunt man doch, daß ein bremischer Bürgermeister in seinen Mußestunden den großartigen Plan einer neuen kartographischen Landesaufnahme Bremens ins Auge fassen und mit Hilfe seines Freundes Senator Johann Gildemeister in den Jahren 1790—1798 mustergültig zu Ende führen konnte. Während Gildemeister dabei die Triangulierung übernahm, fiel Heineken die Sammlung älterer brauchbarer Karten und die mühsame Anfertigung von Meßtischblättern im Gelände zu. Aus diesen insgesamt 116 Kartenblättern stellte er die erste genaue Gesamtkarte des bremischen Gebietes zusammen, die, von Tischbein in Kupfer gestochen, zuerst 1798, sodann in neuer, der Erweiterung der Grenzen entsprechender Auflage im Jahre 1806 der Öffentlichkeit vorgelegt wurde. Um dies für seine Zeit hervorragende Werk beider Männer zu ehren, hat die Historische Gesellschaft im Jahre 1928 die beiden Gesamtkarten und die Originalblätter Heinekens im Lichtdruck neu herausgebracht.

Schon der gelehrte Apparat in der Dissertation Heinekens hatte bewiesen, daß dieser sich in jungen Jahren bereits dank der Anleitung durch Dr. Gerhard Oelrichs, den Herausgeber der bremischen Stadtrechte, und den Archivar Dr. Liborius Diederich Post eingehende Kenntnisse des gedruckten Schrifttums und der auf dem Archive beruhenden handschriftlichen Quellen zur bremischen Geschichte angeeignet hatte. Diese Neigung für die Historie hat ihn sein ganzes Leben lang beschäftigt. Ihr entsprang im Jahre 1794 eine „Geschichte der Contributionen in dem Gebiethe der Reichs-Stadt Bremen . . .", in der er Ursprung und Entwicklung dieser ländlichen Steuer nachgeht.

Seitdem Heineken in den Jahren 1798—1803 als Ratsrichter des öfteren sein Oberneulander Landhaus mit dem Ratsspieker in Borgfeld vertauschen mußte, nahm er Gelegenheit, aus den Rechnungsbüchern und Protokollen des Erbgerichtes genaue geschichtliche Aktenunterlagen, insbesondere über die einzelnen Borgfelder Meierhöfe, zu erarbeiten, die noch heute von hohem Werte sind.

Fruchtbarer noch als diese beiden nützlichen Arbeiten sind Heinekens langjährige genealogischen Forschungen geworden, zu denen er durch die *Stemmata Familiarum Bremensium* des ersten bremischen Archivars Dr. Hermann Post, des Großvaters seiner zweiten Ehefrau, angeregt wurde. Auf den Postschen Stammtafeln fußend, stellte er 1808 das nach seinem äußeren Schmuck so genannte „Goldene Buch" zusammen, eine bis etwa an die

Schwelle des neunzehnten Jahrhunderts reichende handschriftliche Sammlung von gut 160 Stämmen bekannter bremischer Familien. Bei Post sowohl als auch bei Heineken begründet die weitgehende Zuverlässigkeit der genealogischen Angaben die hohe Bedeutung ihrer Werke für den Sippenforscher unserer Tage.

Während der Franzosenzeit, wo Heineken aus eigenem Entschlusse allen amtlichen Pflichten streng fernblieb, reiften ihm umfassende historische Studien und Quellensammlungen im Frühjahr 1812 aus zu einer „Geschichte der freyen Hansestadt Bremen von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bis zu deren Unterwerfung unter den Französischen Zepter". Von vornherein nicht für den Druck bestimmt, sollte dies breit angelegte Werk den Nachkommen des Verfassers von Einrichtungen und Schicksalen der im Reiche des Korsen aufgegangenen Vaterstadt berichten, ihnen vielleicht auch dereinst nach der von Heineken ersehnten Befreiung vom französischen Joche zur Vermeidung der von seiner Generation begangenen schweren Fehler nützlich sein.

Wenn Heineken in der Vorrede meint, er habe eine zu hohe Vorstellung von den notwendigen Eigenschaften der Geschichtsschreiber, als daß er sich in deren Reihen eindrängen wolle — insbesondere fehle ihm in seinen Jahren bereits das Feuer, um durch eine lebhafte Darstellung und ein blühendes Kolorit den Leser zu fesseln —, so hat er sich fraglos zu bescheiden eingeschätzt. Zwar vermißt man in der Tat bei ihm die Glut leidenschaftlicher Rhetorik, wie sie die Größe der geschilderten Ereignisse wohl hätte entfachen können, aber durchaus nicht die Wärme echter vaterländischer Gesinnung, aus der das Werk entsprang und die es belebt. Lassen wir in diesem Zusammenhange die Richtigkeit einer Überlieferung in der Familie Heineken dahingestellt, das aus dem Nachlasse des Bürgermeisters stammende, jetzt im Focke-Museum verwahrte kostbare Reiseservice, ein berühmtes Stück augsburgischen Kunstfleißes, sei Heineken von dem Herzog von Oldenburg als Dank für das ihm im Oberneulander Landhause vor den Franzosen gewährte Asyl verehrt worden: fest steht jedenfalls, daß Heineken ein Patriot war, der nicht wie manche seiner früheren senatorischen Amtsbrüder um die Gunst der fremden Machthaber buhlte, — es allerdings wohl auch nicht so nötig hatte wie sie.

Konservative Grundhaltung, Liebe zum Überkommenen, Althergebrachten, verstärkt durch den Schmerz über den Untergang des bremischen Staatswesens, haben offensichtlich bei Heineken zu einer gewissen perspektivischen Verzeichnung des Geschichtsbildes geführt. Desto größer ist aber dafür die Tiefenschärfe, da der Verfasser das Zeitgeschehen in seiner Stadt nicht nur als Augenzeuge passiv erlebte, sondern es auch verantwortlich mitgestaltete.

Wir besitzen von Heineken noch die Manuskripte von etwa drei Dutzend politischer Reden, die er im Laufe seiner Amtszeit als Bürgermeister, vor allem bei Antritt und Niederlegung des halbjährlich wechselnden Präsidiums im Senat, gehalten hat. In diesem getreuen Spiegel der außerordentlichen Wechselfälle seiner Zeit sieht man noch deutlicher als in dem Geschichtswerk, wie sehr doch auch Heineken gleich seinen Zeitgenossen noch in der Sehnsucht lebte nach einem beschaulichen Dasein Bremens im Schatten des stürmischen revolutionären Westwindes, der mächtige Staaten wie Kartenhäuser hinwegfegte. Wohl erkannte er das grundsätzlich Neue der Revolution, und mit den Begriffen Freiheit, Gleichheit, Demokratie setzt er sich in

den Reden auseinander. Früher, so heißt es dort an einer Stelle, sei der Zweck der Kriege die Eroberung von Ländern gewesen; jetzt aber führe man blutigere Kämpfe um Grundsätze, und neben dem Mordstahl streite eine viel stärkere unsichtbare Macht, diejenige der Meinungen. Wenn man aber liest, mit welch rührender Liebe er die Vorzüge des kleinen bremischen Freistaates gegenüber den großen Monarchien preist, so begreift man, wie wenig in dieser zwergstaatlichen Enge das schaudernde Entsetzen über die Greuel der Revolution dem Verständnis für die Dämonie der Macht und den Zwang der Staatsräson weichen wollte. Schien doch noch 1806 sogar einem Johann Smidt die drei Jahre zuvor den freien Städten zugestandene Neutralität in Reichskriegen die ruhige kosmopolitische Sphäre zu schaffen, in der die Hansestädte allgemein anerkannte Asyle des Friedens unter den Stürmen der Welt werden könnten. Um so größer war dann begreiflicherweise der Schock, den das Annexionsdekret Napoleons auslöste, das für alle Zukunft die neutralistischen Neigungen der Städte beseitigte.

Abgesehen von einer solchen leicht hausbackenen Enge, die an Heinekens Geschichtswerk hie und da auffällt, hat es doch zwei wesentliche Vorzüge: es ist sehr zuverlässig und außerordentlich vielseitig, man möchte beinahe sagen — erschöpfend. Da es nicht als Darstellung, sondern als Quelle gewertet werden will, ist die Breite hier ein Verdienst.

Überblickt man abschließend das in allen Stücken so solide Lebenswerk dieses trefflichen Mannes im ganzen, seine politische sowohl als auch seine wissenschaftliche Leistung, so möchte man ihm in der zwar an Genies armen, an Talenten aber so reichen bremischen Geschichte sozusagen einen guten Mittelplatz zuweisen.

Schmerzbewegt über Heinekens Tod schrieb Smidt 1818 aus Frankfurt: „Schwerlich stünden wir da, wo wir jetzt stehen, ohne ihn, ohne die unermüdete Beharrlichkeit, mit welcher er unsere Verhandlungen wegen der Befreiung von den hannoverschen Verhältnissen auf dem Rathause leitete und, wenn die Mehrheit zu wanken im Begriff war, aufrecht erhielt, wäre der Regensburger Reichsdeputationshauptschluß nicht so für uns ausgefallen, wie er ausfiel; und wären diese Besitzungen einmal ein Teil des Königreiches Westfalen geworden, wie leicht hätte unser Geschick von der Vereinigung Hannovers mit jenem Königreiche an dann schon eine Wendung nehmen können, welche bis diesen Augenblick entscheidend für uns geblieben wäre! — Und dies ist nur ein Gegenstand unter vielen, welche sein Andenken unter uns einer dankbaren Nachwelt überliefern werden."

K. H. Schwebel

Achtundachtzigster Bericht

des Vorstandes der Historischen Gesellschaft

Herbst 1950 bis Herbst 1951

Das Jahr 1950/1951 entwickelte sich für die Historische Gesellschaft recht glücklich. Ihre Veranstaltungen fanden bei den Mitgliedern lebhafte Anteilnahme. Die verständnisvolle Unterstützung, die wir von ihnen wie von anderen Freunden unserer Vereinigung erfuhren, machte es uns möglich, im Berichtsjahr zwei wissenschaftliche Veröffentlichungen herauszugeben. Eine größer angelegte Werbung führte 80 neue Mitglieder zu uns. Durch diesen Mitgliederzuwachs ist die Historische Gesellschaft in ihrem Gefüge erheblich gestärkt worden.

Herr Prof. Dr. Hermann Entholt legte am 18. Oktober 1950 nach 38jähriger Tätigkeit sein Amt als Vorsitzer nieder. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser gewählt. Auf Vorschlag des Vorstandes ernannte die Mitgliederversammlung Herrn Professor Entholt am 7. November 1950 in Anerkennung seiner langjährigen verdienstvollen Tätigkeit für unseren Verein zum Ehrenvorsitzer.

Herr Prof. Entholt hat am 9. Dezember 1950 sein 80. Lebensjahr vollendet. Aus diesem Anlaß fand am 11. Dezember 1950 im Kaminsaal des Rathauses in Anwesenheit zahlreicher Mitglieder und geladener Gäste eine Festsitzung statt, in deren Verlauf der Vorsitzer dem Jubilar den Dank der Gesellschaft für seine unermüdliche Arbeit um die Belange der Historischen Gesellschaft aussprach. Im Laufe der Jahre sind unzählige Anregungen von Herrn Prof. Entholt ausgegangen, die nicht zuletzt der heimatlichen Geschichtsforschung wie unserer Historischen Gesellschaft zugute gekommen sind. Sie haben ferner nicht wenig dazu beigetragen, das wissenschaftliche Leben unserer Stadt insgesamt zu befruchten. Den Festvortrag in der Sitzung hielt Herr Prof. Dr. Reinhard Wittram (Göttingen) über das Thema: „Das Interesse an der Geschichte".

Außerdem wurden im verflossenen Vereinsjahr folgende Vorträge gehalten:

1. cand. phil. Ulrich B ö t t c h e r (Kiel):
   Die Arbeiterbewegung in Bremen von der Revolution 1848 bis zur Aufhebung des Sozialistengesetzes.
2. Dozent Hinrich W u l f f , Leiter der Pädagogischen Hochschule in Bremen:
   Die pädagogische Bewegung des 19. Jahrhunderts in Bremen.
3. Studienrat Dr. Karl H e l m :
   Vom bremischen Holzschiffbau und von seinen Werften (mit Lichtbildern).
4. Prof. Dr. Friedrich R a u e r s (Tübingen):
   Hänsel- und Taufbräuche der Kaufleute, Fuhr- und Seeleute und ihre Bedeutung in Rechts-, Wirtschafts- und Polizeigeschichte.
5. cand. phil. Hans-Ludwig S c h a e f e r :
   Bremens Bevölkerung in vormärzlicher Zeit.
6. Kustos des Focke-Museums Dr. Siegfried F l i e d n e r :
   Die Martinikirche und ihre Bildwerke (mit Lichtbildern).

Folgende Sonderveranstaltungen des Vereins fanden statt:

Am 30. September 1950 hielt Staatsarchivdirektor Dr. Prüser bei Gelegenheit eines Ausfluges nach Oberneuland auf dem Gut Hodenberg vor einem großen Kreis unserer Mitglieder einen Vortrag über die Geschichte des Hodenberges.

Am 18. November 1950 führte Kustos Dr. Fliedner die Mitglieder durch die Schiffahrtsausstellung des Focke-Museums in der unteren Rathaushalle.

Am 17. Juni 1951 wurde eine heimatgeschichtliche Studienfahrt unternommen, die nach Bremerhaven-Speckenbüttel, Bederkesa, Hechthausen an der Oste und Bremervörde führte. Im Geesthause zu Speckenbüttel wurde die Gesellschaft durch die „Männer vom Morgenstern" und den Bauernhausverein begrüßt. Auf der Bederkesaer Burg hielt Herr Studienrat Dr. Curt Allmers einen Vortrag über seine Forschungen zur Geschichte von Burg, Flecken und Herrschaft Bederkesa. In Hechthausen stattete der Vorsitzer der Gesellschaft mit einigen Mitgliedern ihrem hier im Ruhestande lebenden 85jährigen korrespondierenden Mitgliede Herrn Pastor Heinrich Rüther einen Besuch ab. Die Studienfahrt fand rege Beteiligung und großen Beifall.

An wissenschaftlichen Arbeiten konnten das Heft 11 der Bremischen Weihnachtsblätter und der 43. Band des Bremischen Jahrbuchs herausgegeben werden. Für das Weihnachtsblatt stellte Herr Prof. Dr. Beutin seine Studie über den bremisch-niederländischen Maler Simon Peter Tilmann zur Verfügung. Das Blatt erschien in einem freundlichen Gewand und wurde Herrn Prof. Dr. Entholt als Festschrift zum 9. Dezember 1950 überreicht. Das neue Jahrbuch, mit nahezu 500 Seiten eines der umfänglich stärksten unter den bisher erschienenen, hat bereits allseitige Anerkennung gefunden.

Die Herausgabe dieser beiden Veröffentlichungen war nur durch die Gebefreudigkeit zahlreicher Mitglieder und Freunde unseres Vereins möglich. Durch ihre Spenden konnte ein großer Teil der Druckkosten gedeckt werden. Größere Beträge stellten zu unserer Freude der Herr Senator für Schulen und Erziehung, die Wittheit, der Freundeskreis der Wittheit und die Sparkasse in Bremen zur Verfügung. Allen freundlichen Spendern sei von dieser Stelle herzlich gedankt.

Am 2. August 1951 ist Herr Prof. Dr. Hermann Tardel im 83. Lebensjahre dahingeschieden. Er war eines unserer treuesten Mitglieder, hat dem Vorstande seit 1923 mit Eifer und Hingebung gedient, dem Herausgeberausschuß unseres Jahrbuchs angehört und die Mitglieder der Gesellschaft durch manchen Vortrag und viele Veröffentlichungen im Jahrbuch und an anderer Stelle erfreut. Seine Arbeiten galten insbesondere der Volkskunde unserer Heimat, ihren literarischen Beziehungen und der bremischen Theatergeschichte; ein unermüdlicher Forscher und überaus fleißiger Sammler, hat er in seinen besonderen Bereichen, nicht zuletzt als Mitherausgeber der „Niederdeutschen Zeitschrift für Volkskunde", das Ansehen bremischer Wissenschaft gut zu mehren gewußt. Ihr hat er, von den Idealen wissenschaftlicher Betätigung durchdrungen, mit stets gleichbleibender Hingebung bis in seine letzten Tage gedient; seine nachgelassenen Sammlungen bergen eine Fülle bisher noch ungehobenen Stoffes. Wir werden sein Andenken allezeit in hohen Ehren halten.

Neunundachtzigster Bericht

des Vorstandes der Historischen Gesellschaft

Herbst 1951 bis Herbst 1952

Im abgelaufenen Vereinsjahr hat sich die Historische Gesellschaft gut weiterentwickelt. Unsere Arbeit hat viel Beachtung gefunden. So waren auch unsere Veranstaltungen in der Regel recht gut besucht, einige Vorträge sogar von mehr als 100 Hörern. Dem entspricht ein erfreulicher Zuwachs an Mitgliedern. Seit Oktober 1950 sind es mehr als 100 gewesen.

Unsere Satzungen mußten, um sog. „Spendenscheine" ausstellen zu können, der Gemeinnützigkeitsordnung angepaßt werden. Aus diesem Grunde waren die §§ 1, 2, 6 und 10 zu ändern; die Mitgliederversammlung hat dem zugestimmt.

Der durch das Ableben von Prof. Dr. Tardel freigewordene Platz im Vorstand wurde durch die Wahl des Senators a. D. Dr. Richard Duckwitz wieder besetzt.

Der Vorstand nahm Veranlassung, seinen Vorsitzer, Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser, aus Anlaß der Vollendung seines 60. Lebensjahres am 18. März durch einen Empfang im Gästehaus des Senats zu ehren, zu dem 50 Gäste eingeladen worden waren. Der stellvertretende Vorsitzer, Studienrat Tidemann, würdigte in einer Ansprache die Verdienste des Jubilars. Unter den weiteren Ansprachen mögen die des Senators für Schulen und Erziehung, Senator Dehnkamp, und des Präsidenten der Wittheit, Prof. Dr. Entholt, besonders hervorgehoben sein.

Folgende Vorträge wurden gehalten:

1. Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich P r ü s e r :
   Über die Herkunft der mittelalterlichen Bevölkerung Bremens.
2. Staatsarchivdirektor Prof. Dr. Georg S c h n a t h (Hannover):
   Sachsen, Niedersachsen, Bremen.
   Wanderungen und Wandlungen der Ländernamen in Nordwestdeutschland.
3. Gerichtsreferendar Fredo D a n n e n b r i n g :
   Vom bremischen Fischereirecht in alter und neuer Zeit.
4. Prof. Dr. Gerd T e l l e n b a c h (Freiburg i. Br.):
   Geschichte und Ewigkeit im Denken der großen deutschen Historiker (Ranke, Droysen, Burckhardt) — in Gemeinschaft mit der Wittheit.
5. Museumsdirektor Dr. Ernst G r o h n e :
   Zur Siedlungsgeschichte der Niederweserlandschaft von der Urzeit bis zum Entstehen Bremens.
6. cand. phil. Herbert F ö g e (z. Z. Kiel):
   Bremen und die Bergenfahrer.
7. Staatsarchivrat Dr. Karl H. S c h w e b e l :
   Bremens Handel dringt in Südamerika vor.

Am 26. Januar 1952 führte Museumsdirektor Dr. Ernst Grohne unsere Mitglieder durch die Ausstellung des Focke-Museums in der unteren Rathaushalle: „Kunstwerke des Mittelalters".

Vom 21. bis 23. Mai 1952 fand die Jahresversammlung der Historischen Kommission für Niedersachsen statt, nach 31 Jahren zum ersten Male wieder in Bremen. Bei der Vorbereitung und Durchführung der Tagung hat die Histo-

rische Gesellschaft nach besten Kräften geholfen. Die Veranstaltungen standen unter einem recht günstigen Zeichen, und sie fanden eine große Beteiligung. Schon am Begrüßungsabend, auf dem der Vorsitzer einen Lichtbildervortrag über das Thema „Vom alten zum neuen Bremen" hielt, waren über 200 Besucher erschienen. Die am nächsten Tage abgehaltene Mitgliederversammlung, die ebenfalls stark besucht war, wählte unseren Rechnungsführer, Archivamtmann F. Peters, zum Kommissionsmitglied. Unser Schriftführer, Staatsarchivrat Dr. Schwebel, hielt im Anschluß einen Vortrag „Von bremischer Freiheit". Abends sprach Oberbaudirektor a. D. Dr. Ludwig Plate über die „Geschichte der Weserkorrektion". Den Abschluß der Tagung bildete eine glänzend verlaufene Studienfahrt mit dem Schreiber-Motorschiff „Weserstolz" nach Bremerhaven. An ihr nahmen 260 Gäste teil. Um die Vorbereitung dieser Fahrt hatte sich unser langjähriges, bewährtes Vereinsmitglied Studienrat Dr. Curt Allmers verdient gemacht.

In seinen Händen lag auch die Vorbereitung der gegen Schluß unseres Vereinsjahres (14. September) veranstalteten Studienfahrt nach Stade, die bei einer Beteiligung von 90 Mitgliedern und Freunden überaus günstig verlief. Den Herren des Stader Geschichts- und Heimatvereins gebührt ein besonderer Dank für die hervorragende Betreuung der Fahrtteilnehmer während ihres Aufenthaltes in Stade. Zu unserer großen Freude kann gesagt werden, daß die Aufnahme der Studienfahrten in unsere Arbeitsvorhaben bei den Mitgliedern einen guten Widerhall gefunden hat.

Durch die bereitwillige Hilfe des Freundeskreises der Wittheit ist es uns möglich gewesen, eine restliche Schuld für den Druck des 43. Bandes des Bremischen Jahrbuchs zu begleichen. Zu Weihnachten d. J. gedenken wir ein neues Heft der „Bremischen Weihnachtsblätter" herauszugeben.

Leider müssen wir auch den diesjährigen Bericht mit einem kurzen Gedenkwort auf einen unserer Treuesten schließen. Am 26. Juni d. J. verstarb nach kurzem Krankenlager unser verehrter zweiter Vorsitzer Studienrat a. D. Heinrich Tidemann. Der Dahingeschiedene hat sich durch feinsinnige Darstellungen, besonders zur bremischen Geistesgeschichte, einen bedeutenden Namen gemacht. Es sind tiefschürfende Arbeiten, so seine Untersuchung „Wilhelm Hauff in Bremen", sein Beitrag zur Geschichte der Märzrevolution „Pastor Rudolph Dulon" und seine Geschichte der Zensur in Bremen. Unserem Vorstande gehörte Heinrich Tidemann seit 1921 an. Die vornehme Gesinnung des Verewigten wird allen, die je mit ihm in Berührung gekommen sind, unvergeßlich bleiben. In Zukunft werden wir noch oft den Rat dieses edlen Mannes vermissen, dessen Andenken wir in hohen Ehren halten wollen.

Neunzigster Bericht

des Vorstandes der Historischen Gesellschaft

Herbst 1952 bis Herbst 1953

Die Historische Gesellschaft beschließt ihr neuntes Jahrzehnt mit einem hoffnungsvollen Blick in die Zukunft, zu dem das Wachsen der Mitgliederzahl und die rege Anteilnahme an der Vereinsarbeit berechtigen.

Die im letzten Jahresbericht erwähnte Satzungsänderung aus steuertechnischen Gründen wurde in das Vereinsregister eingetragen.

An Stelle des verstorbenen stellvertretenden Vorsitzers Studienrat a. D. Tidemann trat Herr Studienrat Dr. Curt Allmers in den Vorstand ein. Gleichzeitig wurde Herr Museumsdirektor Dr. E. Grohne zum stellvertretenden Vorsitzer gewählt.

Herr Prof. Dr. Beutin legte wegen seiner Übersiedlung nach Köln seinen Sitz im Vorstande nieder.

Obwohl wissenschaftliche Arbeiten in ausreichendem Maße druckfertig vorlagen, erlaubten die beschränkten Mittel der Gesellschaft noch nicht wieder die Herausgabe eines neuen Bandes des Bremischen Jahrbuchs. Dagegen konnte den Mitgliedern mit der Arbeit des Celler Archivars Otto v. Boehn (Adam Liquier Beaumont und Hans Winter — zwei Bildhauer des ausgehenden 16. Jahrhunderts) das 12. Weihnachtsblatt überreicht werden.

Im Berichtsjahr wurden folgende Vorträge gehalten:

1. Dr. Gertrud H a r m s :
   Bremens Persönlichkeiten des 19. Jahrhunderts in der Sicht der bildenden Künstler.
2. Staatsarchivrat Dr. Werner O h n s o r g e (Hannover):
   Byzanz und die mittelalterliche Kaiserpolitik.
3. Dr. jur. Horst D u w e :
   Bremen nach den Befreiungskriegen — verfassungsrechtliche Betrachtungen über die Zeit bis zur Revolutionsverfassung von 1848/1849.
4. Prof. Dr. Percy E. S c h r a m m (Göttingen):
   Die Eingliederung Deutschlands in den Welthandel (ein geschichtlicher Überblick) — in Gemeinschaft mit der Wittheit.
5. cand. jur. Wilfried H e l l i n g :
   Strafverfahren und Strafen im alten Bremen.
6. Staatsarchivrat Dr. Karl H. S c h w e b e l :
   Bremens Handelsbeziehungen zum Königreich Frankreich.

Am 21. Februar 1953 führte Herr Dr. Siegfried Fliedner durch die Möbelausstellung des Focke-Museums „Truhen und Schränke" in der unteren Rathaushalle.

Im Sommer 1953 unternahmen wir zwei wohlgelungene Studienfahrten, die bei unseren Mitgliedern großen Anklang fanden. Die erste, am 7. Juni, führte nach Oldenburg, Rastede und Ganderkesee. Auf der zweiten, am 23. August besuchten wir Lüneburg, Kloster Lüne und Bardowiek.

Am 14. Juni 1953 empfing unsere Gesellschaft den Gegenbesuch von Mitgliedern des Heimatbundes der „Männer vom Morgenstern" und des Stader Geschichts- und Heimatvereins, nachdem wir bei diesen Vereinen in den vergangenen Jahren in Speckenbüttel und Stade gewesen waren.

Das Treffen, an dem eine größere Anzahl unserer Mitglieder teilnahm, gab den auswärtigen Gästen Gelegenheit, das Rathaus, durch das sie unser Vorsitzer Dr. Prüser führte, das neue Focke-Museum, das Ichonsche Landgut und den Hodenberg in Oberneuland kennenzulernen, wo ihnen unser Vorsitzer ebenfalls ein kundiger Führer war.

Vom 14. bis 20. September 1953 fanden in Bremen der 32. Deutsche Archivtag, die Tagung des Verbandes der Geschichtslehrer Deutschlands und die 22. Versammlung Deutscher Historiker statt. Unser Vorsitzer Dr. Prüser wurde in seiner Eigenschaft als Direktor des Staatsarchivs zum Leiter des vorbereitenden Ortsausschusses berufen. Bei der Organisation des Kongresses standen ihm unsere Vorstandsmitglieder Dr. Allmers, Peters und Dr. Schwebel als

Mitarbeiter zur Seite. Die von rund 700 Teilnehmern besuchte Tagung wurde ein voller Erfolg. Unsere Mitglieder hatten Gelegenheit, an den Vorträgen und an den Studienfahrten nach Stade und Wildeshausen—Verden teilzunehmen.

Der Vorstand nahm den Kongreß zum Anlaß, sechs neue korrespondierende Mitglieder unserer Gesellschaft zu ernennen, nämlich die Herren Prof. Dr. Beutin, Köln, Prof. Dr. Rauers, Tübingen, Prof. Dr. Schnath, Hannover, Dr. von Lehe, Hamburg, Dr. Lübbing, Oldenburg, Dr. Wohltmann, Stade. Die Ernennungsurkunden wurden den genannten Herren vom Vorsitzer auf einer festlichen Sondersitzung des Vorstandes überreicht, für die uns die Firma Ant. Ankersmit & Co. freundlicherweise zu Gast in ihren Turmkeller (eingebaute Reste eines alten Schalenturms) geladen hatte.

Einundneunzigster Bericht

des Vorstandes der Historischen Gesellschaft

Herbst 1953 bis Herbst 1954

Im Berichtsjahre setzte sich die günstige Aufwärtsentwicklung unserer Gesellschaft weiter fort. Die Zahl der Mitglieder beträgt heute 351.

Konnte den Mitgliedern diesmal auch kein Weihnachtsblatt überreicht werden, so wurde doch die redaktionelle Vorbereitung und — dank der Unterstützung durch die Wittheit — auch die finanzielle Kostendeckung für einen neuen Band unseres Jahrbuchs so weit gefördert, daß die Veröffentlichung zu Weihnachten 1954 erfolgen kann. Wir hoffen, daß es möglich sein wird, das Jahrbuch, gegebenenfalls unter Verminderung seines Umfanges, in Zukunft wieder in kürzeren Zeitabständen herauszubringen.

Folgende Vorträge wurden gehalten:

Dr. Herbert Schwarzwälder, Bremen: Probleme der mittelalterlichen Topographie Bremens. Mit Lichtbildern.

Dr. Rudolf Stein, Bremen: Der mittelalterliche Stadtplan als Urkunde für die frühe Siedlungsgeschichte Bremens. Mit Lichtbildern.

cand. phil. Werner Hennig, Bremen: Über die Herkunft der bremischen Ratsfamilien im Mittelalter.

Dr. Wolfgang von Grote, Bremen: Begegnung zweier Völker — aus der Entstehungsgeschichte des Nationlbewußtseins in Nordwestdeutschland.

Dr. Luise Michaelsen, Bremen: Aus der Geschichte des Paulsklosters vor Bremen.

Prof. Dr. Fritz Wagner, Marburg/Lahn: Die moderne britische Reichspolitik und ihre Begründer Pitt, Vater und Sohn. (In Gemeinschaft mit der Wittheit.)

Pastor Dr. C. M. Schröder, Bremen: Das Zustandekommen der „Bremer Beiträge".

Zu den Vorträgen von Dr. Schwarzwälder und Dr. Stein wurde ein besonderer Ausspracheabend abgehalten.

Am 3. Dezember 1953 führte unser Schriftführer Dr. Schwebel die Mitglieder durch die von ihm anläßlich des Deutschen Historikertages vorbereitete Archivalienausstellung „Bremen und die See".

Es wurden wiederum zwei Studienfahrten veranstaltet. Die erste führte am 30. Mai nach Lüdingworth, Altenbruch, Otterndorf und Cuxhaven. Dabei traf sich unsere Gesellschaft mit dem Heimatbund der „Männer vom Morgenstern" und dem Stader Geschichts- und Heimatverein. Die zweite Fahrt ging am 12. September nach Osnabrück, Tecklenburg und Iburg; um ihr Gelingen hat sich Herr Staatsarchivdirektor Dr. Günther Wrede in Osnabrück besonders verdient gemacht. Beide Ausflüge fanden viel Anklang und hinterließen reiche Eindrücke.

Auch im Berichtsjahre empfingen wir wieder den Besuch einer befreundeten auswärtigen Gesellschaft, und zwar diesmal am 22. August des Vereins für hamburgische Geschichte. Unter Führung des Vorsitzers und der Herren Dr. Allmers, Museumsdirektor Dr. Kloos und Architekt Fritz Schumacher besichtigten die Gäste das Rathaus, die Altstadt, das neue „Berufsbildungszentrum", das Focke-Museum und das Gut Hodenberg.

In dem Bestreben, die wirtschaftsgeschichtlichen Forschungen zu beleben und zusammenzufassen und die bremische Kaufmannschaft dafür stärker als bisher zu interessieren, lud der Vorsitzer am 30. März im Benehmen mit dem Vorstande, der Handelskammer und dem Verkehrsverein unsere Mitglieder und eine größere Zahl von Kaufleuten in den Schütting ein. Vor der Versammlung hielt er einen Vortrag über den derzeitigen Stand der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung in Bremen. Sein Antrag auf Gründung einer Abteilung der Historischen Gesellschaft für bremische Wirtschaftsgeschichte fand allgemeine Zustimmung. Die neue Abteilung soll die Wirtschaftsgeschichte Bremens durch Vorträge, Veröffentlichungen und Beratungen, so auch bei der Abfassung von „Firmengeschichten", fördern.

Rechnung über das Vereinsjahr 1950/1951

Einnahmen

Vortrag am 1. Oktober 1950	DM 1 491,70	
Mitgliedsbeiträge	DM 1 830,—	
Spenden, Zuschüsse	DM 9 243,50	
Erlös aus dem Verkauf von Druckschriften	DM 211,10	
Zinsen	DM 20,71	
Rückerstattungen	DM 385,—	
		DM 13 182,01

Ausgaben

Allgemeine Verwaltung (Einladungskarten, Portokosten, Adressenschreiben, Spesen der Sparkasse, Festsitzung am 11. Dez. 1951)	DM 1 494,28	
Vereinsbeiträge	DM 15,—	
Honorare, Entschädigungen	DM 2 922,40	
Druckkosten	DM 7 250,—	
Depotgebühren	DM 2,—	
Rückerstattungen	DM 202,70	
Vortrag auf neue Rechnung	DM 1 295,63	
		DM 13 182,01

Die Sparkasse verwahrt im Depot für Rechnung der Historischen Gesellschaft
nom. RM 1800,— Gemeinde-Umschuldungsanleihe
nom. hfl. 4000,— 3 % St.-Joseph-Stift-Anleihe von 1929.
Bremen, den 5. Oktober 1951.

(gez.) Fritz Peters
Rechnungsführer

Geprüft und für richtig befunden.
Bremen, den 1. Februar 1952.

(gez.) Christ (gez.) Gustav Wehner

Rechnung über das Vereinsjahr 1951/1952

Einnahmen

Vortrag am 1. Oktober 1951	DM	1 295,63
Mitgliedsbeiträge	DM	1 861,—
Spenden, Zuschüsse	DM	861,02
Erlös aus dem Verkauf von Druckschriften	DM	540,16
Zinsen	DM	6,—
Rückerstattungen	DM	150,—
		DM 4 713,81

Ausgaben

Allgemeine Verwaltung (Einladungskarten, Portokosten, Adressenschreiben, Spesen der Sparkasse)	DM	653,89
Vereinsbeiträge	DM	20,—
Honorare, Entschädigungen	DM	329,63
Druckkosten	DM	3 066,—
Depotgebühren	DM	2,—
Rückerstattungen	DM	350,—
Vortrag auf neue Rechnung	DM	292,29
		DM 4 713,81

Die Sparkasse verwahrt im Depot für Rechnung der Historischen Gesellschaft
nom. RM 1800,— Gemeinde-Umschuldungsanleihe
nom. hfl. 4000,— 3 % St.-Joseph-Stift-Anleihe von 1929.
Bremen, 8. Oktober 1952.

(gez.) Fritz Peters
Rechnungsführer

Geprüft und für richtig befunden.
Bremen, den 9. Dezember 1952.

(gez.) T. Forck (gez.) C. Piefke

Rechnung über das Vereinsjahr 1952/1953

Einnahmen

Vortrag am 1. Oktober 1952	DM	292,29
Mitgliedsbeiträge	DM	2 016,—
Spenden, Zuschüsse, Zinsen usw.	DM	1 352,74
Erlös aus dem Verkauf von Druckschriften	DM	54,36
Überweisungen aus Anlaß des Historikertages usw.	DM	4 213,25
Freigegebenes Anlageguthaben	DM	40,60
Rückerstattung	DM	40,—
		DM 8 009,24

Ausgaben

Allgemeine Verwaltung (Einladungskarten, Portokosten, Adressenschreiben usw.)	DM	614,52
Vereinsbeiträge	DM	10,—
Honorare, Entschädigungen	DM	415,60
Druckkosten	DM	2 055,02
Depotgebühren	DM	10,52
Rückerstattungen	DM	4 213,25
Vortrag auf neue Rechnung	DM	690,33
		DM 8 009,24

Die Sparkasse verwahrt im Depot für Rechnung der Historischen Gesellschaft
nom. RM 1800,— Gemeinde-Umschuldungsanleihe
nom. hfl. 4000,— 3 % St.-Joseph-Stift-Anleihe von 1929.

Bremen, 20. Oktober 1953.

(gez.) Fritz Peters
Rechnungsführer

Geprüft und für richtig befunden.
Bremen, 25. Januar 1954.

(gez.) Selma Köhler (gez.) Th. W. Koch

Rechnung über das Vereinsjahr 1953/1954

Einnahmen

Vortrag am 1. Oktober 1953	DM	690,33
Mitgliedsbeiträge	DM	2 107,50
Spenden, Zuschüsse, Zinsen usw.	DM	3 454,62
Erlös aus dem Verkauf von Druckschriften	DM	50,84
Überweisungen aus Anlaß des Historikertages usw.	DM	1 125,—
Rückerstattung	DM	5,—
		DM 7 433,29

Ausgaben

Allgemeine Verwaltung (Einladungskarten, Portokosten, Adressenschreiben usw.)	DM	555,—
Vereinsbeiträge	DM	30,—
Honorare, Entschädigungen	DM	120,—
Depotgebühren	DM	6,26
Rückerstattungen	DM	1 125,—
Vortrag auf neue Rechnung	DM	5 597,03
		DM 7 433,29

Die Sparkasse verwahrt im Depot für Rechnung der Historischen Gesellschaft
nom. RM 1800,— Gemeinde-Umschuldungsanleihe
nom. hfl. 4000,— 3 % St.-Joseph-Stift-Anleihe von 1929.

Bremen, 11. November 1954.

(gez.) Fritz Peters
Rechnungsführer

Geprüft und für richtig befunden.
Bremen, den 29. November 1954.

(gez.) Hanna Lampe (gez.) Th. W. Koch

Nachrufe

Hermann Tardel

geb. 25. Mai 1869, gest. 2. August 1951.

Heinrich Tidemann

geb. 5. Juni 1878, gest. 26. Juni 1952.

Seit dem Erscheinen des letzten Jahrbuch-Bandes sind der Historischen Gesellschaft bald nacheinander zwei ihrer Besten entrissen worden: Professor Hermann Tardel und Studienrat Heinrich Tidemann, — ein herber Verlust für die der bremischen Geschichte gewidmeten Studien, der um so mehr ins Gewicht fällt, als hier wie gewiß auch anderswo der Nachwuchs für die Arbeit an der Heimatforschung spärlich ist.

Mit Weserwasser getauft waren sie beide nicht. Tardel, ein Mecklenburger, geboren in Güstrow, kam nach eingehenden Studien an verschiedenen großen Universitäten 1898 nach Bremen, wo er erst an der sogenannten Handelsschule, dann bis 1933 am Realgymnasium lehrte.

Tidemann gehörte durch den Vater einer altbremischen Familie an, verlebte aber seine Jugend in Wien, wohin sein Vater als Ingenieur versetzt worden war. Er studierte in Wien und Halle und trat 1909 als Hilfslehrer in die Oberrealschule (Handelsschule) zu Bremen ein, der er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1944 treu blieb. Beide waren Literarhistoriker, Tidemann auch Historiker, während Tardel sich neben seinem Hauptfach den neueren Sprachen zugewandt hatte.

Aus seinem in reicher Fülle vorliegenden Nachlaß, der an das Staatsarchiv gelangt ist, ergibt sich, wie sehr er in seinen besten Jahren die Liebe seiner Schüler gewonnen hat, was aber nicht weniger auch von Tidemann gilt, dessen gütige, verstehende Art bis zum Ende seiner Lehrertätigkeit immer wieder von seinen Schülern gerühmt worden ist. Es waren reiche, glückliche Jahre des Behagens und der stillen, fruchtbaren Arbeit, die dem Junggesellen wie seinem kinderlosen jüngeren Kollegen vergönnt waren, bevor die schreckliche Nachkriegszeit auch ihnen das Leben verengte und erschwerte.

Hermann Tardel hat gegen sein Ende selbst eine gedruckte Zusammenstellung seines wissenschaftlichen Lebenswerkes gegeben,

aus dem man mit Erstaunen die ausgebreitete Menge seiner Arbeiten wahrnimmt. Hat er doch fast in unmittelbarem Anschluß an seine Doktordissertation neue und immer neue Beiträge im Bereich der von ihm bevorzugten gelehrten Forschungen herausgegeben, bald kleine, aber fundierte Bemerkungen von wenigen Seiten zu irgendeinem Problem, bald bedeutsame Editionen, wie seine Chamisso- und Herweghausgaben.

Einen nicht geringen Teil seiner Mußestunden nahm die Redaktion der von Ernst Grohne begründeten „Niederdeutschen Zeitschrift für Volkskunde" ein, die er zusammen mit diesem und später wohl fast allein von 1926 bis 1947 führte und zu hohem Ansehen brachte.

Trat er damit auch der Bremensienforschung im engeren Sinne näher, so nahm dieselbe im Laufe der Zeit immer mehr sein Interesse in Anspruch. Wesen und Bedeutung der plattdeutschen Sprache zogen ihn an. Volksreime, Sprichwörter sammelte und untersuchte er; aber darüber hinaus, rein literarisch, schrieb er über Goethes Beziehungen zu Bremen, und endlich ging er zur bremischen Theatergeschichte über, die er von ihren Anfängen 1563 bis 1796 erforschte, gründlich bis ins einzelne. Daß er sie nicht weiter betrieben hat, bleibt ein bedauerliches Desiderat.

So war es doch ein erfülltes Leben. Die letzten Abendstunden waren trübe. Still und gefaßt, von der Welt da draußen kaum beachtet, ist er hinübergegangen.

Ähnlich in vielem, und doch auch wieder anders geartet, hat Heinrich Tidemann seinen Lebensweg zurückgelegt. Neun Jahre jünger als Tardel, kam er 1909 nach Bremen. Wenn er vom Vater einen Einschuß bremischen Patriziertums hatte, so war er von der Mutter mit einer Ader österreichischer Gemütlichkeit, einem gewissen Laissez faire, ausgestattet, stets ein guter Kamerad, jedem Streit abhold und ohne jedes Streben nach äußeren Ehren, die er gewiß verdient hätte. Nachdem er als Vorsitzer der Literarischen Gesellschaft des Künstlervereins diese einst so glänzende, aber schon lange dahinsiechende Gesellschaft zu Grabe getragen hatte, wandte er sich der bremischen Geschichte zu, für die er 1924 gewonnen wurde. Die Historische Gesellschaft wählte ihn zu ihrem Schriftführer und stellvertretenden Präsidenten.

Er hat dann neben seiner reizenden Arbeit über „Wilhelm Hauff in Bremen" fast jedem Bande des Bremischen Jahrbuchs einen umfang-

reichen beachtenswerten Beitrag geschenkt, schwierige Arbeiten, die er, der vielbeschäftigte Lehrer der obersten Klassen, sich in nächtlichen Stunden abgerungen hat. Neben der mehr am Rande liegenden Geschichte der bremischen Zensur waren es der bedeutende Aufsatz über Pastor Dulon, dessen Werdegang er mit eindringendem Spürsinn verfolgt hat, und die mühsame Darstellung der bremischen Verfassungskämpfe von 1830 bis 1837, eine notwendige und wertvolle Aufhellung der vormärzlichen Zeit in unserer Stadt — um nur die wichtigsten Früchte seiner wissenschaftlichen Tätigkeit zu nennen. Alle Schilderungen, die wir ihm verdanken, verraten eine feine Feder.

Seine Freunde und Mitstreiter in der geistigen Arena bewahren dem bescheidenen, selbstlosen Manne von vornehmer Gesinnung ein treues Andenken.

Hermann Entholt

Fritz Rörig

geb. 2. Oktober 1882, gest. 29. April 1952.

Heinrich Rüther

geb. 5. September 1866,
gest. 12. April 1954.

Friedrich Rauers

geb. 3. März 1879,
gest. 12. März 1954.

Dreier Männer gilt es zu gedenken, die, obwohl sie außerhalb Bremens lebten, unserer Historischen Gesellschaft aufs engste verbunden gewesen sind.

F r i t z R ö r i g war seit 1937 unser Ehrenmitglied. Die Historische Gesellschaft ehrte sich selbst, als sie mit dem Tage, an dem sie 75 Jahre alt wurde, sich diesen bedeutenden Erforscher hansischer Geschichte auf diese Weise näher verband. Nicht, daß er der Aufhellung b r e m i s c h e r Vorzeit sein besonderes Augenmerk zugewandt, geschweige sie selbst durch eigene Arbeiten gefördert hätte: weit mehr als das Hanseatische späterer Entwicklung lag ihm das Hansische, der baltisch-nordische Raum mehr denn der Westen. Aber in diesem Raum hat er althansischer Forschung neue Antriebe gegeben, neue Arbeitsgebiete und Wege gezeigt und ist in d i e s e m Sinne der fruchtbarste Nachfolger Dietrich Schäfers gewesen, wenn auch zum Teil von anderen Blickpunkten aus, als sie diesem, dem Sohne unserer Vaterstadt und gleichfalls Ehrenmitgliede unserer Gesellschaft, eigen waren.

Über Fritz Rörigs Bedeutung für die stadtgeschichtliche Forschung ist an anderer Stelle dieses Buches das Nötige gesagt worden. Ihr vornehmlich, damit aber zugleich auch der Hansegeschichte, dient die umfangreiche und bedeutsame Veröffentlichung, die dem verdienten Forscher als Festschrift zur Vollendung seines 70. Lebensjahres überreicht werden sollte, die leider aber zu einer Gedächtnisschrift für den Dahingeschiedenen werden mußte. Wenn er auch selber kein Anliegen besonderer bremischer Geschichte zum Gegenstand einer seiner Arbeiten gemacht hat, so hat er doch ihre Entwicklung ständig aufmerksam verfolgt und ist uns darum, trotz aller Eigenwilligkeit seines Wesens und seines Forschens, gut freund gewesen, wie er dies bei seinen Besuchen in Bremen, bei seinem Vortrage auf dem von Ludwig Roselius veranstalteten Zweiten Nordischen Thing und bei einem anderen, den er, mitten im letzten Krieg, in der Wittheit hielt, gern bekannt hat.

Auch Heinrich Rüther, seit Jahrzehnten Korrespondierendes Mitglied der Historischen Gesellschaft, hat zur Erforschung stadtbremischer Geschichte unmittelbar nichts beigetragen. Aber wie Fritz Rörig hat er sie von außen befruchtet, durch die Forschungen, die er an den erzstiftischen Raum, insbesondere seine Hadler Heimat und ihre Nachbargebiete, gewandt hat. Was sollen wir da besonders hervorheben? Sein Urkundenbuch oder seine Geschichte des Klosters Neuenwalde, seine verschiedenen Arbeiten zur Verfassungsgeschichte des Hadler Bauernlandes, seine „Geschichte des Landes Hadeln", die er erst vor ganz wenigen Jahren, im hohen Alter, die Summe seiner wissenschaftlichen Lebensarbeit ziehend, abschloß? Mehr noch gilt, daß er in allem, in seinem Forschen wie früher in der aufreibenden Berufstätigkeit eines Pfarrers einer Großstadtgemeinde, die Beziehungen vom Menschen zum Menschen für das Wichtigste hielt und mit treuer Fürsorge den umgab, der seiner bedurfte oder sich ihm als Gleichgestimmter näherte. Davon durften wir uns noch einmal in geradezu rührender Weise überzeugen, als wir den liebenswerten Greis im Sommer 1951 besuchten, gelegentlich der Studienfahrt, die unsere Gesellschaft auf dem Wege von Bederkesa nach Bremervörde über Hechthausen führte, wo er im Gutshaus Ovelgönne seinen Alterssitz hatte. Wir konnten feststellen, welch lebhaften Anteil er auch an den wissenschaftlichen Fragestellungen nahm, die uns bewegten. Einer der

Hauptmitarbeiter der von Philipp Meyer herausgegebenen „Liste der Pastoren der Landeskirchen Hannovers und Schaumburg-Lippes seit der Reformation", hat er darin nicht nur die Geistlichen der heutigen nordbremischen Gemeinden mit aufgeführt, sondern auch die bremischen Superintendenten und Domprediger für die Zeit bis 1803 und uns damit einen guten Dienst erwiesen.

Friedrich Rauers, der dritte in der Reihe derer, denen hier unser Gedenken gilt, war ganz Bremer: er war es von Geburt, und er ist es in seinem Herzen immer geblieben, so weit ihn sein Lebensweg auch fernab von der Heimat geführt haben mag. Nächst der Vaterstadt galt seine Liebe den Städten seiner Studienjahre, Heidelberg und Tübingen: der dort verbrachten Zeit hat er mit seinem „Heidelberger Kalender" und seinem „Tübinger Almanach" ein verklärendes Denkmal gesetzt, in Wort und Bild, mit Hilfe des Zeichenstiftes, den er, was man der gedrungenen äußeren Erscheinung kaum zugetraut haben würde, mit wahrer Künstlerschaft zu führen wußte. Daß er diese Kunst auch für seine Vaterstadt übte, in verschiedenen von H. M. Hauschild herausgebrachten Jahresgaben, „Bremer" und „Hanseatischen Kalendern" und etwa auch in seiner hübschen kleinen Studie über den Bremer Freimarkt, erscheint demgegenüber fast wie eine Selbstverständlichkeit, ja, es will uns scheinen, als spräche hier die Liebe zur Heimat noch unvermittelter zu uns.

In Bremen hat Friedrich Rauers auch seine wissenschaftliche Tätigkeit begonnen, in der Bearbeitung von Fragen, die ihm nach seiner Herkunft aus den Kreisen des bremischen Fuhrmanns- und Speditionsgewerbes besonders nahelagen, mit einer „Geschichte des bremischen Binnenhandels", einer Arbeit über den „bremischen Binnenverkehr in der Zeit des großen Frachtfuhrwerks" und einer vor allem statistisch ausgerichteten „Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert", um nur die größeren Veröffentlichungen zu nennen. Nach einer Unterbrechung durch den ersten Krieg, der ihn im Dienste des kriegsbedingten Transportwesens durch alle Länder des besetzten oder Deutschland verbündeten Europas führte, ist er in Kiel im akademischen Lehrberuf gewesen und seit 1922 in Berlin, unter gleichzeitiger Tätigkeit als Oberarchivrat am neu eingerichteten Reichsarchiv in Potsdam.

Die Verkehrsgeschichte war sein Gebiet, auch hier mehr die der Straßen über Land als der über See, mit starker Hinneigung zu allem

Rechtlichen und Volkskundlichen, was mit ihr zu tun hat: das eine angeregt durch das Studium der Rechte, dem er als junger Mensch zuerst gehuldigt hat, das andere durch seine Aufgeschlossenheit für das mit dem Frachtfuhrwesen alter Zeit verbundene Brauchtum, von dem er in der eigenen Verwandtschaft noch so manches erfahren hat. So schrieb er sein „Hänselbuch", das nach dem Titel zugleich ein „Schleif-, Vexier-, Deponier-, Tauf- und Zeremonienbuch" sein sollte, wie er überhaupt mit Vorliebe die Nebenwege des weiten Stoffgebietes durchforschte und hier als bedeutsame Frucht seiner Tätigkeit eine zweibändige, in zwei Auflagen erschienene „Kulturgeschichte der Gaststätte" vorlegte. Eine in gleicher Ausführlichkeit angelegte „Verkehrsgeschichte" sollte sein Lebenswerk zusammenfassen, geschrieben aus den umfänglichen Sammlungen heraus, die er in jahrzehntelangem Mühen im Umkreis seiner besonderen Wissenschaft zusammengebracht und über den letzten Krieg hinweg gerettet hatte. Friedrich Rauers ist ein großer Sammler gewesen, wie denn auch seine wissenschaftlichen Veröffentlichungen sehr stark von dorther bestimmt worden sind. Die Verhältnisse der Zeit nach dem letzten Kriege verlangten von ihm eine Straffung des schon fertig vorliegenden Entwurfs zu dieser Arbeit: damit beschäftigt, hat der Tod plötzlich seiner fleißigen Feder Einhalt geboten. Ein anderer wird sein Werk vollenden; seine Sammlungen zur Verkehrsgeschichte aber sind inzwischen, wie er es bestimmt hatte, in das Archiv seiner Vaterstadt gelangt und werden dort unter seinem Namen in geschlossenem Bestand aufbewahrt.

Auch darin offenbart sich die große Treue, die er Bremen und allem Bremischen Zeit seines Lebens bewahrt hat. In die Heimatstadt zurückzukehren, ist das Trachten seines Herzens all die Jahre hindurch gewesen, in Tübingen, wo er nach dem letzten Kriege eine Zuflucht gefunden hatte. Daß der bremische Senat ihm zur Vollendung seines 75. Lebensjahres eine Weinspende aus dem Ratskeller zukommen ließ, war seine letzte große Freude; er war dabei, den Dankesbrief zu schreiben, als ihn der Tod ereilte. Jetzt ruht seine Asche auf dem Waller Friedhof in Bremen, unfern der Stätte, von der sein Geschlecht einst seinen Ausgang genommen hat. So hatte Friedrich Rauers es sich selber gewünscht, bis in den Tod hinein seiner Vaterstadt getreu. Die Heimattreue war wohl überhaupt das Größte an ihm.

Friedrich Prüser

I.

Beiträge zu den Regesten der Erzbischöfe von Bremen

Eine Nachlese zur Ersten Lieferung ihres Zweiten Bandes*)

Von Friedrich Bock

I.

Ein landesgeschichtliches Regestenwerk hat eine doppelte Aufgabe: es soll die historischen Quellen für die betreffende Landschaft mit dem Streben nach Vollständigkeit zusammentragen, und es soll dem Benutzer Hilfsmittel an die Hand geben, den Zusammenhang mit der allgemeinen Geschichte zu finden. Die Überlieferung dafür, wenigstens von 1200 ab, ist für den vorliegenden Fall zweifach: die Archive der Heimat sind das eine und die schriftlichen Zeugnisse des gewaltigen Verwaltungsgebäudes der mittelalterlichen Kirche das andere, in erster Linie die Registerbände des Vatikanischen Archivs. Finden sich für eine Urkunde an beiden Orten Überlieferungen, so ergeben sich durch einen Vergleich manchmal wertvolle Hinweise für die Urkundendiplomatik. Unter diesem Gesichtspunkt sind die folgenden Beiträge zustande gekommen. Sie sollen helfen, ein etwas vollständigeres Bild des kirchlichen Lebens in der Erzdiözese Bremens zu bieten, als es allein aus dem genannten Regestenwerk möglich ist. Für diese Ergänzungen sind nur vatikanische Quellen herangezogen worden; es wäre aber möglich, daß sich über die Hauptperson, auf die ich hier zunächst eingehe, über Woltbernus, auch Quellenstoffe in heimatlichen Archiven finden.

1933 habe ich bereits auf ein Bremer Prokuratorium hingewiesen, das des Dekans Otto von Oldenborch, in einem Zusammenhang, der unserer heimatlichen Forschung fernlag und ihr deshalb auch entgangen ist[1]). Dieses Aktenstück ist aus einem Band des Vatikanischen

*) Regesten der Erzbischöfe von Bremen. Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen (Bremen und die ehemaligen Länder Hannover, Oldenburg, Braunschweig und Schaumburg-Lippe) XI. Band II, 1. Lieferung (1306—1327). Bearbeitet von Günther Möhlmann, Hannover und Bremen 1953.

[1]) Quellen und Forschungen, herausgeg. vom Preußischen Historischen Institut in Rom, 25 (1933), S. 284 ff.

Archivs[2]) genommen, der ausschließlich Akten eines Bremer Prozesses enthält und noch in der Regierung des Erzbischofs Johann Grant, im Jahre 1326, beginnt. Er hat die Appellation des Bremer Domkapitels gegen die Providierung eines ihm nicht genehmen Geistlichen, Woltbernus Vredeberni, der mir bislang nur in diesem Zusammenhang bekannt ist, zum Gegenstand und ist unschätzbar nicht nur wegen der darin enthaltenen Nachrichten über Bremen, sondern auch für die Kenntnis der formalen Seite des geistlichen Prozesses. Das lassen wir hier beiseite und orientieren uns als erstes über die Person des Woltbernus Vredeberni.

Am 17. Dezember 1324 wird Woltbernus mit einem Kanonikat und einer Präbende in St. Ansgar in Bremen providiert[3]). Das Recht der Kurie auf die Verleihung dieser Stelle leitete sich her aus der Tatsache, daß die beiden früheren Inhaber, Nicolaus dictus Episcopi und Johannes Gerwini, an der Kurie verstorben waren. Woltbernus hatte bereits eine Pfründe in Ramelsloh[4]), ohne daß er hier residierte; denn bei der Verleihung 1324 befand sich Woltbernus an der Kurie, und so wurde ihm gestattet, die Einführung in die neue Stelle durch einen Procurator vornehmen zu lassen[5]). Jeder Ein- oder Anspruch des Erzbischofs auf die Stelle, die 24 Gulden jährlich trägt, wird im voraus für nichtig erklärt.

Woltbernus muß gute Freunde an der Kurie gehabt haben, sonst hätte er nicht den einflußreichen Bischof Hildebrandinus de Comite von Padua, der damals nicht in seinem Bistum weilte, sondern als hoher Beamter Aufträge der Kurie ausführte[6]) und der auch sonst als Executor für deutsche Pfründenanwärter auftrat[7]), zur Hilfe gehabt. Dieser handelte dabei wohl im Auftrag der *audientia,* mit der er in

[2]) Collect. 407.

[3]) Reg. Av. 22 f. 246; Reg. Vat. 78 Nr. 501; Mollat 21235.

[4]) Unter den *non obstantibus* wird aufgezählt, *quod canonicatum seu prebendam ecclesie Rameslensis, Bremen. dioc., nosceris obtinere.*

[5]) *Seu si presens non fueris ad prestandum de observandis statutis et consuetudinibus predicte ecclesie Anscharii solitum iuramentum in absentia tua per procuratorem et cum ad ecclesiam accesseris corporaliter illud prestes.*

[6]) Serie cronologica dei vescovi di Padova, 1786, pag. 106. Von den Arbeiten P. Sambrins über den Bischof von Padua sei als besonders wichtig notiert: P. Sambrin, Note sulla attività politico-diplomatica di Ildebrandino Conti amico de Petrarca, Archivio Veneto, ed. Deputazione di storia patria per le Venezie anno 78, V. serie Nr. 46—47 (1950), p. 16—44.

[7]) Mollat 27521 und 29469.

enger Verbindung gestanden haben muß. Die Auftragsformel ist die übliche: *venerabili fratri episcopo Paduano et dilectis filiis S. Pauli extra muros Bremenses ac in Huda ... abbatibus ... mandamus, quatinus vos vel duo aut unus vestrum ... eundem Woltbernum vel procuratorem suum eius nomine in corporalem possessionem canonicatus et prebende ac iurium et pertinentium predictorum inducatis.* Der weitere Weg ist nun, daß der Bischof von Padua die beiden Subexecutoren an Ort und Stelle mit der Investitur des Woltbernus oder seines Procurators beauftragt. Der reiche Schriftwechsel um eine Pfründe, auch nach Erlaß der päpstlichen Bulle, der nochmals Geld kostete, ist nur in ganz seltenen Fällen erhalten, wie fast immer, auch in unserm Falle, verloren. Die Einführung in Bremen scheint reibungslos verlaufen zu sein; wir hören nichts vom Einspruch dagegen.

Ganz anders verlaufen die Dinge bei der nächsten Provision, die zwei Jahre später für denselben Woltbernus erfolgt. Am 28. Februar 1326 providiert Johann XXII. den genannten Woltbernus mit einem Domkanonikat in Bremen, obwohl er schon die beiden Pfründen in Ramelsloh und an St. Ansgar innehat[8]). Als Executor gewinnt Woltbernus diesmal einen noch einflußreicheren Curialen, den Erzbischof von Embrun, Bertrandus de Deucio, der vom Auditor 1323 zum Erzbischof von Embrun aufgerückt war, aber auch wohl noch weiter an der Kurie blieb. Als Subexecutoren wurden von ihm der Abt von Hude und der Propst von Hameln ernannt, von denen der letztere später gegen Friedrich, Kanoniker von Wildeshausen, ausgewechselt wird. Dieses Mal aber erhob das Bremer Domkapitel Einspruch gegen die Providierung, und so kam es zu einem Prozeß, der sich lange hingezogen hat. Über sein Anfangsstadium geben uns die im Anhang gedruckten Dokumente Aufschluß.

Im Oktober 1326 war Woltbernus persönlich nach Bremen gekommen, um seine Investitur zu betreiben, hatte sich aber wohl sofort von dem geschlossenen Widerstand des Domkapitels überzeugt. Am 17. Oktober wurde ihm dies in der Sitzung des Kapitels bestätigt. Er war in ihr nebst seinen beiden Subexecutoren, Alberus, Abt von St. Paul in Bremen, und Friedrich, Canonicus von Wildeshausen, erschienen und verlangte Antwort auf seine dem Kapitel übergebene Provisionsurkunde. Durch Canonicus Friedrich von Wildeshausen läßt er die Domherren fragen, ob sie ihn als Bremer Canonicus anerkennen.

[8]) Reg. Av. 25, fol. 400; Reg. Vat. 81, Nr. 2399; Mollat 24521.

Der Dekan antwortet, daß sie darüber beraten wollten, worauf das Kapitel allein beieinander bleibt. Eine Zeitlang darnach wird den wieder in der Versammlung Erschienenen eröffnet, daß das Kapitel Bertold Weiß (Albus) als Procurator eingesetzt habe[9]), der jetzt die Appellation des Domkapitels gegen die Provision verlesen solle[10]). In dieser Appellation wird behauptet, daß die Person des Woltbernus nicht *idonea* sei, weil er bereits mehrere Pfründen besitze, besonders aber, weil keiner gleichzeitig eine Pfründe im Dom und in St. Ansgar innehaben dürfe und von diesem Gewohnheitsrecht in der Urkunde keine Dispensation ausgesprochen worden sei. Woltbernus sei überhaupt unfähig zum Besitz geistlicher Pfründen, da er Alchimie und Falschmünzerei betreibe und mit Verbrechern und übelbeleumdeten Männern in Verbindung stehe. Die Bremer Kirche, als besonders gefährdet, könne nur Adlige und Gelehrte als Domherren gebrauchen. Aus all diesen Gründen könnten sie, das Domkapitel, seinem Verlangen nicht nachkommen. Woltbernus erbittet sich eine Abschrift dieser Appellation, die ihm nach Überprüfung des Textes zugesagt wird. Trotz dieser Ablehnung setzen ihn die beiden Subexecutoren auf sein Verlangen in den Besitz der Pfründe und weisen ihm einen Platz in Kapitel und Chor an; einen Genuß der Einkünfte wird das aber kaum nach sich gezogen haben, da ja Appellation dagegen eingelegt war.

Der weitere Verlauf des Prozesses gehört in die Zeit des Erzbischofs Borchard Grelle, und da erst nach 1330 die Akten wieder beginnen, steht dies also hier nicht mehr zur Verhandlung.

II.

Das weitere Anliegen der vorliegenden Arbeit betrifft zumeist kleinere Ergänzungen, die auf Grund der vatikanischen Quellen zu einzelnen Regesten aus der Zeit des Erzbischofs Johann Grant gegeben werden können. Sie werden in der Reihenfolge und unter den Nummern angeführt, wie sie von Günther Möhlmann in seiner verdienstvollen Bearbeitung gewählt worden sind.

Nr. 120: Die Namen der Kollektoren hätten aufgeführt werden sollen, da sich von ihnen auch in deutschen Archiven Urkunden finden: Ademarus Targe, Jacobus de Rota, Raymundus de Fontesagino. Für den

[9]) Vgl. das Procuratorium vom 15. Oktober 1326: Anhang Nr. 1.
[10]) Anhang Nr. 2.

letzten tritt in Bremen Manfredus de Montiliis ein, ohne daß die Namen im Vatikanischen Register geändert sind, eine Tatsache, die für die Forschung wichtig ist; denn die Urkunde, wie sie heute im Register steht, kann nie ausgestellt worden sein.

Nr. 132: Hier werden Mollat 5285 und 5291 nicht genannt, ebenso wieder nicht die Namen der drei Kollektoren, die wirklich nach Deutschland gegangen sind: Ademarus Targe, Manfredus de Montiliis, Jacobus de Rota. In dieser Reihenfolge treten sie jetzt auf.

Nr. 144: Jacobus de Rota erhielt für die Zeit, die er in Bremen war, für 995 Tage, je Tag 3 Florenen. Darauf und auch auf die Liste der einzelnen Bremer Kirchen und ihre Abgabesumme an die Kollektoren hätte verwiesen werden müssen, sowie auf die Appellation des im Bremer Prozeß oft genannten Bischofs Hermann von Schwerin gegen das Vorgehen der Kollektoren (Vat. Arch., Instr. Misc. 675; Mollat 12253).

Nr. 162: Auch hier fehlen die Namen der Kollektoren. Die Gruppe der auf sie bezüglichen Urkunden bildet einen wichtigen Ausschnitt aus der allgemeinen Geschichte dieser Jahre.

Nr. 119, 122—129: Diese Urkundengruppe, die nur aus der Empfängerüberlieferung bekannt ist, ist wichtig für die Erkenntnis der Natur der Papstregister, da sie nicht in der Registerserie erscheint. Besonders merkwürdig ist das korrigierte und nicht besiegelte Exemplar Nr. 126. Ich kann diese Reihe der nicht im Register stehenden Urkunden um eine weitere ergänzen, die als Anmerkung zu den Nummern 138—140 hätte erwähnt werden können: vgl. Anhang Nr. 3. Auch die Urkunde Johanns XXII. für den Domdekan Friedrich Boch, dat. 1320, April 22 (Mollat 11300), hätte nicht fehlen sollen.

Nr. 146: Im Regest heißt es: abbas monasterii in Scerembek. Die Form des modernen Namens Scharnebeck steht nur im Ortsregister, während sonst meistens der moderne Name auch im Regest erscheint. Auch der Name des Archidiakonats des päpstlichen Nuntius in Dänemark, Bernardus de Montevalrano, La Sologne, ist nicht im Ortsregister bestimmt.

Nr. 167, 173: Hier wäre der Hinweis gut gewesen, daß die päpstliche Entscheidung im Konsistorium (in nostra et fratrum nostrorum presentia) getroffen worden ist.

Nr. 169: Im Regest wird nicht angegeben, daß die erwähnte Exkommunikation von Bonifaz VIII. verhängt wurde. Nicht verzeichnet ist

die Urkunde mit demselben Datum Mollat 11812, eine päpstliche Provision Heinrichs von Berg mit einem Hamburger Kanonikat unter ausdrücklichem Verbot an den Erzbischof von Bremen, sich einzumischen.

Nr. 170: Die registrierte Urkunde bildet eine Phase in dem langen Prozeß des Erzbischofs Johann gegen das Bremer Domkapitel und andere Beklagte an der Kurie. Das geht aus dem schwer verständlichen Regest[11]) nicht klar hervor; vielmehr scheint es, als ob die Urkunde an den Kardinal Berengar von Tusculum gerichtet sei. Der Sachverhalt ist jedoch folgender:

Johann XXII. beauftragt den Bischof von Verden, den Abt von St. Albert, Münsterer Diözese, und den Propst von Ratzeburg, eine Reihe namentlich genannter Mitglieder des Bremer und Hamburger Domkapitels vor den Papst zu laden, um sich wegen der Ausschreitungen, die sie gegen den Erzbischof Johann von Bremen begangen haben, zu verantworten. Diese Ausschreitungen hat der Erzbischof im Konsistorium, wie folgt, zur Sprache gebracht: Als er seine Untergebenen wegen ihrer Delikte züchtigen und vorgeschriebene Visitationen in Stadt und Provinz durchführen wollte, da haben genannte Untergebene, u. a. die Bischöfe von Ratzeburg, von Lübeck und von Schwerin, das zu verhindern gesucht, haben ihn schließlich seines Besitzes beraubt und Johann von Lüneburg zum Administrator seiner Erzdiözese eingesetzt. Johann hat die Verwaltung trotz der Exkommunikation durch Erzbischof Johann bis heute ausgeübt, sogar Hermann, Erwählten von Lübeck, und Hermann, Erwählten von Schwerin, konsekriert. Von adeligen Laien ist später Erzbischof Johann gefangengenommen, mißhandelt und zum Exil gezwungen worden. Bei dieser Klage hat der Procurator des Bremer und Hamburger Domkapitels, Franco (!) Doneldey, in Gegenwart des Papstes angegeben, daß Erzbischof Johann wegen Unzurechnungsfähigkeit abgesetzt und durch einen Administrator ersetzt worden sei. Der Papst hat diese Maßnahme nicht anerkannt und befohlen, Johann in seine Würde wieder einzusetzen. Die Gegenpartei des Bremer Erzbischofs hat ihn jedoch *pretextu cuiusdam rescripti apostolici ab eis in forma communi obtenti* in Bremen vor ein Gericht geladen und ihn *in contumacia* verurteilt und exkommuniziert, hat sich weitere Ämter angemaßt und den Laien Henricus de Borch begünstigt, der dem Erzbischof einst das castrum

[11]) Auch Nr. 148. ist nicht leicht zu verstehen.

Ottersberg entriß. Dem Procurator des Kapitels, Franco, hat man aufgegeben, alle seine Beschuldigungen gegen den Erzbischof schriftlich niederzulegen; er ist aber, ohne ein solches Dokument hinterlassen zu haben, abgereist.

Auf die Bitte des Erzbischofs Johann hat nunmehr der Papst den Kardinal Berengarius von Tusculum beauftragt, der Kurie über die Bremer Vorgänge zu berichten. Diese Abschnitte des Prozesses gehen dem in Regest 170 Mitgeteilten voraus. Nach ihm werden auf Grund des Berichtes des Kardinals die oben Genannten, der Bischof von Verden, der Abt von St. Albert und der Propst von Ratzeburg, veranlaßt, die Beschuldigten aus dem Kapitel von Bremen und die anderen Beklagten innerhalb von zehn Tagen zur Verantwortung an die Kurie zu laden, wo sie innerhalb von drei Monaten zu erscheinen haben.

Aus dem hier geschilderten kunstvollen Aufbau der Urkunde ergibt sich, daß die ganze Reihe der Prozeßverhandlungen aus ihr abzulesen ist, was aus dem Regest 170 leider nicht genügend klar wird. In den Anmerkungen zu ihm ist angegeben, daß die Abschrift in Reg. Av. 13 (Papierregister) durchgestrichen ist; das ist jedoch nach der Abschriftnahme im Pergamentregister die R e g e l , trifft also nicht nur h i e r zu. Bei den angeführten Drucken vermißt man, wie auch bei einigen anderen Regesten, die Angabe der Quellengrundlage. Riezler kennt die Papierserie der Register nicht. Der Text Hamb. UB II, Nr. 483, ist nach der Papierserie hergestellt und mit Reg. Vat. verglichen worden.

Nr. 174: Nach dem Regest 174 vermißt man das Transsumpt der Urkunde Clemens' V. für den Erzbischof von Lund, dat. 1312 Dezember 1, durch Johann XXII., dat. 1320 Oktober 25, vgl. Nr. 56.

Nr. 181: Zu dieser Nummer hätte die Papsturkunde für Eberhard v. Willeshusen, dat. 1321 Februar 8 (Mollat 12938), angeführt werden können, da sie die Angaben des Namensregisters ergänzt hätte. In Mollat 13121 hätte der Bremer Canonicus Heinricus de Deymershusen, der im Register nicht vorkommt, die Bremer Personalliste willkommen vervollständigt.

Nr. 192: Die nach Regest 170 begonnenen Verhandlungen unter dem Kardinal von Tusculum haben zu einer Einigung zwischen Erzbischof Johann und dem Domkapitel geführt. Das kommt in der Urkunde Johanns XXII. an die Bremer Kanoniker, dat. 1322 September 24, zum Ausdruck. Einzelheiten der Einigung werden dem Schiedsgericht der Kardinäle Petrus und Napoleon Orsini vorbehalten. Es führt in die

Irre, wenn Regest 192 die Urkunde an diese beiden Kardinäle gerichtet sein läßt. Die Einsetzung des Schiedsgerichts liegt vor dieser Urkunde; der Auszug bei Riezler ist ganz unzureichend.

Nr. 193: Eine in meinem Besitz befindliche Photokopie des untergegangenen Originals gestattete eine Collation des Textes mit Reg. Av. 19, fol. 104, die eine Übereinstimmung beider Texte bis auf ein Wort ergab. Für Registeruntersuchungen ist das wichtig. In Regesten mit Doppelüberlieferung wären auch sonst Angaben über Textcollation erwünscht gewesen.

Nr. 195: Als Druck ist Riezler 302 nachzutragen.

Nr. 196: Zu dem im Regest erwähnten *subsidium caritativum* vermißt man einen Literaturhinweis, z. B. Samaran-Mollat, *La fiscalité pontificale* (1905) 56; es ist eine Abgabe, die mit der Entwicklung der Kreuzzüge zusammenhängt.

Nr. 197: Nach diesem Regest wäre der Einschub der Urkunden über Einsetzung von *conservatores* für das abgeschlossene Vertragswerk, Mollat 16342 ff., zu wünschen gewesen; dann hätte man diese Gruppe vollständig übersehen können.

Nr. 200 — Nr. 202: Hier handelt es sich um päpstliche Urkunden für Johann von Lüneburg und Borchard Grelle, dat. 1322 Oktober 2, die mit dem Ausgleich zusammenhängen, nämlich um zwei Haupturkunden mit vollem Text für die beiden Genannten und um Urkunden für die *judices,* im Register mit: *in eodem modo* an die Haupturkunden angeschlossen. Das fordert für ein Regestenwerk eine gleichmäßige Behandlung; sie sind aber bei der Herstellung der Regesten verschieden behandelt worden: eine der Urkunden, *in eodem modo,* wird als besondere Nummer (201) aufgeführt, die andere als Anmerkung zu 202 gebracht. Die letzte Art halte ich für richtig, da in diesem Falle keine Originale vorliegen[12]). Der Papst geht in diesen Urkunden auf die frühere Verleihung der Ämter durch das Domkapitel ein, die sich auf *statuta Lateranensis concilii* stützte. Dieser wichtige Hinweis fehlt im Regest 202, wodurch die formelhafte Gleichheit beider Urkunden unberücksichtigt bleibt. Leider wird aber auch in Nr. 200 von Statuten des Laterans gesprochen, ohne den lateinischen Ausdruck zu geben. Lateranstatuten könnten höchstens für das dortige Domkapitel erlassen worden sein. Hier ist gemeint die Dekretale c 2 X— *de concessione*

[12]) Auch in Nr. 226 ist nicht angegeben, daß es sich um z w e i Papsturkunden handelt, davon eine *in eodem modo* registriert.

III 8, von Gregor IX., aus Bestimmungen des Laterankonzils von 1179 übernommen.

Nr. 203: Zu dem Regest hätte als Anmerkung wenigstens Mollat 16383, eine weitere Gunst für Eberhard von Wildeshusen, angezogen werden sollen.

Nr. 206: Im Regest fehlt die Angabe, ob die beiden Texte, Register- und Empfängerüberlieferung, übereinstimmen.

Nr. 211: Im Regest müßte die dritte Zeile lauten: nach schon in Unkenntnis der entgegenstehenden Bestimmungen vollzogener Eheschließung ... Die gesperrten, im Regest fehlenden Worte bilden den rechtlichen Grund für den Ehedispens.

Nr. 233: In der Anmerkung des Regestes hätte die Einsetzung von *conservatores* für Heinrich von Dassow, Mollat 23473 ff., gebracht werden müssen, ebenso die Urkunde für ihn, dat. 1325 Dezember 7 (Mollat 23995). Wir berühren damit die Frage, ob man nicht bei der Herstellung eines solchen Regestenwerkes alle die Urkunden, die für die Biographie der vorkommenden Personen wichtig sind, wenigstens in Anmerkungen aufnehmen sollte. Die vorbereitende Arbeit wird dadurch nicht erheblich vergrößert, lohnt aber, da bei Benutzung des Regestenwerks eine erhebliche Arbeitserleichterung besteht, wenn man mit Vollständigkeit des vatikanischen Materials, das heute noch so schwer greifbar ist, rechnen kann. In unserem Falle wäre man durch Mehraufnahme von 10 bis 15 Urkunden dem Ziel der Vollständigkeit erheblich nähergekommen. Nicht aufgenommen ist auch eine wichtige Pfründenverleihung an Arnold Doneldey, in der sogar der Bremer Erzbischof genannt wird (Mollat 28352, dat. 1327 Februar 5).

Es handelt sich hier um die Frage, auf die wir an anderer Stelle zurückkommen werden, zu deren Gunsten auch diese Beiträge gebracht sind: die Frage der Bereitlegung und der Publikation unserer heimatlichen Urkundenschätze[13]).

[13]) Man wird sich fragen, weshalb diese Beiträge nicht in die Regesten eingearbeitet worden sind, da ich im Vorwort zu diesem Heft genannt werde. Ich habe aber auf die Einreihung des von mir bereitgelegten Materials leider keinen Einfluß nehmen können, auch die Druckbogen nicht gesehen. Hervorgehoben sei, daß die Regesten aus dem Pontifikat Clemens' V. nur nach dem gedruckten Werk der Benediktiner hergestellt sind, daß sich also Ungenauigkeiten vielleicht darauf zurückführen lassen. Aus deutschen Archiven läßt sich die Nachprüfung schwerer vornehmen. Nachgeprüft wurden lediglich die Nummern aus dem Pontifikat Johanns XXII.

Zum Schluß sei noch ein Wort über die Einordnung der verzeichneten Urkunden in die allgemeine Geschichte gesagt. Auf den Romzug Heinrichs VII. finden wir leider keinen Hinweis, wie überhaupt der Name dieses Herrschers nur zweimal beiläufig erwähnt wird, der Ludwigs IV. nur einmal (1324 Juli 19, Nr. 218, wo Ludwig aber noch nicht Kaiser ist, wie es im Regest heißt), als der Prozeß gegen ihn publiziert werden soll. Aufträge zur Publikation von Prozessen gegen die Ghibellinen der Marken (Nr. 185) und gegen die der Lombardei (Nr. 191) ergehen ebenfalls nach Bremen. Gerade aber bei diesen Nummern vermißt man schmerzlich die Angabe von Literatur über die Vorgänge. Wie bei der Kollektorentätigkeit, so ergeben sich auch aus diesen Prozeßpublikationen vielfach Notariatsinstrumente, auf deren Vorkommen besonders in kleinen Archiven geachtet werden muß.

Anhang

In causa canonicatus Bremensis

1.

Coll. 407, fol. 1 Procuratorium capituli Bremensis

In nomine domini amen. Anno nativitatis eiusdem M°CCC° XXVI°, XXIV. die mensis Octobris indictione decima pontificatus sanctissimi in Christo patris domini Johannis pape XXII. anno XI° constitutus in presentia mei notarii et testium subscriptorum Bertoldus dictus Albus perpetuus vicarius in ecclesia Bremensi procurator honorabilium virorum dominorum Frederici decani et capituli ecclesie Bremensis procuratorio nomine eorundem obtulit et dedit discreto viro domino Woltberno Vredeberni canonico Bremensi presenti quoddam procuratorium per manum Johannis nati Arnoldi de Hindenbeke publici imperiali auctoritate notarii conscriptum cum suoque signo consueto signatum, cuius tenor erat talis.

In nomine domini amen. Anno nativitatis eiusdem M°CCC° XXVI° indictione nona, XV. die mensis Octobris pontificatus sanctissimi patris et domini Johannis divina providentia pape XXII. anno decimo constituti in presentia religiosi viri domini Alberonis abbatis monasterii S. Pauli OSB. prope muros Bremenses meique notarii et testium subscriptorum honorabiles viri domini Fredericus decanus, Johannes cellerarius, Thidericus Mule archidiaconus Hadelerie, Otto de Oldenborch, Johannes Marschalci, Borchardus Grelle, Erpo de Line, Franciscus Doneldey, magister Johannes Parvus et Hermannus de Wersebe canonici ecclesie Bremensis, nomine suo ac capituli et ecclesie Bremensis fecerunt constituerunt et ordinaverunt Bertoldum dictum Albem perpetuum vicarium in eadem ecclesia Bremensi presentem et in se mandatum sponte suscipientem suum et capituli ac ecclesie sue predicte verum et legitimum procuratorem et nuncium specialem, dantes

eidem procuratori suo generale et speciale mandatum agendi defendendi et specialiter opponendi et excipiendi contra personam Woltberni Vredeberni clericum Bremensem et contra provisionem sibi factam ut dicitur per sanctissimum patrem dominum Johannem papam XXII. et contra executiones super dicta provisione factas per reverendum patrem dominum archiepiscopum Ebredunensem ac abbatem monasterii S. Pauli predicti et . . abbatem monasterii Huda Ord. Cisterc. Bremensis diocesis necnon Fredericum dictum Buddeken canonicum ecclesie Wildeshusensis Osnaburgensis dioc. ac suos collegas et subdelegatos ab eisdem, si qui sint appellandi appellationes prosequendi verificandi protestationes quascumque faciendi appellationes petendi et recipiendi ac iuramentum in animas eorum corporaliter sacrosanctis ewangeliis tactis prestandi, quod omnia et singula in appellatione contra dictum Woltbernum ac suam provisionem ad sedem apostolicam interiecta contenta credunt esse vera et se ea posse probare, et nichilominus generaliter omnia et singula faciendi, que verus et legitimus procurator facere et exercere debet et potest, eciam si mandatum exigat speciale et que in premissis et certa premissa fuerint necessaria ac etiam oportuna, promittentes se gratum et ratum perpetuo habituros, quicquid per dictum procuratorem suum actum, factum fuerit in premissis et quolibet premissorum.

Acta sunt hec in loco capitulari ecclesie Bremensis, presentibus discretis viris Borchardo de Honovere, Hermanno Boch canonicis S. Anscharii ecclesie Bremensis, Henrico Ispal et Gerhardo de Haren perpetuis vicariis in ecclesia Bremensi, testibus ad premissa vocatis specialiter et rogatis. Et ego Johannes natus Arnoldi de Hindenbeke clericus Bremensis publicus auctoritate sacri Romani imperii notarius . . . presens interfui . . . et ea propria manu scripsi . . . requisitus.

2.

Ac deinde quandam litteram in forma appellationis conscriptam offerens eam dicto domino Woltberno pro copia illius appellationis alias per eum interposite procuratorio nomine decani et capituli predictorum a provisione facta auctoritate apostolica eidem Woltberno de canonicatu et prebenda ecclesie Bremensis predicte, cuius appellationis tenor similiter erat talis.

Appellatio frivola manifesta capituli Bremensis

Cum appellationis beneficium in oppressorum relevamen non solum a legibus nec a canone set etiam a sanctis patribus sit inventum, ad ipsum rationabiliter confugiunt, qui contra deum et iustitiam sententiis et iniquis processibus opprimuntur. Ego Bertoldus Albem (!) perpetuus vicarius in ecclesia Bremensi sindicus et procurator honorabilium virorum meorum dominorum Frederici decani et totius capituli ecclesie Bremensis nomine procuratorio eorundem opponendo et excipiendo contra Woltbernum Vredeberni clericum Bremensen et gratiam ut dicitur a sede apostolica in ecclesiam Bremensen predictam necnon contra executiones et processus super dicta gratia factos per reverendum patrem dominum archiepiscopum Ebredunensem ac honorabilem virum prepositum Hamelensem in ecclesia Mindensi necnon per religiosos viros . . abbatem in Huda Cisterc. Ord. Bremensis dioc. ac . . abbatem monasterii S. Pauli prope muros Bremenses ac Fredericum Buddeken canonicum ecclesie Wildeshusensis Osnaburg. dioc. executores seu subexecutores ut dicitur dicti Woltberni in eadem gratia ab eadem sede ac suorum collegatorum et subdelegatorum ab eisdem si qui sint nomine quo

supra dico et propono pro eisdem, quod iidem executores et eorum sub-
fol. 1 b delegati si qui sint/ ut predicitur contra predictos dominos meos virtute earundem litterarum apostolicarum eis directarum procedere non debent nec possunt quoquomodo, nam huiusmodi littere per falsi suggestionem et veri oppressionem obtente ope exceptionis nullam iurisdictionem vobis attribuunt, Woltbernus autem impetrans vel gratiam huiusmodi provisionis acceptans suggessit falsum, videlicet quod ad predictam maioris ecclesie Bremensis esset ydoneus, quod falsum erat de iure communi; aliquis habens sibi competens non sit ydoneus ad aliud, nisi primum beneficium omnino dimittat, ut notatur extra de prebendis c. is cui conceditur[1]). Itaque cum Woltbernus predictus tempore provisionis vel gratie sibi facte, si gratia dici debeat, prebendas S. Anschari et Ramersloensis ecclesiarum eiusdem diocesis adhuc hodie ipsas possideat, et simul nititur possidere. Preterea dictus Woltbernus gratiam provisionis acceptans non solum suggessit falsum, set etiam tacuit verum, videlicet quod ex antiqua honesta et observata consuetudine nullus in Bremensi ecclesia maiore et cum hoc in ecclesia S. Anscharii ibidem simul esse consuevit canonicus utrobique; per hoc decresceret numerus personarum ecclesie S. Anscharii et per consequens minueretur cultus divini numinis, qui pocius debet augeri, ut ff de lib et post . . 1. cum quidam[2]). Itaque cum idem Woltbernus gratiam provisionis acceptans non solum suggessit falsum sed etiam tacuit verum, ut clare patet ex predictis, littere provisionis sue non valent, unde per eas de canonicatu et prebenda ecclesie Bremensis prefate provideri non potest nec potuit, etiam si ponatur in eis hec clausula non obstante prebenda S. Anscharii et Ramesloensis ecclesiarum, nam per hec verba et similia ut primum beneficium cum secundo retinere valeat secum non intelligitur dispensatum, sed propterea littere non possunt subreptitie iudicari, ut notatur extra de prebendis c . non potest[3]). Similiter per hoc, quod dicit dominus apostolicus: facimus tibi gratiam specialem et ad hanc te reputamus ydoneum, non fecit predictum Woltbernum omni exceptione maiorem, cum hoc etiam nullus summorum pontificum expressisse credatur ut extra de officio delegati ex parte II[4]). Item expresse dicitur extra de prebendis c . si motu etc. sequenti[5]), quod si dominus apostolicus non motu proprio, sed ad petitionem alicuius facit gratiam, illa, prout iure congruit, restringatur, quia est ambitiosa, et ideo debet restringi, ut notatur extra de prebendis c (IV) quamvis libro sexto[6]). Item predictus Woltbernus tempore impetrationis litterarum apostolicarum et gratie ut dicitur a sede apostolica sibi facte fuit et adhuc est enormibus criminibus graviter irretitus, et est inabilis ad canonicatum et prebendam ecclesie Bremensis predicte et ad unumquodque beneficium ecclesiasticum obtinendum, ex eo quod idem Woltbernus per alchimiam multas falsitates asseritur commisisse, fabricavit enim argentum falsum una cum Reynero et Bernardo Chuchut aurifabris, tunc civibus in Brema, quorum unus, videlicet Bernardus, propter huiusmodi crimen et falsariam capitalem sententiam in Brunswich dicitur subivisse, et ut

[1]) c. 19 in VI^to de praebendis III, 4.
[2]) c. 19. XXVIII, 2 Dig.
[3]) c. 22 in VI^to de praebendis III, 4.
[4]) c. 13 X de officio et pot. iud. deleg. I, 29.
[5]) c. 23 in VI^to de praebendis III 4.
[6]) c. 38 in VI^to de praebendis III 4.

de ceteris criminibus ipsius taceatur, predictus Woltbernus cum quodam magistro Conrado nomine in hac arte alchimie deprehensus nocturno tempore prope civitatem Bremensem vulneratus extitit in scandalum totius cleri tamquam falsarius et sortilegus reputatus, propter maioris sententiam excommunicationis latam a canone ipso facto dinoscitur incurrisse. Preterea vos, domini executores antedicti, in ecclesiam Bremensem Romane ecclesie et imperio immediate subiectam ac in venerabilem patrem archiepiscopum Bremensem non contumaciter absentem et in dictos dominos meos decanum et canonicos ibidem, si mandatis vestris non pareant, cum effectu tulistis suspensionis excommunicationis et interdicti sententias inconsulte cum nullis eorum se pertinaciter aut maliciose se opponant, sed ius suum et ecclesie Bremensis predicte rationabiliter et quantum de iure potest defendant, maxime cum ecclesia Bremensis in medio nationis perverse posita multos sub se habeat vasallos nobiles et potentes, videlicet principes duces comites et barones qui ad obedienciam S. R. E. restringi seu compelli non possunt nec dicta ecclesia Bremensis tueri valeat et defendi, nisi per prelatos ac canonicos ecclesie Bremensis nobiles et potentes aut literatos viros, qui ipsam ecclesiam suis consiliis et auxiliis valeant feliciter gubernare. Item posito sine preiudicio, set non concesso, quod predicta omnia cessarent, sicuti non cessant, sepedictus Woltbernus prebendam vacantem per mortem Ottonis Sloren canonici et prebendati in ecclesia Bremensi predicta nulli alii de iure debitam iuxta gratiam, ut dicitur, sibi factam, si gratia dici posset, acceptare recusavit per dominos meos antedictos pluries requisitus prout instrumentis publicis super hoc confectis doceri poterit evidenter. Ex premissis igitur causis sentiens dictos dominos meos ac ipsam ecclesiam Bremensem gravatos et posse inposterum amplius pregravari ac dictorum dominorum meorum intersit habere habilem et ydoneum canonicum ac canonice institutum. Ego procurator antedictus ab impetratione processibus et in eis contentis necnon collatione inductione in corporalem possessionem omni iure quo melius possum, in hiis scriptis ad sedem apostolicam provoco et appello et apostolos cum debita instantia primo secundo et tertio mihi dari peto, qui si mihi fuerint denegati denuo gravatus appello subiciens dictos dominos meos capitulum et singulares personas capituli et ipsam ecclesiam Bremensem necnon omnes et singulos ipsis adherentes seu adherere volentes protectioni dicte sedis. Insuper ego procurator antedictus nomine procuratorio eorundem dominorum meorum habens specialem mandatum ad hoc iuro in animas eorum ad sancta dei ewangelia per me corporaliter propria manu tacta, quod omnia et singula premissa credo esse vera et me ea posse probare, et protestor quod, si aliqua de novo emerserint vel ad noticiam meam vel dominorum meorum antiqua pervenerint, quorum probationem habere potuerint, contra personam sepedicti Woltberni vel gratiam ut dicitur sibi factam, que gratiam ipsius reddere possint invalidam, quod ea tempore et loco opponemus. Protestor etiam, quod hanc appellationem innovare corrigere mutare et demandare intendo, quandocumque et quotienscumque iure permittente dominis meis videbitur expedire, ac predicto Woltberno et suis executoribus antedictis insinuare et publicare. Volo predictam appellationem quam primum commode potero ad eorum presentiam pervenire. Interposita est hec appellatio anno domini M°CCC° XXVI. idus Octobris indictione nona pontificatus domini pape anno decimo, presentibus abbate S. Pauli Hermanno Boch, Borchardo de Hanovere decano S. Anscharii, Henrico Pal, Gerardo de Haren. Facta est huiusmodi oblatio in

curia habitationis honorabilis viri domini Ottonis de Oldenborch thesaurarii ecclesie Bremensis sepedicte, presentibus Seghebodone scolare dicti domini Ottonis, Johanne dicto Auum et Henrico Carpentario clericis testibus . . . Et ego Johannes dictus de Lubeke clericus Lubicensis publicus imperiali auctoritate notarius . . . interfui . . . rogatus.

fol. 2 In dei nomine amen. Anno nativitatis eiusdem M°CCC° XXVI° die XVII° mensis Octobris indictione decima pontificatus sanctissimi in Christo patris et domini, domini Johannis pape XXII. anno XI. constitutus in presentia honorabilium virorum dominorum Frederici decani et capituli ecclesie Bremensis in loco capitulari eiusdem ecclesie tunc more solito congregatorum, mei notarii et testium subscriptorum personaliter discretus vir dominus Woltbernus Vredeberni canonicus Bremensis una cum honorabilibus viris dominis Alberto abbate monasterii S. Pauli extra muros Bremenses et Frederico thesaurario ecclesie Wildeshusensis Osnaburg. dioc. subexecutoribus deputatis a reverendo in Christo patre domino Bertrando archiepiscopo Ebredunensi executore a sede apostolica super gratia facta prefato Woltberno Vredeberni de canonicatu et prebenda dicte ecclesie Bremensis dicens:

„Domini mei reverendi, domine Frederice decane ceterique canonici ecclesie Bremensis! Alias de mandato publicavi vobis quasdam litteras apostolicas et processum super gratia mihi facta auctoritate apostolica super canonicatu et prebenda ecclesie vestre Bremensis, quas vobis ad copiandas et examinandas tradidi. Illarum litterarum nunc peto restitutionem. Item peto super contentis in eis debitam responsionem secundum illarum continentiam litterarum."

Post hec idem Woltbernus dixit ad suos subexecutores presentes tunc:

„Domine abbas et domine thesaurarie! Supplico vobis, quatinus inquiratis a dominis Frederico decano ceterisque canonicis ecclesie Bremensis hic presentibus, si fuerint obedientes mandatis apostolicis eis alias per me de mandato vestro publicatis."

Quo dicto dominus Albertus abbas predictus respondit:

„Libenter volumus facere quicquid de iure tenemur."

Deinde dixit dominus Fredericus thesaurarius predictus:

„Domine Frederice decane ceterique canonici ecclesie Bremensis! Inquiro a vobis, si recepistis dominum Woltbernum Vredeberni in vestrum et ecclesie vestre canonicum et in fratrem et sibi locum in capitulo et stallum in choro assignastis, et si velitis esse obedientes mandatis apostolicis secundum continentiam litterarum alias vobis publicatarum ex parte domini Bertrandi archiepiscopi Ebredunensis per dictum Woltbernum de mandato nostro?"

Ad quod dictus decanus respondit:

„Nos volumus nos super istis deliberare!"

Post hec dictus Woltbernus recessit ab eis cum subexecutoribus suis predictis et aliis fidedignis ad hoc vocatis. Qua deliberatione habita fuerunt predicti vocati. In quorum presentia de mandato decani et capituli ecclesie Bremensis predicte et in presentia eorum et subexecutorum et Woltberni predictorum quidam clericus nomine Bertoldus Albem incepit legere quoddam procuratorium scriptum per manum Johannis de Hindenbeke publici auctoritate imperiali notarii et ipsius signo consueto et nomine roboratum, in quo continebatur, quod Fredericus decanus et plures canonici ecclesie Bremensis

ibidem tunc presentes nominaliter expressi totumque capitulum ecclesie Bremensis constituerunt eum in presentia domini Alberti abbatis monasterii S. Pauli extra muros Bremenses procuratorem eorum ac capituli et ipsius ecclesie Bremensis predicte, et quod dederunt eidem Bertoldo Albo procuratori suo generale et speciale mandatum agendi et defendendi et specialiter opponendi et excipiendi et appellandi contra personam Woltberni Vredeberni, quem clericum Bremensem nominaverunt, et contra provisionem sibi factam per sanctissimum patrem dominum Johannem papam XXII. et contra executiones super dicta provisione factas per reverendum patrem dominum . . archiepiscopum Ebredunensem ac . . abbatem monasterii S. Pauli predicti et . . abbatem monasterii in Huda Bremensis diocesis necnon Fredericum thesaurarium ecclesie Wildeshusensis Osnaburg. dioc., quem non thesaurarium sed canonicum simplicem dicte ecclesie Wildeshusensis nominaverunt ac suos collegas/ et subdelegatos ab eisdem. Quo procuratorio lecto et fol. 2 b
totaliter finito, idem Bertoldus Albem incepit legere quandam appellationem, quam interposuit procuratorio nomine eorundem decani et capituli ecclesie Bremensis, in qua dixit et proposuit pro eisdem dominis suis, quod iidem executores virtute illarum litterarum apostolicarum procedere non deberent nec possent, nam ille littere essent obtente per falsi suggestionem quam idem Woltbernus dixit, quod esset idoneus ad canonicatum et prebendam ecclesie Bremensis, quod non verum esse dixit ex eo, quia plura beneficia habet, et idoneus ad aliud esse non potest, nisi prima dimittat predicta, preterea quia dictus Woltbernus actu habet canonicatum et prebendam ecclesie S. Anscharii Bremensis et propterea de consuetudine dixit eum non posse possidere canonicatum et prebendam in maiori ecclesia una cum canonicatu et prebenda ecclesie supradicte, et quamvis beneficium contineatur in litteris apostolicis non obstante quod predictos canonicatum et prebendam ecclesie S. Anscharii noscitur obtinere, quod illud non dispensat super dicta consuetudine. Preterea dixit et proposuit quod idem Woltbernus esset et adhuc sit gravibus criminibus irretitus, et propterea sit inabilis ad unumquodcumque beneficium ecclesiasticum obtinendum, ex eo quod idem Woltbernus per alchimiam multas falsitates asseritur commisisse. Proposuit etiam, quod fabricavit argentum falsum, cum quibusdam laicis quorum unus capitalem sententiam dicitur subivisse, et dixit etiam, ut de ceteris criminibus ipsius taceatur: predictus Woltbernus deprehensus fuit nocturno tempore cum quodam magistro in eadem arte nomine Conrado prope civitatem Bremensem et quod ibidem vulneratus fuit et in scandalum totius cleri tamquam falsarius et sortilegus reputatus. Item quod dictus Woltbernus recusavit acceptare quandam prebendam, quam vacare dicebant per mortem Ottonis Sloren quondam canonici Bremensis. Item dixit ecclesiam Bremensem positam esse in medio nationis perverse, que non posset defendi, nisi per nobiles potentes aut litteratos viros, et dixit postea, quod ex predictis causis sentiret dictos dominos suos ac ipsam ecclesiam Bremensem esse gravatos et quod dictorum dominorum suorum intersit habere habilem et ydoneum concanonicum ac canonice institutum, ipse ab impetratione processibus et in eis contentis, necnon collacione et inductione in corporalem possessionem omni iure quo melius posset in scriptis ad sedem apostolicam appellaret. Qua appellatione totaliter lecta et finita dictus Woltbernus petivit copiam procuratorii et appellationis predictorum, quam dixit Bertoldus predictus sibi velle dare, cum essent plenarie correcte. Post hec dominus Albertus abbas et Fredericus thesaurarius subexecutores

predicti, quia requisiti fuerunt per dictum Woltbernum, induxerunt eum in corporalem possessionem canonicatus ecclesie Bremensis et locum in capitulo ibidem assignarunt, ac post hec cum dicto Woltberno intrantes chorum et ibi stallum in choro sibi etiam assignarunt.

Acta sunt hec in loco capitulari minori et in choro ecclesie Bremensis predicte anno die mense indictione et pontificatu predictis, presentibus discretis viris Johanne dicto Estas perpetuo vicario in ecclesia Bremensi, Reynero Ravesberch[7]), Hermanno dicto de Ruthen et Johanne dicto Lorrot civibus Bremensibus testibus . . . rogatis.

Et ego Johannes dictus de Lubeke clericus Lubicensis publicus imperiali auctoritate notarius . . . signavi rogatus. Et nos Albertus abbas monasterii S. Pauli extra muros Bremenses ac Fredericus thesaurarius ecclesie Wildeshusensis Osnaburg. dioc. ad maiorem evidentiam omnium premissorum etiam sigilla nostra presentibus duximus apponenda.

Wegen der Arberger Zehnten

Papst Johann XXII. beauftragt den Dekan (Meinardus) v. St. Anscharii in Bremen, auf die Klage des Heinrich von Lamestede und des Erkenboldus Bolko, ständiger Vikare der Bremer Kirche, gegen den Laien Friedrich Monich und dessen Frau Adelheid wegen der Zehnten in Arberghen eine Untersuchung einzuleiten, Zeugen unter Umständen durch Zensuren zur Aussage zu zwingen und eine Entscheidung *appellatione remota* zu treffen.

Avignon 1320 April 13.

Original-Perg. Staatsarchiv Hannover, Erzstift Bremen 319, im Kriege zerstört. Druck nach Photokopie. Einst Bulle an Hanfschnur, oben rechts durchstrichenes J, rechts auf dem Bug Jac(obus) Pascalis, keine Preisangabe unter dem Bug, Rückseite: Goswinus de Lole (der Procurator).
Keine Überlieferung in den päpstlichen Registern, Mollat —.

Johannes episcopus servus servorum dei dilecto filio . . decano ecclesie S. Anscharii Bremensis salutem et apostolicam benedictionem. Conquesti sunt nobis Henricus de Lamestede et Erkenboldus dictus Bolko perpetui vicarii in ecclesia Bremensi, quod Fredericus dictus Monich laicus et Aleydis eius uxor Bremensis diocesis super quibusdam decimis sitis in Arberghen et rebus aliis ad perpetuas eorum vicarias communiter pertinentibus iniuriantur eisdem. Ideoque discretioni tue per apostolica scripta mandamus, quatinus partibus convocatis audias causam et appellatione remota debito fine decidas, faciens, quod decreveris, per censuram ecclesiasticam firmiter observari. Testes autem qui fuerint nominati, si se gratia odio vel amore subtraxerint, censura simili appellatione cessante compellas veritati testimonium perhibere.
Datum Avinione idus Aprilis pontificatus nostri anno quarto.

[7]) wohl Rienesberch.

II.

Studien zum Schlutter Zehnten des Bremer Ansgaristiftes *)

Von Karl Sichart

Einige Kilometer südwestlich von Delmenhorst liegt Schlutter. Heute nur ein unbedeutendes Dorf, spielte es im Anfange seiner Entwicklung eine größere Rolle. Es liegt im Mittelpunkt des alten Largaus, den Karl der Große, wenn wir dem Chronisten Wolters folgen[1]), neben dem Gau Wigmodien der in Bremen errichteten Kirche übertrug[2]).

Daß König Karl diesen Missionsbezirk im Sachsenlande auch mit Ländereien ausstattete[3]), ist durchaus glaubhaft, mag auch die Zahl der angegebenen mansus, siebzig, willkürlich und die Urkunde als Fälschung bezeichnet sein. Denn sicher beruhen Teile ihres Inhaltes auf älteren glaubwürdigen Quellen. Unter diesen Mansen werden lokal getrennte bäuerliche Einzelbetriebe zu verstehen sein. Als Karl der Große diese Gegend unterwarf, verloren die Besitzer jener Höfe, soweit sie nicht nach Franken verpflanzt wurden[4]), als Kolonen ihre bisherige Scholle[5]). Die erwähnten siebzig Mansen gingen samt ihren Kolonen an die Bremer Kirche über.

*) Anmerkung des Herausgebers: Der Verfasser zog diese Namenform der zur Zeit des Bestehens des Kapitels gebräuchlichen Form „Anscharistift" vor. Er meint, daß aus dem „Ans—chari" (das ch als k-Laut aufgefaßt) in der Volkssprache „Anschari" geworden sei, ähnlich wie im Volksmunde das „Is—chias" in die gebräuchlich gewordene Form „Ischias" gewandelt wurde. Natürlich besteht der alte Namen Ansgar aus zwei germanischen Namenwörtern ans = „Gott" und gar = „Speer": nach meinem Dafürhalten ist in der Volkssprache aus phonetischen Gründen das schwierig zu artikulierende -sg- zu dem leichter zu sprechenden -sk- geworden.

[1]) Chronicon Rastedense (in Meibom, SS. rer. Germ., II, 97; 100).

[2]) MG, SS. VII, 288. — Vgl. Anm. 6.

[3]) Hamburger UB., I, 2 (S. 5): Insuper ad prefatae constructionem ecclesiae in supradictis pagis septuaginta mansos cum suis colonis offerentes, totius parochiae incolas, decimas suas ecclesiae suoque provisori fideliter persolvere, hoc nostrae majestatis praecepto iubemus, donamus et confirmamus. — Rode, J., Registrum bonorum, S. 14: „item Sluttere cum omnibus suis pertinentiis a ponte Weserae usque ad advocatiam Wildeshusen pertinuit quondam ad aulam archiepiscopalem in civitate Bremensi." — Wolters, H., Chronicon Rastedense (in Meibom, SS. rer. Germ., II, 100): „Sluttere, quod archiepiscopo pertinebat cum adjacentibus pleno iure in terra Laringorum datum a Carolo M."

[4]) Annales Laureshamenses zum Jahre 799.

[5]) v. Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgesch., I, 279.

Einer dieser Mansen ist die in der Vita sancti Willehadi des Bischofs Ansgar von Bremen (847—865) erwähnte villa Slutra gewesen[6]). Denn ohne Zweifel bedeutet villa hier Gehöft. Schon in der Merovingerzeit (511—751) findet sich der Ausdruck villa im Sinne eines größeren Gutskomplexes. Ebenso spricht das friesische Volksrecht von villa im Sinne eines Einzelgutes[7]). Auch die lex Salica gebraucht das Wort villa an einigen Stellen zweifellos in demselben Sinne, und Gregor von Tours (540—594) unterscheidet in seiner Fränkischen Geschichte stets vicus = Dorf und villa = Meierhof.

Entscheidend für die Bedeutung des Wortes ist sicher das Capitulare de villis der karolingischen Zeit, in dem sie in besonders prägnanter Weise zur Ausbildung gekommen ist. Und wenn auch keine unmittelbaren Nachrichten darüber vorliegen, so haben wir doch guten Grund zu der Annahme, daß für die ökonomische Gliederung des gesamten Landbesitzes der Bremer Kirche das Capitulare de villis immer mehr Muster und Vorbild wurde.

Ob freilich ihre sämtlichen Besitzungen, wie es die genannte Villenordnung vorschreibt, schon in der ältesten Zeit von Oberhöfen aus verwaltet wurden, zu denen meistens eine Reihe von Haupthöfen gehörte und denen dann wieder Neben- oder Zinshöfe angegliedert waren, tritt nicht klar genug zutage. Nur soviel darf nach dem Berichte des Chronisten Wolters und der von ihm benutzten Urkunde[8]) als sicher gelten[9]), daß der Schlutterhof neben anderem am 30. April 1185 zur Ausstattung eines neugegründeten und dem hl. Ansgar geweihten Stiftes in Bremen diente, die ihm von Erzbischof Hartwig II. (1184 bis 1207) verliehen wurde[10]), wobei er auf eine alte, angeblich vom

[6]) Wolters (in Meibom II, 100): Sluttere, quod archiepiscopo pertinebat cum adjacentibus pleno iure in terra Laringorum datum a Carolo M. — MG. SS., II, 382 (Vita St. Willehadi).

[7]) MG. SS., III, 671: Qui manu collecta hostiliter villam vel domum alterius circumdedarit.

[8]) Bremer UB., I, 83.

[9]) Wolters, H., Chronicon Rastedense a.a.O. II, 97 f.: Bona autem canonicorum dictae ecclesiae S. Anscharii per sanctissimum Clementem tertium (1187—1191) confirmata haec fuerunt : curia ante Breman Spenthoff cum omnibus attinentiis suis : curtis in Sluchtere cum omnibus attinentiis suis : decimae de tribus villis, maiori Sluchter, bonis Sluchter et Halteskampe. — Wolters, ein Stadtoldenburger von Geburt, war 1440 Kanonikus am St. Ansgaristift in Bremen.

[10]) Bremer UB., I, 73. — Rode, J., Registrum bonorum etc., hrsg. von Cappelle, S. 14: item Slutere cum omnibus suis pertinentiis a Ponte Weserae us-

hl. Ansgar († 865) gemachte Stiftung für zwölf arme Kanoniker zurückgriff[11]).

Als Oberhof wird die curia Spenthof vor Bremen genannt, zu der die curtis in Sluchtere mit den Höfen maior Schluchter, bonum Sluchter und Halteskampe gehörten[12]).

Diese Stelle ist geeignet, uns einen guten Einblick in den allmählichen Ausbau der alten villa Slutra zu gewähren. Bei der zunehmenden Kultivierung des Bodens um die villa Slutra, die in westlicher und südlicher Richtung vor sich ging, wird eine Zerschlagung des Ackerlandes nötig geworden sein, und die einzelnen Parzellen wurden vermutlich an Bauern ausgetan, die ihren Zehnten zur Weitergabe an den Bewirtschafter des Haupthofes, den Villicus oder Meier, zu entrichten hatten. So entstanden neben der villa Slutra, die wir in dem Wolters'schen „maior Sluchter" wiederfinden — vermutlich derselbe Hof, auf dem bis in die neueste Zeit ein Meier wohnte —, die Zinshöfe bonum Sluchter und Halteskamp. Letzteres ist zweifellos das heutige Gut Holzkamp und bonum Sluchter wahrscheinlich mit dem Gute identisch, das gegen Ende des 16. Jahrhunderts dem Johann Goldschmidt gehörte, dessen Witwe es 1602 an den im Dreißigjährigen Krieg verschollenen Johann von Elverfeldt verkaufte[13]), das später durch Heirat an das Hausmannsgeschlecht Lange aus Sethe gekommen ist[14]) und in unseren Tagen im Besitze Adolf Linnemanns war. Letzterer Hof ist 65 ha groß und adlig-frei gewesen.

Die Lage des Schlutter Zehntlandes wird uns kurz so beschrieben: „he is belegen up jenen sith Delmenhorst und fanget de tegede vor dem Hecke by dem Deergarden an, also na dem Elmeloh, da de von Mandelsloh wahnet, na dem Hecke na Ganderkesee also vor, dan na dem Schlutter beth wedder na dem Hecke bi dem Deergarden, und is also in einen runden Zirkel umbher begrepen" [15]). Genauer können wir die mit dem Schlutter Zehnten belasteten Ackerstücke festlegen, wenn wir die in Frage kommenden Akten aus dem Stadtarchiv Del-

que ad advocatiam Wildeshusen pertinuit quondam ad aulam predictam (i. e. archiepiscopalem in civitate Bremensi) — item spectabat ad eandem curiam decima in Slutere, quam Hardewicus eidem donavit.

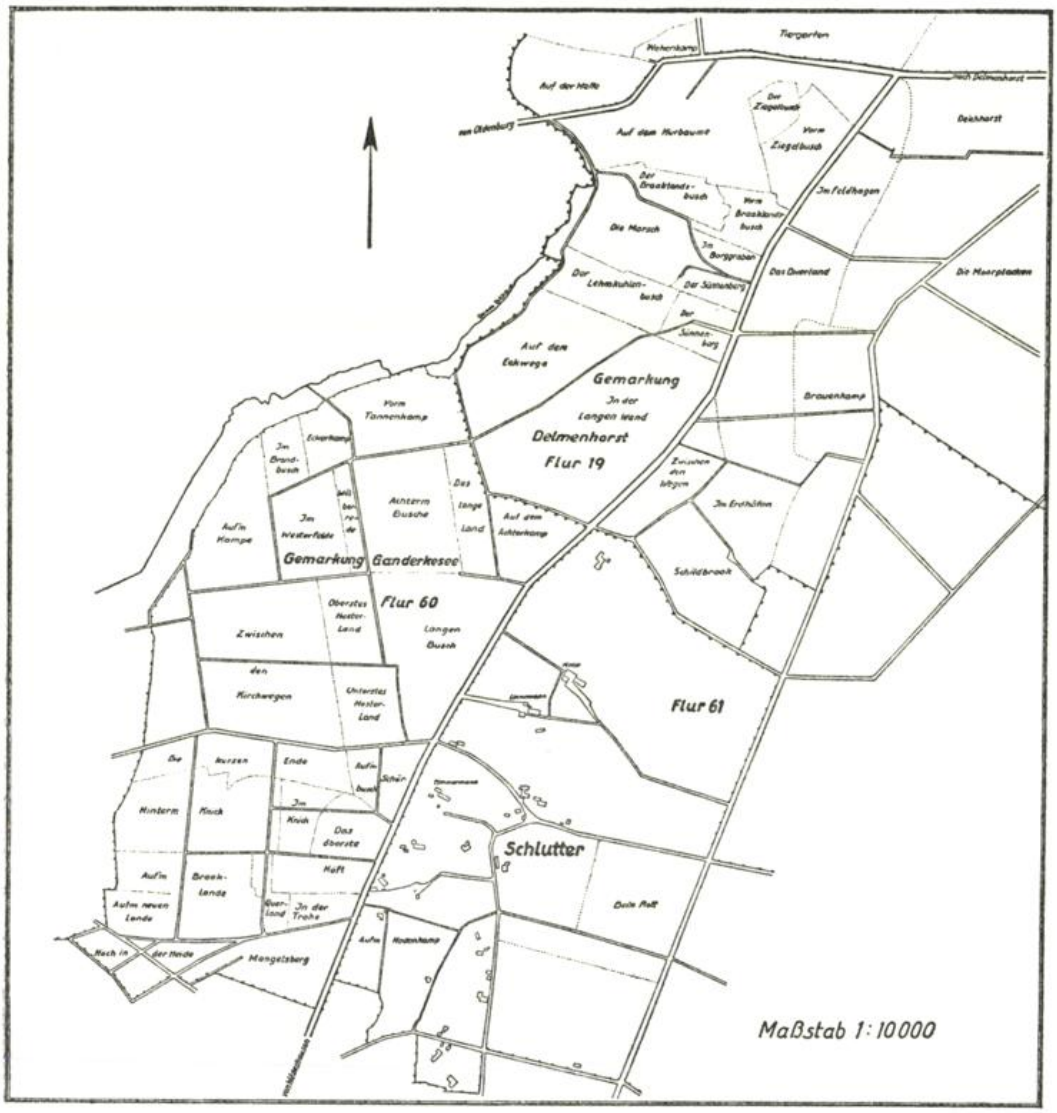
[11]) Bremer UB., I, 72.

[12]) Vgl. Anm. 6.

[13]) Hauschronik Linnemanns in Schlutter.

[14]) Ein großer Feldstein an der Einfahrt zum Hofe trägt noch den Namen Lange.

[15]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14, S. 18.



menhorst und die Flurkarten im Vermessungsbüro in Oldenburg zu Rate ziehen[16]).

Über die Größe des Zehntlandes der frühesten Zeit besitzen wir leider keine genauen Angaben. Ihr Umfang mag geringer gewesen sein als in späteren Jahrhunderten. Aber die Klagen der Ansgari-Kanoniker, von denen wir schon um 1200 hören, richteten sich nicht gegen unzureichende Pfründen, sondern gegen die Vorenthaltung größerer Teile dieser Pfründen. Nach der Verleihungsurkunde vom 30. April 1185 hatte ihr Propst die Erträge zu gleichen Teilen an sie

[16]) Die beigegebene Skizze verdanke ich der Freundlichkeit des Herrn Oberregierungs- und Vermessungsrats Fr. Diekmann.

abzuführen[17]). Ihm selbst stand nur der zwölfte Teil zu. Seine Gewinnsucht war aber oft die Veranlassung, daß die Chorherren zu kurz kamen. Das veranlaßte sie gegen Ende des Jahrhunderts, den Propst zu einem Vertrag zu zwingen, der ihm die Verpflichtung auferlegte, an seine Kanoniker stets den anteilmäßigen Zehnten von den Ernteerträgen abzuführen. Trotz dieser vorsorglichen Maßnahme wollten jedoch die Klagen über Kürzungen ihrer Bezüge nicht aufhören. Ihre Erbitterung stieg, und schließlich kamen sie 1217 an einem Altare zusammen und gaben sich das eidliche Versprechen, in Zukunft nicht eher zu ruhen, als bis sie den vollen Betrag ihrer Pfründe bekommen hätten[18]). Aber ihr Kampf hatte nur einen Anfangserfolg, so daß Erzbischof Gerhard II., der ewigen Klagen des Kapitels müde, um 1243 die Verwaltung der Propstei selbst übernahm, um festzustellen, ob die Klagen der Kanoniker berechtigt seien. Er stellte zwar fest, daß die Einkünfte aus den Kapitelsgütern ausreichten, um den Lebensunterhalt und die sonstigen Bedürfnisse der einzelnen Kanoniker zu gewährleisten; aber wenn am 28. Mai 1276 der Propst Borchard für die Zeit seiner Amtsführung dem Ansgarikapitel die Übertragung des Zehnten zu Schlutter bestätigte[19]) und 1285 die Erklärung abgab, daß der Kornzehnte zu Schlutter nicht ihm, sondern dem Kapitel gehöre[20]), so liegt die Vermutung nahe, daß der Schlutter Zehnte wieder zu einem Streitobjekt zwischen dem Kapitel und seinem Propst geworden war. Deshalb hatte das Kapitel Wert darauf gelegt, sich seine 1185 erworbenen Rechte am Schlutter Zehnten von Propst Borchard noch einmal urkundlich beglaubigen zu lassen. Seit dieser Zeit verschwinden die Präbendenklagen der Kanoniker aus der Überlieferung.

Daß ihre Stellung als rechtmäßige Nutznießer des Schlutter Zehnten gefestigt war, zeigt sich auch daran, daß sie gegen säumige Pächter des Zehntlandes mit aller Strenge vorgingen. So wurden am 3. März 1383

[17]) Brem. UB., I, 66: Prepositus vero illius prebendam duodecimam et quicquid reliquum de redditibus fuerit, habebit, utpote qui tam pauperum quam canonicorum stipendia sub excommunicatione et obtentu sue prepositure sine defectu administrabit. — Brem. UB., I, 72, vom 22. Juni 1188: . . . dilectis filiis preposito ecclesiae sancti Anscharii Bremensis et eius fratribus: curtem in Sluttere cum pertinentiis suis. — Prüser, Fr., Die Güterverhältnisse des Anscharikapitels in Bremen, Brem. Jahrb., Bd. 33, S. 60.

[18]) W. von Bippen, Die Anfänge des Anscharikapitels und die bremische Kirchspielseinteilung, Brem. Jahrb., Bd. 10, hier S. 113.

[19]) Brem. UB., I, 369.

[20]) Brem. UB., I, 429.

die beiden Delmenhorster Kanoniker Monick und Woleke, die sich geweigert hatten, dem Ansgaristift den ausgemachten Geld- und Getreidezins zu zahlen und zu einem festgesetzten Termin nicht erschienen waren, durch den Dekan Hermann von St. Willehad in Bremen, den stellvertretenden iudex et conservator des Ansgaristiftes, excommuniziert[21]). Später mußte das Kapitel bei der Ablieferung des Kornzehnten auch wohl feststellen, „dat nich trowlich dabi gehandelt worden is“[22]), ohne daß sie ihr Recht gefunden hätten.

In der ältesten Zeit ging das Zehntenkorn über den villicus (Meier) an das Kapitel in Bremen oder wurde auch selbst von ihm abgefahren. Später wurde das zehntpflichtige Land auch wohl als Ganzes von einem Hauptpächter erworben und der Zehnte von ihm nach vorheriger Besichtigung der Fruchtfelder und Schätzung des Gesamtertrages an das Ansgaristift abgeführt[23]). So hören wir, daß das Kapitel ihn 1349 auf drei Jahre an den Ritter Johann von Duvenwort für jährlich sieben Fuder Winterweizen verpachtete[24]). Im Jahre 1358 versprach Graf Christian von Delmenhorst[25]), der Propst von Rüstringen war, dem Ansgarikapitel in Bremen für den von ihm gepachteten Schlutter Kornzehnten zu Michaelis fünf Fuder weniger sechs Scheffel Weizen zu liefern[26]). Und ein Jahr später urkundet dann der Knappe Ditmar von Ostera, den Kornzehnten für ein Jahr vom Kapitel gepachtet zu haben und dafür drei Fuder und sechs Scheffel Winterweizen abliefern zu wollen[27]).

Im Jahre 1503 — es war die Zeit, in der die Herrschaft Delmenhorst im Besitze des Bischofs von Münster war — hatten Drost und Rentmeister zu Delmenhorst Mühe, das Pachtkorn fortschaffen zu lassen, und sie baten deshalb das Kapitel, es in Schlutter einlagern zu dürfen[28]).

Auch die Landesherrn von Oldenburg-Delmenhorst haben sich wiederholt mit dem Ansgarikapitel wegen einer Pachtung des Schlutter Zehnten in Verbindung gesetzt. Graf Anton I. hatte ihn einige Jahre

[21]) Staatsarchiv Hannover: Erzstift Bremen: Nr. 709.
[22]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14, S. 19 vo.
[23]) Brem. UB., III, 139. — W. v. Hodenberg, Brem. Geschichtsquellen, I, 56.
[24]) Brem. UB., II, 596.
[25]) Er war der Sohn Christians d. Älteren.
[26]) Brem. UB., III, 139.
[27]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14, S. 18 ff.
[28]) Prüser, Fr., Die Güterverhältnisse des Anscharikapitels in Bremen, II. Teil, im Brem. Jahrb., Bd. 34, hier S. 42.

besessen, sollte ihn aber 1560, vermutlich weil das Kapitel sich übervorteilt glaubte, wieder freigeben[29]). Das erregte jedoch seinen Unwillen. Er habe, so schrieb er deshalb, „genog Orsake, den tegeden tho beholden", wolle ihn aber dennoch „um vorbede willen des Ertzbischopes Georg von Bremen", seines Oheims und Schwagers, freigeben mit dem Vorbehalte, daß das Kapitel bald zu ihm kommen oder schicken und sich mit ihm um den Zehnten vertragen werde, „sunst hebben gy tho bedenken, dat wy den Arrest (d. i. Beschlagnahme) wedderumb vernyen (d. i. erneuern) mothen". Ob oder wie es zu einer Einigung kam, ist nicht überliefert worden.

Ferner heißt es in den Akten: „Anno 1581 heft de Grafe [Johann von Oldenburg oder Anton II. von Delmenhorst?] den tegeden gedinget, darna up 5 jahr mit dem Capitel gehandelt und alle Jahr dem Capitel gegeven 83 Schepel Roggen und 80 Schepel Hafer". Bis zu dieser Zeit war von dem Schlutter Zehnten nichts abhanden gekommen. Aber in einem stilistisch wenig einwandfreien Aktenstücke lesen wir: „Allene by des Drosten Arnd Elverfeld tyden[30]) heft mit unfoge von etlichen den tegeden tho behof der Saken, so se verwendeten, de up jenne sieth Delmenhorst wahnen, weggenahmen, und is Radelandt geheten und hebben dartho de Droste Packemohr und Rentmester Johannes Buschmann, do se den tegeden dingen wolden vor den Graven, de Antekninge des fryen tegetlandes, so in dem Schlutterfeld sin scholde, dem Capitel ao. 1582 im Dezember thogeschickt". Über das Ergebnis fehlen weitere Nachrichten.

Auch Anton Günther (1603—1667) hat als Landesherr der Grafschaft Oldenburg-Delmenhorst die Rechte des Ansgaristiftes am Schlutter Zehnten stets geachtet, wenn er als Pächter des Zehnten auftrat. Das war im Jahre 1640, das ein verlustreiches Erntejahr gewesen war. Trotzdem ließ er 1641 um Pfingsten wieder das auf dem Halm stehende Korn des Schlutterfeldes besichtigen, und am 25. Juli glaubte sein Hausvogt Melchior Pöhler von Delmenhorst dem Kapitel 64 Scheffel Roggen und 58 Scheffel Hafer anbieten und rechtzeitig abliefern zu können[31]).

Als Pächter des Zehntlandes werden uns ferner — leider fehlt die

[29]) Staatsarchiv Bremen: Z. 13. n. (vom 26. Juni).

[30]) Arnd von Elverfelds Testament trägt das Datum: 30. Okt. 1572; 1588 war seine Frau Witwe. Vgl. Sichart, K., im Delm. Heimatjahrbuch 1931, 1935.

[31]) Staatsarchiv Bremen: Z. 13. n.

Zeitangabe — Wedekind Goldschmidt aus Schlutter und darnach Hilmar Hoefenbach genannt[32]).

Nach dem Ertrag der Ernte schwankten die Ablieferungen in den einzelnen Jahren oft stark. Seit den Jahren 1661 bis 1668 ist die Schwankung geringer. Es werden angegeben:

	Scheffel	
	Roggen	Hafer
1661	57	47
1662	60	60
1663	70	60
1664	74	60
1665	70	60
1666	80	60
1667	76	60
1668	76	60

Das Jahr des Westfälischen Friedens brachte einen Wandel in der Geschichte des Schlutter Zehnten. Nach Art. 10 des Friedensinstrumentes von Osnabrück waren den Schweden die Bistümer Bremen und Verden als Herzogtum Bremen und Verden zugesprochen worden, und der Resident Schweder Dietrich Kleihe erhielt nach dem Inhalt seines Bestallungsinstrumentes vom 7. Juli 1648, das ihm die Königin Christine von Schweden am 8. Januar 1650 bestätigte, für seine „guten und getreuen" Dienste außer anderen Objekten (Zehnten usw.) die Präpositur (Propstei) des St. Ansgaristiftes mit den dazugehörenden Einkünften und Meiern[33]), die nach Pratje insgesamt jährlich mehr als 1000 Rtl. einbrachten[34]). Der Schlutter Zehnte gehörte auch 1648 nicht zu den Propsteigütern, sondern er war seit den ältesten Zeiten noch Kapitelsgut. Beides wurde aber bald in späteren behördlichen schwedischen Schreiben unter dem Blickwinkel der Säkularisation miteinander verquickt, Propstei und Schlutter Zehnte wurden zu einem zusammenhängenden Begriff. Für Kleihe war es daher unerläßlich, die Lage und Größe des Schlutter Zehntenlandes zu kennen. Deshalb wurde ein behördlicher Administrator mit der Aufgabe betraut, es zu „suchen"; aber man kam über die Vorbereitungen nicht hinaus. Und so hatte das

[32]) Ebd.
[33]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14, S. 20.
[34]) Pratje, J. H., Das Herzogtum Bremen und Verden, 1761, V, 351.

Ansgarikapitel zunächst noch die Möglichkeit, den Zehnten weiter zu ziehen. Als aber der Major Scheer das Amt eines Vermögensverwalters bei Kleihe angetreten hatte, suchte er seit dem Jahre 1661 energisch den bisher ausgebliebenen Zehnten für Kleihe hereinzubringen. Er wußte es auf Grund unwahrer Erzählungen — ad falsa narrata — zuwege zu bringen, daß ihm erlaubt wurde, den Schlutter Zehnten mit einem Arrest zu belegen. Mit dieser Vollmacht ausgestattet, wandte er sich an den Grafen Anton Günther von Oldenburg, dem die Herrschaft Delmenhorst als Erbe zugefallen war, und an den Grafen Königsmarck von der Regierung des Herzogtums Bremen und Verden in Stade mit der Bitte, ihn zu unterstützen, daß der Schlutter Zehnte nicht mehr vom Ansgaristift gezogen würde. Um beide für seine Pläne zu gewinnen, scheute Scheer sich nicht, die Rechtslage zu verfälschen. Als Begründung für die Übertragung der Propstei durch Christine von Schweden erwähnte er einen Streit zwischen dem Propst und dem Kapitel des Ansgaristiftes aus dem Jahre 1574 wegen des Schlutter Zehnten und des Meiers zu Schlutter, die von beiden beansprucht wurden. Scheer sprach in einem Schreiben an jene Stellen von bösen Plackereien zwischen den beiden Parteien, die erst aufgehört hätten, als die Königin Christine, des Streites überdrüssig, „Schluß damit gemacht" und den Regierungsrat Kleihe als Propst von St. Ansgari installiert habe. Damals seien alle zwischen Propst und Kapitel gemachten Kontrakte, die, wie wir wissen, gar nicht in dem Sinne bestanden, wie sie Scheer darstellte, aufgehoben worden. Daher bat Scheer den Grafen Königsmarck, der Delmenhorster Regierung mitzuteilen, daß die dortigen Beamten den Schlutter Zehnten an ihn abzuführen und „die gewesenen wenigen" Kanoniker abzuweisen hätten.

Diese unsauberen Machenschaften Scheers setzten sofort den Dekan, den Senior und das Kapitel von St. Ansgari in Bewegung, um ihr bedrohtes Recht zu verteidigen. Sie wandten sich zunächst an Kleihe selbst und versuchten ihm — freilich ohne Erfolg — klarzumachen, daß der Schlutter Zehnte nicht zur Propstei des Ansgaristiftes gehöre und seit vierhundert Jahren im Besitze des Kapitels gewesen sei.

Ferner ging am 22. Juli 1661 ein Schreiben an den Grafen Anton Günther ab. Was den Meier zum Schlutter betreffe, so könnten sie zwar nicht bestreiten, daß er vor langer Zeit vorübergehend bei der Propstei gewesen sei. Sie könnten aber unter einem Eid versichern, daß im Jahre

1574 zwischen dem Dom- und dem Ansgarikapitel — der Propst von St. Anschari war auch Domherr und bewohnte eine Domkurie[35]) — ein richtiger Vertrag zugunsten des Kapitels — Rückgewinnung des Meiers und Lieferung von 70 Scheffeln Roggen — geschlossen worden[36]), der von den streitenden Parteien beachtet und besonders auch von dem jetzigen dänischen König Friedrich III., der bis 1648 Erzbischof von Bremen gewesen war, im Jahre 1645 „confirmiert" worden sei.

Ebensowenig war das Kapitel durch die Mitteilung des Grafen Königsmarck zum Nachgeben zu bewegen, der erklärt hatte, der Schlutter Zehnte gehöre gemäß königlicher Entscheidung unstreitig dem Propste des Ansgarikapitels.

Graf Anton Günther wünschte zunächst nicht in die umstrittene Angelegenheit verwickelt zu werden und ließ das Ansgarikapitel auf Antwort warten. Aber obwohl es seine Bitte noch einige Male wiederholte, glaubte er ihm doch nicht helfen zu können. Sein erster Beamter in Delmenhorst bekam daher den Auftrag, den fünf Pächtern des Schlutter Zehntlandes, Heinrich Meyer, Hilmer Menckens, Henrich Lange, Gerd Timmermann und Gerd Meyer, die beiden Urkunden vom 7. Juli 1648 und vom 8. Januar 1650 — auch Scheer war zugegen — vorzulesen und den Befehl zu erteilen, ohne Vorwissen und Befehl der Delmenhorster Regierung vom Schlutter Zehnten nichts auszuhändigen, falls sie sich vor doppelter Bezahlung und anderen Strafen schützen wollten.

Das Kapitel dachte aber immer noch nicht daran, die Segel zu streichen. Es wollte eine juristische Entscheidung herbeiführen und wandte sich deshalb gegen Ende des Jahres 1661 mit einer Klage an den Reichshofrat, der neben dem Reichskammergericht das höchste Gericht im alten Deutschen Reich war. Die Vernehmung der Zeugen fand in Bremen statt. Einer von ihnen sagte aus, er sei neulich in Delmenhorst beim Drosten von Witzenhausen gewesen. Der habe auf Befragen gesagt, der Zehnte werde schwerlich zugunsten des Kapitels losgegeben werden. Wenn auch keine Akten über den Ausgang des gerichtlichen Verfahrens überliefert sind, so dürfen wir doch annehmen, daß die Entscheidung zuungunsten des Ansgarikapitels ausfiel und Kleihe den Zehnten ungehindert zog.

[35]) Prüser, Fr., Bremische Stiftskirchen des Mittelalters in Wirtschaft und Kultur, Brem. Jahrb., 37. Bd., hier S. 41.

[36]) Staatsarchiv Bremen: Z. 13. n. (6).

Am 1. Juli 1668 erhielt er ihn im Wege des Tausches als freies Allodial-Erbeigentum und verpachtete ihn am 23. Juli 1670 an Heinrich Meyer zum Schlutter. Aber schon am 3. März des folgenden Jahres verkaufte er ihn dann wieder erb- und ewiglich für 2100 Reichstaler in einer Summe bar an den Kgl. dänischen Landrentmeister in der Grafschaft Oldenburg-Delmenhorst Johann Oetken[37]). Der Käufer sowie seine Erben konnten über den Kauf zu ewigen Tagen frei und ohne Lehnspflicht verfügen und den Zehnten wieder versetzen. Dieser Fall trat 1698 ein. Am 5. Juli dieses Jahres verkaufte Johanns Witwe Helena Oetken, geb. Dagerath, den gesamten Schlutter Zehnten an die derzeitigen Pächter, nachdem Heinrich Öckermann am 15. Juni 1698 von seinem Pachtkontrakt vom 9. Mai 1698 zurückgetreten war[38]). Als Kaufpreis wurden 4000 Rtl. festgesetzt, von denen 2000 Rtl. auf nächsten Michaelis bezahlt, die übrigen 2000 Rtl. von den Käufern, solange die Verkäuferin lebe, zu 5% auf Zinsen genommen werden sollten, es sei denn, daß die Verkäuferin ihnen die Restsumme kündige. In diesem Falle sollte sie in zwei Terminen nach halbjähriger Kündigung gezahlt werden. Auch kleinere Summen sollte die Verkäuferin zu kündigen befugt sein. Der vollzogene Freikauf ging in Oldenburg vor sich; fünf Ackerbürger und Bauern, Bürgermeister Dietrich Osterloh aus Delmenhorst, Gerd Meyer und Hinrich Schlacke aus Deichhorst, Hinrich Lange aus Schlutter und Johann Schwarting aus Schillbrok, vertraten dabei die gesamten Pächter.

Den Verkauf des Schlutter Zehntlandes hat Frau Oetken nicht lange überlebt. Von ihrem Sohne, dem dänischen Justiz- und oldenburgischen Regierungsrat Johann Christoph von Oetken — er ist 1722 der Herausgeber des Corpus constitutionum Oldenburgicarum — liegt eine Quittung vom 17. Januar 1701 vor über die Restkaufsumme von 150 Rtl. für den von seiner seligen Mutter verkauften Schlutter Zehnten und über 300 Rtl., die von den Käufern des Schlutter Zehntlandes für notwendige Erbschaftsausgaben gezahlt waren.

Da die Grafschaft Oldenburg-Delmenhorst im Jahre 1667 durch Erbschaft an Dänemark gekommen war, beanspruchte die dänische Regierung gegen Ende des Jahres 1700 von den Oetkenschen Erben unter Pfandnahme ihrer Mobilien die veranschlagten 2000 Rtl. für das

[37]) Im dänischen Reichsarchiv in Kopenhagen habe ich keine Akten über den Schlutter Zehnten festgestellt.

[38]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14.

Schlutter Zehntland und gab sie erst frei, als am 22. Oktober 1700 ein vorläufiger Betrag von 1692 Rtl. bei der Kammer (Gramberg) eingezahlt worden war.

So ergibt sich für die 1297 Scheffelsaat Zehntland folgende Bilanz:

1698, 5. Juli	4 000 Rtl.	An die Kammer . .	1 692 Rtl.
1699, Mich.-Zinsen .	100 Rtl.	(am 22. Nov. 1700)	
1700, Mich.-Zinsen .	100 Rtl.	An Oetken	150 Rtl.
	4 200 Rtl.	(am 17. Januar 1701)	
		am 17. Januar 1701 .	300 Rtl.
			2 142 Rtl.
		Restzahlung . . .	58 Rtl.
			2 200 Rtl.
		Am 17. Oktober 1698	
		gezahlt	2 000 Rtl.
			4 200 Rtl.

Zu den zehntfreien Ländereien auf dem Schlutterfelde gehören die Kämpe bei den Häusern. Von den übrigen zehntfreien Ländereien sind uns auf einem erhaltenen Aktenblatte nur die Ländereien des Hinrich Meyer zum Schlutter mit 77 Stücken angegeben[39]).

Von den Pächtern des Schlutter Zehntlandes hatten im Freikaufsjahr 1698:

Abkürzung: Schs. = Scheffelsaat, Sp. = Spint (4 Sp. = 1 Schs.)

Name	Stck.	Größe Schs.	Sp.	Lage
Das Armenhaus	1	1	—	Beim Tiergarten
"	1	1	2	"
"	1	—	3	"
Sa.	3	3	1	
Joh. Brauenkamp	1	1	—	Im Feldhagen
"	1	1	2	"
"	2	3	2	"
"	1	1	2	"
"	1	—	3	"

[39]) Stadtarchiv Delmenhorst: XVIII 14, S. 85.

Name	Stck.	Größe Schs.	Sp.	Lage
Noch Joh. Brauenkamp	9	6	—	Im Hof beim Haus
"	1	1	3	Im Erdhöfen, Blotkamp
"	1	1	—	Zwischen den Wegen
"	1	1	—	"
"	1	—	3½	"
"	1	—	3	"
"	1	1	2	Zwischen Braklandsbusch u. dem Wege
"	1	1	1	"
"	1	1	1	"
"	1	—	½	"
"	2	4	—	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"	1	1	1	Beim Kurbaum
"	1	1	2	"
"	1	5	—	Auf der Marsch
"	1	1	3	"
"	1	2	—	"
"	1	1	1	"
"	½	1	1	In der Langenwand
"	1	2	3½	"
"	1	3	1	"
"	1	2	2½	Auf dem Eekwege
"	1	1	3	"
"	1	2	½	Im Westerfeld
"	1	2	1	"
"	1	2	1	"
"	½	1	½	In der Langenwand
Sa.	40	60	—	
Henr. Brauenkamp	1	1	½	Im Feldhagen
"	1	1	—	Zwischen den Wegen
"	1	—	½	Zwischen Braklandsbusch u. dem Wege
"	1	2	2	In der Langenwand
Sa.	4	4	3	
Claus Balleer	1	1	2	Im Erdhöfen
"	1	1	3	Auf der Marsch
"	1	1	3	"
Sa.	3	5	—	
Christian Berens	1	2	3½	Auf dem Knabbenacker
"	1	1	2	Auf dem neddersten Knabbenacker
Sa.	2	4	1½	

Name		Stck.	Größe Schs.	Sp.	Lage
Joh. Biermann		1	3	3½	Zwischem Karkwege
"		1	3	3½	"
"		1	5	—	Achterm Busch oder Knick
"		1	5	1	"
"		5	12	—	Achterm Braklande
"		4	5	—	Auf dem Dweerlande
"		1	2	—	Auf der Ahlken Bree
"		1	1	1	"
"		3	9	—	Achterm Busch
"		1	1	1	"
"		1	1	3½	"
"		1	2	—	Langen Kamp
"		2	2	2½	"
"		1	2	½	Aufm Heenkampe
"		4	6	½	"
"		2	4	1	"
"		1	1	1	"
"		1	1	½	"
"		1	1	—	"
"		1	1	1	"
"		1	1	1	"
"		5	9	—	"
"		1	1	—	Noch vor Timmermanshoff
	Sa.	41	83	1½	
Tönjes Henr. Cordes		2	3	2	Im Feldhagen
"		1	3	—	"
"		1	2	3	"
	Sa.	4	9	1	
Joh. Jürgen Cordes		1	—	3½	Im Feldhagen
"		1	2	—	Im Erdhöfen
"		1	1	2	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
	Sa.	3	4	1½	
Hans Bernd Deters		1	1	1	Im Feldhagen
"		1	—	2½	Zwischen den Wegen
"		1	—	3½	Auf dem Eekwege
	Sa.	3	2	3	
Harmen Deters		1	3	—	In der Langenwand
"		1	2	1	Auf dem Eekwege
	Sa.	2	5	1	

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Joh. Deters		1	2	3½	In der Langenwand
"		1	2	3	Auf dem Eekwege
	Sa.	2	5	2½	
Arnd Dencker		1	2	—	Im Erdhöfen
"		2	2	2	Auf dem neddersten Knabbenacker
	Sa.	3	4	2	
Jürgen Diercks		1	2	—	Im Westerfeld
Statius v. Eynen		1	1	—	Im Feldhagen
"		1	—	3	Zwischen den Wegen
"		1	2	—	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		½	1	—	In der Langenwand
"		1	1	3½	Auf dem Eekwege
	Sa.	4½	6	2½	
Wwe. Edler		1	1	2	Im Sonnenberg
Herm. Freudenberg		2	2	1	Im Feldhagen
"		2	1	3	Im Erdhöfen
"		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	Im Sonnenberg
"		1	1	2	Auf der Marsch
	Sa.	7	7	2	
Georg Fischer		2	1	3	Im Feldhagen
"		1	1	—	Im Erdhöfen
"		1	1	—	"
"		1	1	—	"
"		1	1	2	Im Sonnenberg
"		1	1	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
	Sa.	7	7	2	
Hermen Frese, sen.		1	2	—	Im Erdhöfen
"		1	2	—	"
"		2	2	1	"
"		1	2	1	Beim Hause
"		1	—	3	Aufm Blotkamp
"		2	2	—	Zwischen den Wegen
"		1	—	2	In der Langenwand
"		1	1	1½	Vom Mühlenwege bis Spillbohm
"		1	2	—	In der Langenwand

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Hermen Frese sen.		1	1	1½	Vom Mühlenwege bis Spillbohm
"		1	2	1	Aufm Westerfeld
	Sa.	13	18	3	
Harm. Frese, jun.		1	1	—	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	—	3	Beim Tiergarten
"		1	2	3	In der Langenwand
"		1	2	2½	Auf dem Eekwege
	Sa.	4	7	½	
Weil. Oberstl. Falken Erben		1	1	3	Hat Claus Backenköhler
Joh. Hollemann		1	1	—	Im Feldhagen bei Wulfsbaum
"		1	1	2½	Aufm Eekwege
"		1	1	2½	"
	Sa.	3	4	1	
Henr. Hegeler		1	1	—	Im Feldhagen
"		1	—	3½	"
"		1	1	3	"
"		1	—	3½	Zwischen den Wegen
"		1	1	1	Im Sonnenberg
"		1	1	—	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	1	1½	Auf der Marsch
"		1	3	2	Aufm Eekwege
"		½	1	3	"
"		1	1	3	"
"		1	1	2	"
"		1	3	—	In der Langenwand
"		2	3	3½	Aufm Eekwege
	Sa.	13½	23	2	
Mons. Hardung		1	3	—	Im Feldhagen
"		1	2	—	Im Erdhöfen
	Sa.	2	5	—	
Conrad Hennings		1	1	3	Im Erdhöfen
"		1	—	3½	Beim Tiergarten
	Sa.	2	2	2½	

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Bgmstr. Homor		1	1	1½	Im Erdhöfen
"		1	—	3	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	Im Sonnenberg
"		1	—	3	"
"		1	1	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	1	2	Beim Tiergarten
"		1	1	1	"
"		1	1	2	Auf der Marsch
"		1	3	2	Aufm Eekwege
"		1	1	1	Aufm Sonnenberg
"		1	3	—	In der Langenwand
"		½	1	2	"
"		1	1	3	"
"		1	1	½	Vom Mühlenwege bis zum Spillbohm
	Sa.	13½	21	2	
Henr. Hillemann		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		2	1	3½	Beim Tiergarten
"		2	4	—	Im Westerfeld
"		1	1	1	Im Feldhagen
	Sa.	6	8	½	
Joh. von Halen		1	3	4	Im Sonnenberg
"		1	3	5	In der Langenwand
	Sa.	2	8	1	
Joh. Hillmann		1	2	½	Auf dem Hesterlande
"		1	1	2	"
"		2	8	1	Zwischem Karkwege
"		1	4	—	"
"		1	3	2	"
"		1	3	2	Achterm Knick oder Busch
"		1	5	1	"
"		4	9	½	Auf dem Bracklande
"		3	3	3	Auf dem Dweerlande
"		2	4	2	Auf der Ahlken Bree
"		4	9	—	Achterm Busch
"		1	1	3½	"
"		1	1	3½	"
"		1	1	1½	Auf dem korten Kampe
"		1	—	3	"
"		1	1	1	"
"		2	3	½	Aufm langen Kampe
"		3	4	3	"
"		1	1	3½	Auf dem Heedenkampe
"		1	2	1	"

Name		Stck.	Größe Schs.	Sp.	Lage
Noch Joh. Hillmann		1	2	2	Auf dem Heedenkampe
"		1	1	2	"
"		6	6	1 1/2	"
"		1	1	—	"
"		1	1	1/2	"
"		1	1	1	"
"		1	1	2	"
"		6	12	1 1/2	"
	Sa.	51	101	1	
Magnus Hegeler		1	1	—	Im Feldhagen
Dirk Helmers Erben		1	—	3	Zwischen den Wegen
"		1	2	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	2	3 1/2	In der Langenwand
	Sa.	3	5	3 1/2	
Cordt Kruse		1	1	—	Im Feldhagen
"		1	—	3	"
"		1	1	—	"
"		1	1	—	Im Erdhöfen
"		1	1	—	"
"		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	—	3	"
"		1	—	3	"
"		1	—	2	"
"		1	—	3	Im Sonnenberg
"		1	1	2	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	1	2	"
"		1	1	2	"
"		1	1	—	Zwischen Ziegelbusch und dem Heerwege
"		1	1	—	Beim Tiergarten
"		1	2	3 1/2	In der Langenwand
"		1	2	2	"
"		1	2	3 1/2	"
"		1	3	—	"
"		1	1	1/2	Auf dem Knabbenacker
	Sa.	20	27	1 1/2	
Berend Kruse		1	1	—	Im Feldhagen
"		4	4	1	"
"		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1	1	1	Im Sonnenberg
"		1	1	3	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1/2	—	1/2	"

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Berend Kruse		2	3	—	Zwischen Ziegelbusch und dem Heerwege
"		1	1	1	Beim Tiergarten
	Sa.	11½	14	½	
Dirk Kimmann		1	—	3	Zwischen den Wegen
"		½	—	2	Im Westerfelde
	Sa.	1½	1	1	
Gerd Lückens, Wwe.		1	1	2	Beim Wulfsbaum
"		1	1	3	Zwischen Ziegelbusch und dem Heerwege
	Sa.	2	3	1	
Heinr. Lückens, Wwe.		1	1	2	Beim Kurbaum
"		1	1	2	Auf der Marsch
	Sa.	2	3	—	
Harmen Lange		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1	1	2	"
"		1	1	2	Im Blotkamp
"		1	1	1	Im Sonnenberg
"		2	3	—	In der Langenwand
	Sa.	6	8	3	
Gerd Logemann		1	1	2½	Im Erdhöfen
"		1	1	2	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	2	—	Auf dem Eekwege
	Sa.	3	5	½	
Nic. v. d. Lippe		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1	1	½	"
"		1	3	—	In der Langenwand
	Sa.	3	5	2½	
Henr. Lange zum Schlutter		1	3	—	In der Langenwand
"		2	6	1½	Auf dem Eekwege
"		1	2	2	Auf den Lehmkuhlen
"		1	2	3	Auf dem Knabbenacker
"		1	2	3½	"
"		1	2	1	Im Westerfeld
"		4	9	2	"
"		1	2	1	Auf dem Hesterland

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Henr. Lange		1	3	—	Auf dem Hesterland
zum Schlutter		1	2	1/2	"
"		1	—	2	Zwischen den Karkwegen
"		1	2	3	"
"		3	12	2 1/2	"
"		1/2	1	2	"
"		2	8	2	"
"		2	8	1	"
"		1	3	—	"
"		3	11	2	"
"		9	7	3	Bei dem bütersten Busch
"		6	7	2	Achtern Knick oder Busch
"		1	6	—	"
"		1	6	—	"
"		2	6	—	"
"		2	1	3	Achtern Busch
"		2	8	1	"
"		1	1	1	Auf dem korten Acker
"		3	5	—	Vor den Häusern
"		3	2	—	"
"		2	5	—	"
"		2	8	—	Vor seinem Busch
	Sa.	61 1/2	149	3	
Lucans Erben		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1/2	3	2	Auf dem Eekwege
"		1/2	3	2	"
"		1	4	1 1/2	Auf dem Hesterlande
"		1	3	—	In der Langenwand
	Sa.	4	15	3 1/2	
Wohler Müller		1	1	—	Im Feldhagen
"		1	1	2	"
"		1	3	—	"
"		1	1	2	"
"		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1	1	3	Zwischen dem Braklande und dem Wege
"		1	1	2	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	2	2	In der Langenwand
"		1	3	—	"
"		1	2	3	Auf dem Eekwege
"		1/2	1	1	Vom Mühlenweg bis Spillbohm
"		1	1	—	Aufm Eekwege bis zum Mühlenweg
	Sa.	11 1/2	22	1	

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Jacob Mestmachers Erben		4	4	3	Im Feldhagen
"		2	1	3	Im Erdhöfen
"		1	1	1 1/2	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1/2	1	2	In der Langenwand
"		1	2	3	"
"		1/2	1	1	"
"		1	1	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		1	1	1/2	Im Westerfeld
"		1	2	1 1/2	In der Langenwand
"		1	3	1	"
	Sa.	13	21	1 1/2	
Arend Meyer, Ganderkesee		2	2	1	Im Feldhagen
"		1	1	2	"
"		1	1	—	"
"		1	1	—	Im Erdhöfen
"		1	1	—	Im Sonnenberg
"		1	3	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	1	2	Zwischen Ziegelbusch und dem Heerwege
"		1	3	1	"
"		1	2	—	Auf dem Eekwege
"		1	—	2	"
"		1	1	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
	Sa.	12	18	2	
Gerd Meyer, Delmenhorst		1	1	2	Im Feldhagen
"		1	—	3 1/2	Im Erdhöfen
"		1	2	1/2	In der Langenwand
	Sa.	3	4	2	
Eylert Menckens		2	2	3 1/2	Im Erdhöfen
"		4	6	1	Beim Kurbaum
"		7	11	3/4	Auf der Helle
"		3	2	3	Auf der Marsch
"		1	3	—	"
"		1	1	2	"
"		2	3	—	"
"		1	1	2	"
	Sa.	21	32	1/4	

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Gerd Meyer, Deichhorst		2	3	1	Im Erdhöfen, Blotkamp
"		1	—	3½	Beim Tiergarten
"		1	1	2	Auf der Marsch
	Sa.	4	5	2½	
Joh. Meyer zum Schlutter		3	5	2	Im Erdhöfen
"		1	—	3	"
"		2	2	1	"
"		2	2	2	Zwischen den Wegen
"		1	—	2	Im Sonnenberg
"		½	1	2	In der Langenwand
"		½	1	1½	"
"		1	—	3½	Auf dem Eekwege
"		7	21	—	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		3	3	½	Auf den Lehmkuhlen
"		3	7	—	"
"		1	3	—	"
"		1	1	1	Auf dem Knabbenacker
"		½	—	2	Auf dem neddersten Knabbenacker
"		1	1	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		6	14	2	Vor den Häusern
	Sa.	33½	66	3½	
Bernd Meyer im Schillbrok		1	1	½	Im Erdhöfen
"		1	—	3	"
"		3	3	—	"
"		1	1	—	Im Hof beim Hause
"		2	1	3	Im Erdhöfen
"		1	1	—	Im Sonnenberg
"		1	1	2	In der Langenwand
"		1	1	—	Auf dem Eekwege
"		1	1	3	Auf der Lehmkuhle
"		1	2	1	Aufm Hesterlande
	Sa.	13	15	½	
Noch Bernd Meyer		½	2	2	In der Langenwand
Joh. Meyerholtz		1	3	—	Auf dem Eekwege

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Becke Menckens		2	5	3	In der Langenwand
"		1	3	—	"
"		1	5	1	"
"		1	—	2½	Auf dem Eekwege
"		1	3	1½	Auf der Lehmkuhle
"		2	4	1	Im Westerfelde
"		2	5	3	"
"		1	—	3½	Zwischem Karkwege
"		1	1	2½	"
"		1	4	½	"
"		1	3	3½	"
"		1	8	—	"
"		5	8	1	"
"		2	5	2	"
"		4	7	2	Achtern Knick oder Busch
"		1	2	—	Auf dem korten Kampe
"		2	3	3	Vor den Häusern
	Sa.	29	73	2	
Henr. Meyer, Deichhorst		1	1	2	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		1	1	3	Aufm neddersten Knabbenacker
	Sa.	2	3	1	
Hilmer Menckens		1	1	—	Auf dem neddersten Knabbenacker
Arend Meyer zu Ganderkesee		1	2	1	Im Westerfeld
Osterloh, Bgmstr.		1	2	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	1	3	"
"		1	1	3½	"
	Sa.	3	5	3½	
sel. Heineke Osterlohs Erben		1	1	1½	Auf der Marsch
Eggert Pundt		1	1	1	Im Feldhagen
"		1	1	3	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	1	3	"
"		1	2	2	"

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Eggert Pundt		1	3	—	In der Langenwand
"		1	1	2	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
	Sa.	6	11	3	
Harmen Picker		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	"
"		1	1	—	"
"		1	1	3½	"
"		1	—	3	"
"		1	—	3½	"
"		1	1	2	Zwischen dem Ziegelbusch und dem Wege
"		1	2	2	Beim Tiergarten
"		1	2	2	In der Langenwand
"		1	3	—	"
"		1	1	2½	Auf dem Eekwege
"		1	1	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		2	2	2	"
	Sa.	14	21	1½	
Johann Plato		1	3	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Heerwege
Wessel Röseken		1	1	1½	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
"		1	—	2	"
"		1	1	—	Zwischen Ziegelbusch und dem Heerwege
	Sa.	3	2	3½	
Henrich Sommers		1	2	—	Im Feldhagen
"		1	1	2½	Im Erdhöfen
"		½	1	1½	In der Langenwand
	Sa.	2½	5	—	
Henrich Schlake		1	1	½	Im Feldhagen
"		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	1	2	Zwischen Braklandsbusch und Heerweg
"		1	1	2½	"
"		2	2	—	Beim Tiergarten
"		1	—	2½	"
"		1	1	1	"
"		1	2	1	"

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Henrich Schlake		3	4	—	Beim Kurbaum
"		1	1	1	"
"		1	1	1½	Auf der Marsch
"		½	1	2	In der Langenwand
"		1	2	3	Auf dem Eekwege
	Sa.	15½	22	1	
Joh. Schröder		1	—	2	Im Feldhagen
"		1	1	—	"
	Sa.	2	1	2	
Henr. Struthoff		1	1	1	Im Feldhagen
"		1	1	3½	Beim Kurbaum
"		2	7	—	Auf dem Eekwege
"		1	2	—	"
"		1	2	3	"
"		1	—	3	Im Feldhagen
	Sa.	7	15	2½	
Joh. Segelken		1	1	—	Im Erdhöfen
"		1	1	2	"
	Sa.	2	2	2	
Joh. Schwarting		1	1	3	Im Erdhöfen
"		2	2	3	"
"		2	2	1	"
"		½	2	—	In der Langenwand
"		1	2	1	Auf dem Knabbenacker
	Sa.	6½	11	—	
Joh. von Seggern		1	—	2½	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	"
"		1	—	2	"
"		1	1	2½	Auf der Marsch
"		1	3	—	In der Langenwand
"		1	2	—	Im Sonnenberg
"		1	1	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
	Sa.	7	10	—	
Heineke Steinfeld		1	1	1	Beim Tiergarten
Henr. Schwarting		2	3	2	Auf dem neddersten Knabbenacker

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Cord Timmermann		1	2	—	Im Erdhöfen
"		1	—	3½	"
"		1	—	2	In der Langenwand
"		1	1	1	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	1	—	Beim Tiergarten
"		1	—	2½	"
"		1	3	—	Auf der Marsch
"		2	4	3½	In der Langenwand
"		1	1	2	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
	Sa.	10	15	2½	
Harmen Timmermann		1	1	½	Im Erdhöfen
"		4	4	—	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	"
"		1	3	2	In der Langenwand
"		2	4	1½	"
"		1	2	1	Vom Mühlenweg bis zum Spillbohm
"		2	6	2	Auf dem Knabbenacker
"		1	1	½	Auf dem neddersten Knabbenacker
"		1	1	3	"
"		2	4	—	"
"		2	5	—	Im Westerfeld
"		1	3	—	"
"		1	2	1½	Auf dem Hesterlande
"		1	2	1½	"
"		2	8	1½	Zwischem Karkwege
"		3	12	—	"
"		1	1	3	"
"		2	4	½	Achtern Knick, Busch
"		1	3	3	"
"		3	14	1	Achterm Karkbusch
"		2	3	2	Vorm Hause
	Sa.	35	90	½	
Dirck Timmermann		1	1	2½	Aufm Eekwege vom Mühlenweg bis Spillbohm
"		2	2	3½	Auf dem Knabbenacker
"		1	2	2	Aufm neddersten Knabbenacker
"		1	1	—	"
"		2	5	2	Im Westerfeld
"		2	4	1	Auf dem Hesterland
"		1	2	1	"

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Noch Dirck		1	2	3	Zwischen dem Karkwege
Timmermann		2	8	2	"
"		2	8	2½	"
"		1	3	3½	"
"		1	3	2	Achtern Busch oder Knick
"		1	1	3	Achtern Busch
"		1	3	½	"
"		1	1	3½	"
	Sa.	20	54	—	
Henr. Tieß		1	1	2½	Im Erdhöfen und Blotkamp
"		1	1	2½	"
	Sa.	2	3	1	
Henrich Vollers		1	1	1	Im Feldhagen
"		1	—	2	"
"		1	—	3	"
"		1	1	2	Im Erdhöfen
"		1	1	3	"
"		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	1	—	"
"		1	1	2½	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	2	—	Auf der Marsch
"		1	1	2	"
"		1	—	3	Beim Tiergarten
"		1	1	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Wege
	Sa.	12	14	3½	
Joh. Varrelmann		1	2	—	Im Erdhöfen, gen. Blotkamp
"		1	2	—	"
"		1	1	—	Zwischen den Wegen
"		1	—	3½	"
"		1	—	3½	Im Sonnenberg
"		1	2	—	"
"		1	1	2	"
"		1	1	3	Zwischen Ziegelbusch und Heerweg
"		1	1	1	Beim Tiergarten
"		1	1	—	"
"		1	—	3½	"
"		1	1	2	"
"		1	1	2	Auf der Marsch
"		1	3	—	"
"		1	—	2½	Auf dem Eekwege
"		1	1	2	"
	Sa.	16	23	1	

Name		Größe Stck.	Schs.	Sp.	Lage
Henr. Vogts		1	—	3	Im Erdhöfen
"		1	—	3	Zwischen den Wegen
	Sa.	2	1	2	
Dirk Weydmann		1	1	3½	Im Feldhagen
Wädeke Wichmann		2	1	2	Im Erdhöfen
"		1	—	3	"
"		½	—	1	"
"		½	1	1	Zwischen den Wegen
	Sa.	4	3	3	
Joh. Wichmann		1	1	1½	Im Erdhöfen
Bernd Wichmann		1	—	3	Im Erdhöfen
"		1	3	—	Auf dem Knabbenacker
"		1	3	—	"
"		5	7	—	Auf dem neddersten Knabbenacker
"		2	3	2	"
"		1	2	1½	Im Westerfeld
"		1	2	1	Auf dem Hesterland
"		1	1	3	Zwischen dem Karkwege
"		1	1	3	"
"		1	2	—	Vor den Häusern
"		3	8	1	Achterm Knick oder Busch
	Sa.	18	35	2½	
Henr. Wübbenhorst		1	—	3	Zwischen den Wegen
"		1	2	1	Zwischen Braklandsbusch und dem Weg
"		1	—	3½	Auf dem Eekwege
	Sa.	3	3	3½	
Tönjes Wächter		1	2	2	In der Langenwand
Sa. summarum:		704	1303	¾	

III.

Stift Reepsholt und die Bremer Wilhadi-Propstei

Von Friedrich Prüser

Mit einem recht erfreulichen Urkundenfund sei in folgendem bekannt gemacht, dessen Kenntnis ich Heinrich Reimers verdanke, dem leider nunmehr schon vor Jahren dahingeschiedenen tüchtigen Erforscher ostfriesischer Geschichte[1]). Es handelt sich um zwei Urkunden: um eine Supplik des Propstes Diedrich Beller zu St. Wilhadi in Bremen samt ihrer Gewährung durch Papst Eugen IV. und um die dazugehörige Bulle[2]). Beide sind in Florenz ausgestellt, am gleichen Tage, dem 18. Dezember 1434. Ihr Inhalt bezieht sich auf einen Rechtsvorgang, der wohl in seinem Ergebnis bekannt war, für den bisher aber die genauen Unterlagen fehlten: auf die Einverleibung, Inkorporation der Propstei Reepsholt in die Propstei von Wilhadi oder, wie sie gewöhnlich genannt wird, Wilhadi-Stephani in Bremen.

Reepsholt ist ein auch als Häuptlingssitz bekanntes Dorf in Ostfriesland[3]), im Kreise Wittmund gelegen, einige Kilometer südöstlich dieser Stadt. Hier gab es seit alters eine kirchliche Stiftung, neben der eine wohl erst jüngere örtliche Pfarrkirche bestand. Jene Stiftung ging auf das Vermächtnis zweier frommer Frauen aus der Zeit des Erzbischofs Adaldag zurück, der sie um gewisse Zehnten der bremischen Kirche vermehrte. Geweiht war sie dem heiligen Mauritius, und Adaldag vermachte der mit ihr verbundenen Kirche Reliquien, die er aus Rom mit-

[1]) Pastor Dr. Reimers stellte mir eine Abschrift der hier in Frage kommenden Urkunde, die er bereits vor vielen Jahren bei Forschungsarbeiten im Vatikanischen Archiv anfertigte, vor gut einem Jahrzehnt zur Verfügung; ich habe darüber kurz in der Historischen Gesellschaft und in einer Beiratssitzung der Wittheit im Jahre 1942 vorgetragen; die Umstände haben es mit sich gebracht, daß erst jetzt eine größere Öffentlichkeit auf sie aufmerksam gemacht werden kann. Der Abdruck der Urkunde erfolgt im Anhang. Mit besonderem Danke vermerke ich die wertvolle Hilfe, die mir Professor Dr. Friedrich Bock (Darrigsdorf) dadurch gewährte, daß er die mir vorliegende Abschrift an Ort und Stelle mit den Registern im Vatikanischen Archiv verglich.

[2]) Beide Urkunden stimmen im Wortlaut, bis auf einen Zusatz von wenigen Worten in der zweiten, völlig überein.

[3]) Vgl. H. Wilhelm H. Mithoff, Kunstdenkmale und Alterthümer im Hannoverschen, Bd. 7: Fürstenthum Ostfriesland und Harlinger Land (Hannover 1880), S. 170—173.

gebracht hatte[4]). Die Stiftung des „Klosters" wurde 983 von Otto II. und 988 von Otto III., durch diesen von Wildeshausen aus, bestätigt[5]).

Als „Kloster Reepsholt" ist diese Stiftung bekannt geworden und auch bis in unsere Tage hinein bezeichnet gewesen: spätmittelalterlich war sie aber ein Kanonikerstift. Erzbischof Liemar gab ihr bereits eine Satzung über den Unterhalt der Chorherren und über die Wahl des Propstes; spätestens seit Ende des 11. Jahrhunderts muß die Propstei also in ihrer Verfassung vollständig aufgebaut gewesen sein[6]). Die genannte Satzung wurde von Papst Alexander III., mithin wohl in den sechziger oder siebziger Jahren des 12. Jahrhunderts, bestätigt und dann noch einmal von Papst Lucius III. am 14. Juni 1182[7]). Ein Propst von Reepsholt tritt in bremischen Urkunden erstmalig 1139 auf.

Inzwischen wird das Gut der Reepsholter Stiftung, der Besetzung mit einer Mehrzahl von Geistlichen entsprechend, gewachsen sein, wobei, wie es üblich war, der Propst seinen Sonderbesitz zu wahren, wenn nicht zu vermehren gewußt haben, vielleicht auch gegen die mehr oder minder berechtigten Ansprüche der ihm nachgeordneten Stiftsherren zu verteidigen gezwungen gewesen sein wird. Nach der Rasteder Chronik wies Erzbischof Adalbero ihm 1134 die Kapellen zu Etzel, Marx, Horst und Dykhausen[8]) und ebenso die Kirche zu Westerstede zu: bis in den Hauptort des Ammerlandes hinein reichte also der kirchliche und damit auch der wirtschaftliche Einflußbereich dieser kirchlichen Gründung. Auf der anderen Seite hatte sich der Reepsholter Propst in seinem eigentlichen Einflußgebiet der Ansprüche anderer hoher Geistlicher der bremischen Kirche zu erwehren. Der Bremer Domdechant erhob Ansprüche auf das Patronat der Kirche zu Gödens; Erzbischof Hildebold entschied indessen am 30. November 1268, daß es, wie seit alters, dem Propst zu Reepsholt gehöre[9]). Der Besitz solcher Patronatsrechte war nicht ohne Bedeutung: er besagte eine Vermehrung

[4]) Vgl. Otto Heinrich May, Regesten der Erzbischöfe von Bremen, Bd. I (1937), Nr. 125, Anm.

[5]) Verona, 9. Juni 983; Wildeshausen, 16. März 988. Originale im Staatsarchiv Hannover durch Kriegseinwirkung vernichtet. Abdruck im Ostfriesischen Urkundenbuch (U. B.), Bd. I (1878), Nr. 2 und 4. Vgl. auch Nr. 3. Dazu May, Regesten, Nr. 133, 140, 142 (Wildeshausen, 20. März 988).

[6]) May, Regesten, Nr. 398.

[7]) Ostfriesisches U. B. I, Nr. 9. — V.

[8]) Etzel südwestlich, Marx südlich von Gödens, Horst = Horsten südöstlich von Etzel, Dykhausen bei Gödens (eigene Pfarrei).

[9]) Ostfriesisches U. B., Bd. I, Nr. 27. Vgl. May, Regesten, Nr. 1167.

an Einfluß und unter Umständen an Besitz, jedenfalls die letzthinige Verfügung über Einkünfte, die zu der Patronatskirche gehörten. Darum werden auch die Ansprüche des Domdechanten mit dem Entscheid des Erzbischofs nicht aufgehört haben. Denn sonst wäre es nicht zu erklären, daß Propst Hinrich von Reepsholt Erzbischof Giselbert im Jahre 1300 um eine Bestätigung seiner Rechte auf Gödens bat und dies auch bewilligt erhielt[10]).

Es zeigt sich also ein Gegeneinander von Absichten und Ansprüchen, in das schließlich, auf das Allgemeine gesehen, auch der Erlaß der Urkunden gehört, von denen wir ausgingen und von denen wir noch weiter zu sprechen haben werden. Wir brauchen uns nicht darüber zu verwundern, wenn wir die sich schon um diese Zeit geltend machende Entwicklung zunächst der höheren und dann, mehr und mehr, auch der niederen Geistlichkeit zum Pfründnertum kennen. Dabei ist zu bedenken, daß die sich in den angedeuteten Fällen Streitenden geistliche Berufsgenossen im engeren Sinne, beide bremische Domherren waren. Seit 1230 waren nach einer Verfügung des damals in Bremen weilenden Kardinallegaten Otto, Kardinaldiakonen Sancti Nicolai in carcere Tulliano[11]), dem wichtige Neuerungen in der bremischen Kirche, unter anderem eine neue Verfassung des bremischen Domkapitels, zuzuschreiben sind, die Pröpste von Wildeshausen, Bücken, Ramelsloh, Sancti Willehadi und Sancti Anschari in Bremen immer zugleich Bremer Domherren. Wir dürfen annehmen und können später auch Beweise dafür beibringen, daß es mit Reepsholt bald ähnlich gewesen sein wird. Allerdings hatte sich das Domkapitel in den Jahren vorher trotz der entgegenstehenden Aufforderung des Papstes Honorius III. hartnäckig geweigert, den Propst Ludolph von Reepsholt bei sich aufzunehmen[12]). Wie eng aber hernach die Beziehungen zum Bremer Domstift gewesen sind, beweist die Stiftung, die der Reepsholter Propst Nicolaus (de Brema[13])) im Mai 1279 an das Domkapitel machte: er schenkte ihm ein Viertelland in Lehe und ordnete aus dieser Schenkung die Feier des Festes der 10 000 Märtyrer an[14]).

[10]) 15. Januar 1300, Urschrift im Staatsarchiv Hannover im Kriege vernichtet. Abdruck: Ostfriesisches U.B., Bd. I, Nr. 27. Vgl. May a. a. O. Nr. 1499.

[11]) 4. November 1230. Brem. U.B., I, 157.

[12]) Ostfriesisches U.B., I, 19—22.

[13]) Brem. U.B., I, 388. Abschrift in Trese C des Bremer Archivs durch Auslagerung verlorengegangen.

[14]) Ebd. — Im Anhang zu Bd. I des Bremischen Urkundenbuchs: Regesten des Erzstifts Bremen, S. 700, wird diese Stiftung zum Mai 1289 angegeben.

Jene Pröpste residierten in Bremen am Dom, und durch eine Urkunde vom 1. März 1436 wurden sie, wohl weil zu viel Verstöße dagegen vorgekommen waren, geradezu dazu verpflichtet[15]). Dort hatten sie ihre Einkünfte neben denen aus den ihnen zugewiesenen Propsteien. In diesen selber ließen sie sich durch einen Dekan vertreten, der sehen mochte, wie er und die ihm nachgeordneten Kanoniker mit dem Teil des Propsteigutes, das die Pröpste ihnen beließen, auskamen. Die Folge war unter Umständen erweiterter Streit um eben dieses Gut, wofür wir bei Anschari in Bremen ein anschauliches Bild überliefert bekommen[16]).

Auf der einen Seite erleben wir also unschöne Auseinandersetzungen der Pröpste mit den ihnen nachgeordneten Kanonikern der Einzelstifter; auf der anderen suchten sie, mehr zu persönlichem Gewinst als zu Nutz und Frommen der in Frage kommenden geistlichen Genossenschaften, denen sie nach Fug und Recht vorstehen sollten, den Einfluß ihrer Propsteien auf das Gut und die Einkünfte benachbarter nebengeordneter Stifter auszudehnen. Es war nichts Seltenes, daß mehrere Propsteien in der Hand eines Domherren vereinigt waren, obwohl diese Pfründenhäufung durch hohe und höchste Kirchenstellen, durch Synoden und Konzile, immer wieder verboten wurde[17]). So war in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts der Propst Burchard von Anschari gleichzeitig Propst von Wilhadi, was übrigens häufiger vorgekommen ist, darüber hinaus aber noch Propst von Bücken und von Verden[18]). Der Propst von Wilhadi-Stephani hatte ähnliche Beziehungen nach St. Lamberti in Oldenburg; seit 1377 war er immer auch Propst der jüngeren Oldenburger Gründung, in die, um sie wirtschaftlich sicherzustellen, die Nicolai- und die Heiligen-Geist-Kapelle in Oldenburg und sechs Altarlehen von St. Lamberti mit ihren Einkünften einverleibt wurden. Er selber bezog aus der auf diese Weise vermehrten Stiftung jährliche Einkünfte von fünf Bremer Mark[19]).

Also eine Pfründenhäufung auf der ganzen Linie und daneben das Bestreben, den unterstellten Güterbesitz durch Aufhebung älterer

[15]) Brem. U.B., VI, Nr. 88.

[16]) Vgl. Friedrich Prüser, Die Güterverhältnisse des Anschari-Kapitels in Bremen. I. Brem. Jahrb., 33. Bd., hier S. 49 ff, 55 ff.

[17]) Emma Katz, Mittelalterliche Altarpfründen der Diözese Bremen im Gebiet westlich der Elbe, Brem. Jahrb., 30. Bd., hier S. 47 f, 51 f.

[18]) Brem. U.B., I, Nr. 384 Anm.

[19]) Oldenb. U.B., IV, Nr. 940.

Gründungen größeren oder geringeren Ausmaßes zu vermehren. Wieweit die Chorherren des einzelnen durch den jeweiligen Propst vertretenen Stifts daran teilhatten, ist eine zweite Frage: von solcher Pfründenhäufung werden sie kaum Vorteil gehabt haben, und man möchte bezweifeln, daß ihnen auch bei einer Inkorporation allzuviel von dem neuen Erwerb als ihr Anteil zugefallen wäre.

In diese Entwicklung gehört gleichfalls der Erwerb der Propstei Reepsholt durch die Pröpste von Wilhadi. Wohl haben wir eine Liste Reepsholter Pröpste seit dem Jahre 1139, und sie reicht zeitlich über das Jahr 1434, in dem der Erwerb vor sich ging, hinaus; aber bei den nach diesem Jahre genannten scheint es sich schon um die eben erwähnten Pröpste von Wilhadi gehandelt zu haben. Hier ging es also um eine Inkorporation, um eine förmliche Übernahme des Reepsholtischen Gutes auf die Propstei von Wilhadi. Erzbischof Johann Rode sagt um 1500 in seinem Registrum bonorum et jurium ecclesiae Bremensis: Decanus Repesholtensis licet nunc ecclesia Repesholtensis est desolata et totaliter annihilata et praepositurae S(ancti) Stephani et Oldenburg incorporata et annexa vel unita[20]). Also schon um 1500 war die Reepsholter Stiftskirche nicht mehr vorhanden; ihre Güter waren der Bremer Wilhadipropstei — denn das ist Stephani — und dem Oldenburger Lambertistift einverleibt. Doch ist die letzte Bemerkung wohl nur so zu verstehen, daß hier nur der Propst, nicht das etwa noch vom Propsteigut lebende Stift gemeint ist — ein Hinweis auf die oben schon genannte Vermutung, daß den Vorteil von solchen Inkorporationen in erster Linie der Propst hatte.

Diesen Bemerkungen aus Johann Rodes Registrum entspricht der Sachverhalt, wie er uns nunmehr aus den im Vatikanischen Archiv ruhenden Urkunden[21]) bekanntgeworden ist. In beiden wird ausgeführt, daß Erzbischof Nicolaus schon die Inkorporierung durchgeführt habe: da er von 1420—1435 den bremischen Erzstuhl innehatte und man sich bald um die päpstliche Bestätigung seiner Maßnahmen bemüht haben wird, ist anzunehmen, daß sie nicht allzu lange vorher, wahrscheinlich noch im selben Jahre 1434, aus dem die Urkunden stammen, getroffen worden sind. Als Grund für sie wird die bedrängte Lage der

[20]) Vgl. Mithoff a. a. O., S. 171; Johannes Rode Archiepiscopi Registrum Bonorum et Jurium Ecclesiae Bremensis (Johann Roden Bok), herausgeg. im Auftrag des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern von Richard Cappelle, 1926, S. 50.

[21]) Reg. Suppl. 293, fol. 233 a; Reg. Lat. 364, fol. 241 ro.

beiden in Frage kommenden Stifter angeführt. In Reepsholt sei eine Kollegiatkirche gewesen, einst, in früherer Zeit also; dann aber sei sie in der Zahl, wohl der dorthin gehörigen Kanoniker, preisgegeben worden; die Erträge, Renten und Einkünfte seien so sehr zurückgegangen, daß keiner der Geistlichen der bremischen Domkirche, wie sie vordem zu tun gepflegt hätten, ihr mehr habe vorstehen wollen. Hier finden wir also die Bestätigung dafür, daß ein Bremer Domherr zugleich auch Propst von Reepsholt gewesen ist. Ein Vergleich der uns überlieferten Namen hätte uns übrigens dasselbe lehren können; seit 1222, vielleicht gar seit 1217, nach Ausweis der Zeugenlisten in zwei Urkunden aus diesen Jahren, werden uns als solche ausschließlich Bremer Domherren genannt[22]).

Ein Propst von Reepsholt wollte sich im Bremer Dom also nicht finden, wenn er eben nur Propst dieses Stiftes hätte sein sollen. Immerhin gab es aber noch Einkünfte von dort her, und wenn wir in Rechnung stellen, daß sie in den gegebenen Unterlagen eher kleiner als zu groß angegeben werden, um das Gesuch um Inkorporation desto eher durchzudrücken, so mögen sie immerhin noch beträchtlich genug gewesen sein, um sie als Zugabe zu anderen Einkünften bemerkenswert erscheinen zu lassen.

Mehr als zwei Mark Silber jährlichen Ertrages hätten sie nach allgemeiner Schätzung nicht betragen, wird uns erzählt; die von Wilhadi hätten aber vier Mark Silber nicht überschritten, berichten uns die Urkunden wenig später. Wir wissen aus eingehenden Studien über den Güterbesitz von Wilhadi-Stephani[23]), daß das einen nicht unbeträchtlichen Besitz an Land, Meiergefällen, Renten und ähnlichem voraussetzt, und verstehen so den Wunsch des Propstes von Wilhadi, der, landschaftlich gesehen, seinen Einfluß in das Land westlich der Weser hinein sowieso kräftig entwickelt hatte, die Reepsholter Einkünfte seinem Besitz zuzuschlagen.

Die allgemeine Begründung, die diesem Wunsch mitgegeben wird, ist eine beinahe formelhafte Redewendung: propter guerrarum turbines, quae partes illas diucius afflixerunt, und, wie die päpstliche Bulle hinzusetzt — die oben erwähnte[24]) einzige Abweichung gegen die Supplik übrigens — ac alios sinistros eventus. Den Sinn dieses

[22]) Brem. U.B., I, Nr. 112 u. 123.

[23]) Friedrich Prüser, Die Güterverhältnisse des Wilhadi-Stephani-Kapitels in Bremen, I, Brem. Jahrb., 30. Bd., S. 161 ff.

[24]) Vgl. S. 45, Anmerkung 2.

letzten Zusatzes würden wir vielleicht verstehen können, wenn wir über die innere Geschichte der Bremer Stifter besser unterrichtet wären. Die Kriegswirren jedoch, auf die hingewiesen wird, können höchstens die Friesenkämpfe sein, in die Bremen damals im Gefolge seiner Niederweserpolitik verwickelt gewesen war: sie hatten in der Tat eine starke geldliche Anspannung gebracht, — wenn es sich im Urkundentext, wie ausgeführt, nicht um eine allgemeine Redewendung handelt.

Erzbischof Nicolaus hatte dem Wunsch des Propstes von Wilhadi bereits gewillfahrt: aller Besitz, alle Äcker und Güter, alle Gerichtsbarkeit, alle Rechte und Zubehörungen, die Reepsholt einst gehabt hatte, waren dem Propst von Wilhadi für ewige Zeit zugesprochen worden, „prout in patentibus literis desuper confectis plenius continetur". Diese Urkunden kennen wir nicht; aber sie scheinen dem Propst von Wilhadi ohne die päpstliche Bestätigung gegen alle Gegenkräfte noch nicht genügend wirksam gewesen zu sein. Deshalb also seine Bitte an den Papst, die für alle Zukunft sichern soll.

Der Propst hatte aber noch ein anderes Anliegen: es möchten ihm auch seine Rechte aus seiner Chorherrenstelle am bremischen Dom nicht entgegenstehen, das heißt, diese sollten ihm wegen der neuen Erwerbung nicht geschmälert werden, wie auch nicht die, die er an der beständigen Vikarie am Altar der Heiligen Mutter Gottes in der Peterskirche zu Seehausen in der Verdener Diözese hatte. Damit kann nur Seehausen in der Altmark gemeint sein, bis wohin der Verdener Bischofssprengel reichte[25]).

Ebenso enthüllt sich uns hier noch ein zusätzlicher Beweis, wie weit diese Pfründenhäufung in der Tat ging und wie weit der einzelne Geistliche, zum mindesten der in höherer Stellung, seinen Einfluß erstrecken konnte.

Fragen wir noch, wer dieser Propst von Wilhadi gewesen ist, der auf solche Weise eine durch keinerlei Hemmungen behinderte Pfründenpolitik trieb. Theodericus Beller wird er hier genannt, Boller heißt er in anderen bremischen Urkunden, so in der bekannten „Tafel", der „Eintracht", dem Grundgesetz bremischer Verfassung[26]), und Baller in

[25]) Vgl. Karl F. Spruner, Historisch-Geographischer Handatlas zur Geschichte der Staaten Europas 1846, Nr. 11.

[26]) Brem. U.B., V, Nr. 499. 9. April 1433. — Daß B. hier als Dekan genannt worden sei, wie Entholt, Brem. U.B., VI, Nr. 46, es angibt, ist ein Irrtum. Der hier genannte Dekan Diederich ist Diederich Wendt.

einer Urkunde des Domkapitels vom 1. März 1436[27]). Es handelt sich offenbar um einen Angehörigen der zu Anfang des 15. Jahrhunderts sehr bekannten Ratmannenfamilie Balleer[28]). Einen Diederich Boller kennen wir als mehrfachen Geldgeber beim großen Rathausbau; er gehört der Tuchhändlergilde an, und aus seinem Beruf wird ihm sein Reichtum gekommen sein[29]). Der bekannteste Ratmann aus dieser Familie ist Arend Balleer, der tapfere Hauptmann der neuerrichteten Vredeborch an der Grenze Butjadingens, der im Jahre 1418 bei der Abwehr des Überrumpelungsversuches Gerold und Dude Didensons fiel. In unserem Falle war ein Mitglied dieser Familie in den geistlichen Stand hineingegangen, gar einer der schärfsten Vertreter seiner Pfründenpolitik geworden. Es rundet das Bild, wenn wir erfahren, daß dieser Diederich Balleer nicht nur Propst von Wilhadi, sondern auch von Anschari gewesen ist[30]). Vier Propsteien — auch die von Lamberti in Oldenburg gehört ja dazu — waren hier also in einer Hand vereinigt. Dieser hohe Geistliche ist, wie so mancher andere, ein Beispiel dafür, daß Mitglieder solcher Familien, so sehr sie auch in der Stadt verwurzelt waren, im geistlichen Bezirk doch eine ungehemmte Einkommens- und Pfründenpolitik trieben. Der persönliche Vorteil ging hier über den des Bezirks, aus dem man selber gekommen war. Eine der wenigen Ausnahmen scheint die liebenswerte Persönlichkeit Herbert Schenes gewesen zu sein[31]).

Doch über diese Fragen, die aus diesem Zusammenhang auftauchen, wird Näheres und mehr zu sagen sein, wenn wir imstande sein werden, insgesamt die Herkunft der Geistlichen in den bremischen Stiftern, dies auch für die mittelalterliche Spätzeit, zu betrachten[32]).

[27]) Brem. U.B., VI, Nr. 88.

[28]) Post, Stemmata Familiarum Bremensium, Nachtrag; C. A. Heineken, Geschlechtsregister alter und neuer bremischer Familien, 1808, unter „Balleer".

[29]) Brem. Jahrb., 2. Bd., S. 351, 353, 354.

[30]) Hermann Post, Der Freyen Reichs-Stadt Bremen geistlicher Staat älterer und neuerer Zeiten, S. 95 mit Nachweisen für die Jahre 1431, 1433 und 1445. Ein „her Direk Baller, provest to senten Steffen" erscheint bei einem zu Esens am 23. Juli 1447 abgegebenen Schiedsspruch, Ostfriesisches U.B., I, 586.

[31]) Vgl. W. von Bippen, Die Verfasser der ältesten bremischen Stadtchronik. Brem. Jahrb., 12. Bd., S. 108 ff, vor allem S. 115.

[32]) Ein Anfang ist mit den Arbeiten des Verfassers über „Bremische Stiftsgeistliche des späten Mittelalters und ihre verwandtschaftlichen Beziehungen" gemacht worden, die in einem 1. Teil bis etwa 1350 reichen. Brem. Jahrb., 41. Bd., S. 1—85, und 43. Bd., S. 31—124.

Anhang

Wortlaut der Inkorporationsurkunde[33]*:*

Papst Eugen IV. bewilligt eine Supplik des Theodericus Beller, Propstes zu St. Willehadi in Bremen, um Bestätigung der durch den Erzbischof Nicolaus von Bremen vorgenommenen Inkorporierung der Propstei Reepsholt in die genannte Bremer Propstei.

Florenz, den 18. Dezember 1434.

Vatikanisches Archiv zu Rom, Reg. Suppl. alt 293, neu 300, fol. 233a

Beatissime pater. Dudum reverendissimus pater Nicolaus, archiepiscopus Bremensis, considerans, quod prepositura ecclesie in Repesholte, Bremensis diocesis, que inibi antequam ecclesia ipsa canonicorum numero destitueretur principalis dignitas curata et electiva erat et per unum ex canonicis Bremensibus regi consuevit, propter guerrarum turbines, que partes illas diucius afflixerunt, in suis fructibus, redditibus et proventibus, qui duarum marcharum argenti secundum communem extimacionem valorem annuum non excedunt, adeo tenuis existit et exilis, quod nullus dictorum canonicorum illam in titulum desideravit habere et propterea tanto tempore vacavit, quod de eius vero vacacionis modo certa noticia non habetur; quodque eciam prepositura ecclesie sancti Willehadi Bremensis, que inibi principalis dignitas curata et electiva est ac in dicta Bremensi ecclesia eciam dignitas reputatur similiter in suis fructibus, redditibus et proventibus, qui quatuor marcharum argenti similium secundum extimacionem predictam valorem annuum non excedunt, propter easdem guerrarum turbines decrevit, quod illam pro tempore obtinens de huiusmodi fructibus sustentari et statum suum decenter tenere non potest; quodque eciam bona ipsarum prepositurarum ita contigua sunt, quod per prepositum eiusdem ecclesie sancti Willehadi existentem pro tempore commode regi et gubernari possint, dictam prepositurarum in Repesholte totaliter auctoritate ordinaria suppressit eamque cum omnibus possessionibus, agris et bonis, necnon iurisdictionibus, iuribus et pertinenciis suis

[33]) Die Urkunde bildet eine wertvolle Ergänzung des bisher nur auf zwei Lieferungen gediehenen 6. Bandes des Bremischen Urkundenbuches (Bremen 1940 ff.) und wäre hier nach Nr. 36 einzuordnen.

eidem prepositure dicte ecclesie sancti Willehadi eadem auctoritate in perpetuum univit, incorporavit et annexit, prout in patentibus literis desuper confectis plenius continetur.

Verum, pater sancte, devotus vester Theodericus Beller, prepositus dicte ecclesie sancti Willehadi, dubitat, premissa ex certis causis, viribus non subsistere, quare supplicat sanctitati vestre eidem dictus T[heodericus] prepositus, quatenus unionem, incorporacionem et annexionem predictas ratas et gratas habentes easque ex certa sciencia confirmare et approbare, omnesque defectus, si qui intervenerint, auctoritate apostolica supplere misericorditer dignemini, in contrarium editis non obstantibus quibuscumque. Non obstantibus predictis ac canonicatu et prebenda in dicta Bremensi necnon perpetua vicaria ad altare beate Marie virginis situm in Sancti Petri Sehusensi Verdensis diocesis ecclesiis, quorum omnium fructus etc. quatuordecim marcharum argenti similium secundum extimacionem predictam valorem annuum non excedunt ac gracia expectativa in cancellaria apostolica exprimenda, cum aliis non obstanciis et clausulis oportunis.

Concessum ut petitur et committatur, in presencia domini nostri pape C. Cerviensis. Datum Florencie quintodecimo kal. Januarii anno quarto.

Die unter demselben Datum ausgefertigte Bulle in dieser Angelegenheit findet sich Reg. Lat. 364, fol. alt 141, neu 241 b, hat oben rechts „G. de Elten", unten links „An[tonius] XXVIII. de Adria". Inhaltlich weicht sie nur ab in der Angabe: propter guerrarum turbines, quibus partes ille afflicte fuere, ac alios sinistros eventus.

IV.

St. Hulpe

Zur Deutung des Stedinger Siegels

Von Karl Sichart

Im Chorgebet der katholischen Kirche begegnen uns die den Psalmen Davids entnommenen Verse:

Psalm 45:

Deus noster refugium et virtus : Adjutor in tribulationibus, quae invenerunt nos nimis.

(Gott ist unsere Zuflucht und unsere Stärke : Er ist unser Helfer in der Trübsal, die über uns kommt.)

Psalm 69:

Deus in adjutorium meum intende!

Domine ad adjuvandum me festina!

(O Gott, habe acht auf meine Hilfe!

Herr, eile, mir zu helfen!)

Ego vero egenus et pauper sum : Deus adjuva me!

(Ich aber bin elend und arm : Du, o Gott, stehe mir bei!)

Adjutor meus et liberator meus es tu : Domine ne moreris!

(Mein Helfer und mein Erlöser bist Du : o Herr, säume nicht!)

Auf dieses alttestamentliche Gedankengut von dem göttlichen Helfer aus der Zeit um 1000 vor Christus berief sich schon der Apostel Paulus, wenn er in seinem um 63 n. Chr. geschriebenen Briefe an die Hebräer (13,6) daraus zitiert:

Psalm 117,6: Dominus mihi adjutor, non timeo, quid faciat homo.

(Der Herr ist mein Helfer, nicht brauch' ich mich zu fürchten. Was könnte ein Mensch mir anhaben?)

Im gleichen Sinne schrieb der hl. Augustinus (354—430) in seiner Confessio theologica II,8: „Peccator homo non auderet, labia ad deum aperire. Dat ausum loquendi Christus Dominus, quem habemus sacerdotem in coelis pro nobis interpellantem. In huis advocati nostri allegatione confido." (Der sündige Mensch würde nicht wagen, seinen Mund im Gebete zu Gott zu öffnen. Aber den Mut dazu gibt ihm Christus der Herr, an dem wir einen Mittler im Himmel haben. Auf diesen unseren Fürsprecher vertraue und berufe ich mich.)

Und in der Frühzeit des Christentums in Deutschland berichten uns um 790 n. Chr. die alten fränkischen Reichsannalen über die göttliche Hilfe bei der Schilderung der Kämpfe Karls des Großen mit den Sachsen:

„Dominus Karolus rex et Franci solito more super eos inruentes (et Saxones terga vertentes) et D o m i n o a u x i l i a n t e Franci victores extiterunt" [1]).

Ferner lesen wir, daß Karl der Große nach mittelalterlicher Überlieferung das besiegte Sachsenland „deo, cuius eam devicit adjutorio, obtulit" [2]). Und nach einer alten Sage gründete er an Orten, wo er siegte, Kirchen und Kapellen, die er Christus unter dem Namen S t. A d j u t o r i u m (d. h. hl. Hilfe) weihen ließ. So soll er auch auf der Drebber Höhe bei Diepholz nach blutigem Kampfe über Widukind einen Sieg errungen und aus Dankbarkeit für die „Göttliche Hülfe" die Kirche zu Nuttlo gestiftet haben.

Diese Auffassung von dem göttlichen Helfer begegnet uns auch wiederholt im altsächsischen Epos „Heliand" (um 800 n. Chr.) und wird von K. Simrock, dem feinsinnigen Interpreten altdeutscher Texte, mit „Nothelfer" übersetzt [3]).

Vers 1110:

„. . . . . Beten sollen wir
zu dem allmächtigen Gott, ihm allein
in Demut dienen die Degen allzumal,
die Helden, um seine Huld: dann ist Hilfe bereit
den Menschen männiglich."

Vers 1565:

„Auch gebiet ich euch noch, wenn zum Gebet ihr euch neigt,
und euren Herrn um Hilfe bittet,
. . . . . .
dann tut es heimlich, denn der Herr weiß es doch,
der Heilige im Himmel. Dann gewährt er euch alles,
worum ihr ihn bittet, wenn zum Gebet ihr euch neigt
mit lauterem Herzen."

[1]) Ann. Lauriss. (MG. SS. I, 164). — Wilmanns, R., Kaiserurkunden von Westfalen, I, 132.

[2]) Platen, P., Der Ursprung der Rolande, 1903, S. 17 f.

[3]) Der Heliand, ein Sachsensang aus dem 9. Jahrhundert, 5. Liebesgabe dtsch. Hochschüler, 1915: Vers 5602 neriendo Christ. — MG. SS. VII, 288.

Im selben Sinne schrieb der Mystiker Thomas von Kempen († 1471) in seiner „Nachfolge Christi": „ego tecum ero in omni tribulatione" und „potens sum te eripere ab omni confusione et injuria", ferner „propter Jesum suscepimus crucem; propter Jesum perseveramus in cruce, et erit adjutor noster" [4]).

Auch der Chronist Hamelmann († 1595) nimmt zur St. Hülfe Stellung: vicit Carolus postremo Saxones et ideo erecto sacello indidit nomen loco Zunt Hulpe ab auxilio divino [5]).

Ihm schließt sich 1667 Winkelmann mit den Worten an: ao. 783 Carolus summa festinatione eodem contendit, omnesque invocato Dei auxilio, ad internecionem celeriter delet, in cuius rei memoriam ibi erexit sacellum, nominavitque ab auxilio divino Sunt Hulpe [6]).

Auf diese Zusammenhänge ist dann 1765 von Johann Philipp Cassel noch einmal unmißverständlich hingewiesen worden: „Zum Andenken dieses göttlichen Beistandes ließ Kaiser Karl an jenem Orte ein Denkmal durch eine Kapelle aufrichten und nannte sie S a n c t u m A d j u t o r i u m. Hieraus haben einfältige Leute später einen Heiligen gemacht und St. Hulpe genannt." [7])

Man wird sich also zunächst darüber klar sein müssen, daß St. Hulpe kein Personen-, sondern ein Sachname ist. Es handelte sich nicht um den St. Hulpe, sondern um die St. Hulpe (St. Hülfe). Wer das verwechselt, begeht einen Kapitalfehler. Weitere Aufklärung gibt uns dann zunächst eine Urkunde aus dem Jahre 1380, worin es heißt: „Wy verkopen dem ghuden heren sunte Hulpe, dat got zulven is, in siner kerken tho Nutlo unsen hof in dem dorpe Drebber" [8]). Hier ist die Erklärung des Urkundenschreibers für „sunte Hulpe" richtig, insofern es sich um die göttliche Hülfe handelt.

Ferner wird in einer Urkunde vom 6. September 1501 eine Vicarie Sunte Hulpe in der Lambertikirche in Oldenburg „achter dem chore" erwähnt [9]). Auch in diesem Falle ist Sunte Hulpe kein neuer Heiliger. Das geht unmißverständlich aus anderen Urkunden hervor [10]), die sich

[4]) Thomas a Kempis, De imitatione Christi, III 35, 56.
[5]) Hamelmann, H., in Opera, hrsg. v. Wasserbach, I, 80.
[6]) Winkelmann, J. J., Notitia histor. Oldenburg 1667, S. 376, 386.
[7]) Cassel, J. Ph., Histor. Nachrichten von dem Märtirer Sanct Hulpe, Bremen 1765, S. 5.
[8]) v. Hodenberg, W., Diepholzer UB., Nr. 79; 83.
[9]) Oldenburger UB., IV, 1162.
[10]) Oldenburger UB., IV, Nr. 1157, 1159, 1161, 1177, 1178, 1188, 1200, 1203, 1205, 1328.

auf dieselbe Vicarie in der Lambertikirche beziehen. In ihnen wird Johann Wullenwewer jedesmal „vicarius des altares der Hulpe godes" genannt. Wenn Georg Sello unter Berufung auf Kohli sagt[11]), Graf Johann von Oldenburg habe im Jahre 1504 (!) zu Ehren des Märtyrers St. Hulpe eine Vicarie in der Lambertikirche in Oldenburg gestiftet, so hat Kohli das nicht behauptet. Kohli sagt wohl, daß „das Volk wiederholt für Kapellen, die auf die Hülfe Gottes — sanctum adjutorium — geweiht waren, einen neuen Heiligen St. Hülfe" konstruierte, daß aber Graf Johann „ein Vicarielehen zur Ehre der Hülfe Gottes (Vicarie St. Hulpe)" gestiftet habe[12]).

Besonders wertvoll zur Klärung der Helferfrage ist auch eine Begebenheit aus dem Jahre 1550. Der Pfarrer und Rektor der Lateinschule in Wormar (Holland) erklärte seinen Schülern, die ihn um Aufklärung baten, daß der unter dem Namen „Sinte Helper" bei Prozessionen umgetragene Gekreuzigte der Salvator (d. i. Heiland) sei, quod latine est sanctus Adjutor[13]). Karl v. Spieß hat ihn nicht verstanden.

Auch ein altes Gebetbuchbild, das Christus darstellt und die Umschrift trägt: „Eigentliche Contrafaktur des Bildes der Göttlichen Hülf zu Bamberg in der Jungfern-Closter zum hl. Grab" zeigt uns, daß St. Hulpe kein besonderer Heiliger ist.

Ebenso aufschlußreich für die Helferfrage ist auch ein alter Kelch in der Kirche zu Steinkirchen im Alten Lande a. d. Elbe mit der Eingravierung, die uns Christus am Kreuze als unseren Mittler und Fürbitter bei Gott dem Vater zeigt. Zu beiden Seiten stehen Johannes und Maria, und die Beischrift lautet: „Sancte Holpe, bidde vor uns". Wer bezweifelt, daß es sich auch in diesem Falle um die göttliche Hülfe handelt?[14])

Es ist fraglich, ob Melchior Kohlmann klar gesehen hat[15]), als er in seinem handschriftlichen Nachlaß auf eine Urkunde vom 26. Mai 1369 hinwies, in der Erzbischof Albert den Dekan und das Kapitel von

[11]) Kohli, L., Handbuch einer . . . . Beschreibung des Herzogtums Oldenburg, 1844, I 283. — Sello, G., Beiträge zur Geschichte des Landes Würden, 1891, S. 2.

[12]) Weil Sello die Stiftung ebenso wie Kohli ins Jahr 1504 statt 1501 verlegt, wird Sello die Urkunden selbst nicht zu Rate gezogen haben.

[13]) Jahrbuch der Görresgesellschaft, 1914, S. 78 ff.

[14]) Cassel, J. Ph., a. a. O., S. 7.

[15]) Kohlmann, M., Handschriftl. Nachlaß zur bremischen Geschichte, Bd. 6, S. 529, worauf mich Dr. Prüser frdl. aufmerksam machte.

St. Ansgari in Bremen bat, das dem Hl. Geist (d. i. dogmatisch die dritte Person in der Gottheit[16]) — daher Hl. Dreifaltigkeit) errichtete Bildnis sancti Hulpe (d. i. sinngemäß die hl. Hülfe) in die Kapelle des St. Jürgen-Gasthauses hineinzunehmen. Ob dieses Bildnis der göttlichen Hülfe wie in der St. Gangolfus-Kirche in Bamberg ein Cruzifixus war, wissen wir nicht, vermuten es aber.

Wenn J. Fr. Iken im Bremischen Jahrbuch, Bd. 19, 1900, S. 152, annimmt, daß das St. Jürgen-Gasthaus erst im Jahre 1435 unter diesem Namen erscheine, so irrt er. Er selbst sagt S. 146, daß das Landbuch des Gasthauses den Namen „Registrum bonorum Hospitii St. Georgii" habe und 1338 begonnen worden sei. Auch Ikens Hinweis (S. 151), daß das Gasthaus, wenn es in den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts einige Male erwähnt werde, nur als Hospitale oder Hospitium ohne nähere Bezeichnung vorkomme, ist noch kein Beweis dafür, daß der Name St. Jürgen-Gasthaus bald nach 1300 nicht gebräuchlich gewesen sei.

Nun gehörte nach den sehr eingehenden und wertvollen Untersuchungen von Friedrich Prüser (Bremisches Jahrbuch, Bd. 41, S. 52) die wohlhabende und bürgerliche Familie „von Vechta" um 1300 dem Bremer Ratskollegium an. Der nachweisbar erste, um 1250 Geborene, hieß Johannes von Vechta, offenbar nach seinem Geburtsort so in Bremen genannt. Der Patron der Vechtaer Pfarrkirche aber ist der hl. Georg, und da Johannes von Vechta 1301 Vorsteher des Bremer Gasthauses war, dürfen wir mit guten Gründen annehmen, daß es von ihm den Namen St. Jürgen erhalten hat.

Zu seiner ausgewanderten Sippe gehörte ohne Zweifel auch Konrad von Vechta, der durch diese Feststellung nun in ein neues Licht gerückt wird. Er trat 1402 in der Verdener Bischofsgeschichte hervor, spielte auf dem Konstanzer Konzil (1414—1418) eine unrühmliche Rolle und wurde, vom Wohlwollen König Wenzels getragen, 1413 Erzbischof von Prag. Auch sein Bruder Konstantin von Vechta, der von 1400 bis 1421 als Dompropst in Bremen urkundlich belegt ist, gehörte zu dieser Sippe.

[16]) Vgl. das Missale-Symbolum im Gebet- und Gesangbuch der Diözese Osnabrück: Credo in unum Deum, patrem omnipotentem . . . et in unum Dominum Jesum Christum, filium Dei unigenitum et ex patre natum ante omnia saecula, Deum verum, . . . descendit de coelis et incarnatus est de Spiritu sancto ex Maria Virgine et homo factus est . . . etc. — (Credo) et in Spiritum Sanctum, qui ex patre filioque procedit.

Die oben genannte Urkunde vom 26. Mai 1369 vermittelt uns auch die Möglichkeit einer richtigen Beurteilung der Urkunde vom 20. August 1369[17]), in der durch den Bürgermeister Martini von Bremen und den Ratsherrn Konrad von Haren mit Zustimmung des Erzbischofs Albert von Bremen im St. Jürgen-Gasthause „ein Bildnis des Märtyrers sanctus Hulpe" aufgestellt wurde. Die Zustimmung Alberts bezieht sich auf Christus, der durch seinen qualvollen Tod als Märtyrer uns von der Erbsünde erlöst hat und so unser Helfer geworden ist. Dasselbe ist auch aus der Urkunde vom 26. Mai 1369 zu folgern. Der Märtyrer sanctus Hulpe in der Urkunde vom 20. August 1369 ist deshalb, wie Hermann Lange will[18]), nur scheinbar als legendenhafte Personifizierung des Adjutorium Dei anzusehen.

Wenn mit Berufung auf das Bremische Urkundenbuch (Anmerkung 2 der Urkunde vom 20. August 1369) im Oldenburger Jahrbuch, Bd. 46, S. 73, gesagt worden ist, daß am „Feste des Heiligen Sunte Hulpe" am ersten Montag nach Trinitatis (Hl. Dreifaltigkeit) im Gasthaus (St. Jürgen-Spital) gepredigt werden sollte, so bedarf diese Stelle einer Berichtigung. Es hätte stilistisch richtig „am Feste des Sunte Hulpe" heißen müssen. Aber aus der betreffenden Stelle im Bremer Urkundenbuch geht nicht hervor, daß es sich um einen besonderen Heiligen, St. Hulpe, gehandelt hat. Sie lautet: „Im St. Jürgen-Landbuch (S. 26) findet sich in einer Aufzeichnung über die heiligen Tage, an denen gepredigt werden sollte, aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts auch: in dem hilghen daghe zunte Hulpe".

„Heilige Tage" sind natürlich keine „Heiligentage". Um erstere handelt es sich hier. Denn bei einer genauen Nachprüfung der Anmerkung 2 konnte ich feststellen, daß sich in dem genannten Landbuche folgende Eintragung findet: „In dessen Tyden schalen de Vorstehendere predeken laten tom Gasthuse: in dem hilgen dage to Paschen, item des achten dages na Paschen, so is der Capellen (d. i. des Gasthauses) Wyginghe, in dem hilgen dage sunte Jürgen, in dem hilgen dage to Pinxten, in dem hilgen dage Zunte Hulpe, de is des negesten Mandages, alse man begeiht de hilgen Drivoldicheit, in dem hilgen dage de twelf Aposteln (15. Juli?), in dem dage unser Vrouwen Assumptionis (d. i. Mariä Himmelfahrt), in sunte Dionisius dage, in

[17]) Bremisches UB., III, 367.

[18]) Vgl. Lange, H., Die christliche Liebestätigkeit im Mittelalter in Bremen (in: Münstersche Beiträge zur Theologie, 1925, Heft 5), S. 92 ff. und Anm. 447.

dem hilgen Dage to Winachten, in sunte Antonius dage, in sunte Ghertrudis dage". Zu den „heiligen Tagen" gehörte im Anfang des 15. Jahrhunderts also auch das Fest Sunte Hulpe, d. h. der Hülfe Gottes. Auch der Schreiber dieser Notiz im Landbuche hat es nicht anders verstanden. Und das war der „helperdag", den man noch lange als den „guten Montag" kannte. Eine andere Deutung ist nicht möglich.

Wir danken es K. v. Spieß[19]), daß er noch zwei andere Beispiele für seine Helfer-Theorie angibt, um zu beweisen, daß der sogenannte hl. Helfer ein getarnter germanischer Gott sei; aber auch mit diesen beiden ist er für die Deutung im Irrtum. Der Kult des hl. Helfers soll nach ihm vom Hülfensberg bei Heiligenstadt ausgegangen sein. Der Berg werde in gelehrten Schriften mons sancti Salvatoris genannt. Die Jesuiten hätten richtig mons Adjutoris übersetzt, aber die falsche Übersetzung „Salvatoris" hinzugefügt.

Ferner mißdeutet er ein von G. Schnürer mitgeteiltes Testament aus dem Jahre 1367, in dem das Bildnis eines St. Helpericus erwähnt wird. Der Helfer ist auch hier kein Heiliger; sondern der göttliche Helfer ist nur volkstümlich latinisiert worden.

Wenn sich die ursprüngliche Christusverehrung als „Göttliche Hülfe" auch nur in der St. Gangolfus-Kirche in Bamberg rein erhalten hat, so haben unsere Untersuchungen doch gezeigt, daß Sunte Hulpe kein Heiliger und die göttliche Hülfe Gott selber war, daß es ferner einen Kult zu Ehren eines hl. Helfer, wie er von den Volkskundeforschern verstanden wird, gar nicht gegeben hat. Und wenn der Schreiber der Urkunde vom Jahre 1380 es für nötig hielt, den „guden Herrn Sunte Hulpe" zu erklären, so werden wir uns klar zu machen haben, daß es im Mittelalter tatsächlich Leute gab, die in nicht mehr verstandenen Bildnissen einen Heiligen sahen.

Solche vom Volke erhobene Heilige begegnen uns öfter. Auf den sogenannten hl. Jodute habe ich schon im Bremischen Jahrbuch aufmerksam gemacht[20]). Da sich zahlreiche Jodutenberge im Mündungsgebiet der Weser, einer sogar nahe bei Delmenhorst, befinden, wäre es denkbar, daß die in der St. Egidii-Kirche zu Berne aufgestellte Holz- oder Steinfigur, vom Chronisten H. Wolters „idolum Ammon" ge-

[19]) K. v. Spieß in: Jahrb. f. hist. Volkskunde, Bd. 8/9, (Marksteine der Volkskunde, 2. Teil, S. 201).

[20]) Brem. UB., III 367. — Brem. Jb., Bd. 39, 1940, S. 1 ff.

nannt[21]), ein Jodute gewesen ist, den Chronisten für einen Heiligen, bisweilen auch für einen Abgott gehalten haben. Eine Zeitlang gehörte auch Roland, der Paladin Kaiser Karls, der Gemeinschaft solcher Heiligen an. Über ihn (Orlando santo) schrieb z. B. noch 1597 Giuliano Graziano eine Monographie[22]), und nach der Sächsischen Weltchronik „vacht san Ruland in der Heidenschaft zu Runzefal" mit dem Schwerte des Kaisers[23]). Alle drei Heiligen sind nicht in die Acta Sanctorum der Bollandisten, das größte kritische Sammelwerk, das je über die Heiligen der katholischen Kirche geschrieben wurde und seit 300 Jahren in Arbeit ist, aufgenommen. Es steht zwar fest, daß die Kanonisierung von Heiligen im Mittelalter erst seit 1170 vorgeschrieben war; die Kirche hat aber Kulte, die „ab immemorabili" bestanden, nicht immer verboten.

Wenn man auch mit solchen Zulassungen einen erbaulichen Zweck verfolgte, so ist man doch dabei sicher oft zu weitherzig gewesen. Die Verehrung solcher Pseudo-Heiligen verletzte tiefer veranlagte Seelen, und die Sucht des Mittelalters, Reliquien von Heiligen zu besitzen, hat oft zu Fälschungen Anlaß gegeben[24]). Das waren „bedauerliche Verirrungen des religiösen Eifers, bei dem verwerflicher Betrug auf die Leichtgläubigkeit der Menge sündigte"[25]).

Daß das Volk in ihnen aus Unkenntnis bisweilen einen Heiligen sah, braucht uns nicht zu wundern. Aber wenn der Volkskundeforscher K. A. Bernoulli beim Anblick des Steinbildes von Oberwinterthur ausruft: „Wahrhaftig, es ist der Donnergott Donar selbst. — Seine Hüften umschlingt der Stärkegürtel, in dem der kurze Stiel des Hammers steckt"[26]), so hätte man sich besser dem Urteil seines Fachkollegen E. Jung angeschlossen, der diese Behauptung kühn und ein unbewiesenes Phantasiegebilde nennt[27]).

[21]) Meibom, SS. rer. Germ., II 98: Idolum etiam Ammon in ecclesiam S. Egidii in Berna statuerunt ad occidentem, post eorum maledictionem a sede Apostolica. — Korner, H., Chronicon (in Eccardi corpus hist. medii aevi, II, z. Jahr 1117: . . . statuam in modum viri armati armis patriae locaverunt cum galea ferrea. Hunc virum rustici illius terrae et rudes Sanctum Tyodute vulgariter nominant.

[22]) Gratiano, G., Vita e morte d'Orlando Santo.

[23]) Hoede, H., Deutsche Rolande, 1934, S. 76 ff.

[24]) Vgl. Rasteder Chronik (Friesisches Archiv II, 258 f.).

[25]) Widmann, S. P., Geschichtsel, Paderborn 1913, S. 161.

[26]) Bernoulli, Die Heiligen der Merowinger, S. 75.

[27]) Jung, E., Germanische Götter u. Helden, 1922, S. 128.

Es ist auch durchaus verständlich, daß es zu jeder Zeit Geistliche gegeben hat, die gegen eine unkanonische oder zweideutige Heiligenverehrung Stellung nahmen und sie bekämpften, aber nicht deshalb, weil sie, wie E. Jung meint, etwas Vorchristliches darin sahen, sondern weil sie etwas Unchristliches waren.

Hingewiesen sei schließlich noch auf die zahlreichen Erlöser-Ortsnamen. Auf der Cotentin-Halbinsel (Normandie) liegt z. B. St. Sauveur. Sauveur ist der Retter, Erretter, Helfer; St. Sauveur ist der Erlöser, Heiland. So in jedem französischen Wörterbuch zu lesen.

Die uralte Auffassung vom göttlichen Helfer ist also das Fundament der Gottesidee überhaupt und hat mit der germanischen Göttervorstellung, insofern sie als ursprünglich hingestellt wird, gar nichts zu tun. Und in der göttlichen Hülfe verehrte man den dreieinigen Gott. Das zu erkennen, bedarf es keiner theologischen Scharfsinnigkeit.

Nach diesen voraufgegangenen Ausführungen sind wir imstande, das, was im Oldenburger Jahrbuch, Bd. 1942/1943, S. 63 ff. und S. 68 bis 80 über diesen Stoff geschrieben worden ist, zu klären. Es handelt sich hierbei für uns im wesentlichen um eine Deutung des Stedinger Siegelbildes (Vgl. Abb. 1), für die das Siegel der Kirche in St. Hülfe (Nuttlo) bei Drebber (Abb. 2) zum Vergleich herangezogen wurde. Eine genaue Untersuchung ist daher erforderlich, wenn wir das Stedinger Siegelbild richtig beurteilen wollen.

Die St. Hülfer Siegelumschrift lautet: „Sigillum sacrosancte crucis ecclesiae in Nutlo". Sie war also eine Hl.-Kreuz-Kirche und deshalb als Christuskirche charakterisiert. Der Siegelstecher hat mit dieser Tat-

Abb. 1. Siegel des Stedinger Landes.

Abb. 2. Siegel der Kirche St. Hülfe.

sache — ob nach eigener Intention oder nach den Angaben seines Auftraggebers, läßt sich wohl nicht mehr feststellen — die alte Überlieferung, daß Karl der Große die Kirche aus Dankbarkeit für die göttliche Hülfe (St. Adjutorium) gestiftet habe, verbunden und nicht den leidenden Cruzifixus, sondern den siegreichen Heiland dargestellt. Als der große Helfer für die ganze Menschheit steht er mit ausgebreiteten Armen vor dem Kreuze mit dem Bibelwort Matthäus 11,28: „Kommet zu mir alle, die ihr mühselig und beladen seid, ich will euch erquicken“ [28]). Von dieser tiefreligiösen Auffassung und einem feinen Kunstempfinden getragen, konnte der Siegelstecher nicht die Dornen-, sondern nur die Königskrone verwenden, sich möglicherweise an die Helianddichtung erinnernd, in der Christus oft wie ein germanischer König geschildert und so den Deutschen begehrenswert und verehrungsvoll dargestellt wird. Diese aber stützte sich auf Lucas 23,3, wo Christus auf die Frage des Pilatus, ob er der König der Juden sei, antwortete: „Ja, ich bin es“.

So, vor dem Kreuze stehend, ist der Cruzifixus schon früh in die Kunst des germanischen Nordens eingegangen. In dem frühzeitig dem Christentum gewonnenen Irland gab man ihm noch dazu die lange Tunica als Gewand. Daran wird G. Sello gedacht haben, wenn er zu dem Stedinger Siegel, wo der Cruzifixus ebenfalls im Gewand und freistehend, aber die Hände ans Kreuz genagelt, erscheint, die kurze Notiz setzt: „Die Darstellung des bekleideten Christus ist an sich beachtenswert genug“ [29]). Am faltenreichsten ist mir das Gewand an dem ungekrönten Cruzifixus aus Erp (um 1200) im Kölner Diözesanmuseum begegnet. Auch das Bild von der göttlichen Hülfe in St. Gangolf zu Bamberg zeigt den Cruzifixus im langen, faltenreichen Gewande [30]).

Wenn also im Oldenburger Jahrbuch für das Stedinger Siegelbild in dem des Dorfes Nutlo, später St. Hülfe genannt, ein Vorbild gesehen wird, weil beide Kreuzfiguren ein Gewand tragen (S. 71, 80), so ist das ein Irrtum, denn das G e w a n d des St. Hülfer Siegels ist nicht das Vergleichsmoment, das tertiam comparationis. Die St. Hülfe von Nutlo ist der Göttliche Helfer, ist Christus. Dasselbe gilt vom Stedinger Siegelbild.

[28]) Textus latinus ex Vulgata: Venite ad me omnes, qui laboratis et onerati estis, et ego reficiam vos.

[29]) Sello, G., Studien zur Gesch. von Östringen u. Rüstringen, S. 99.

[30]) Vgl. Abb. bei K. v. Spieß, a. a. O.

Für Sello war das Stedinger Siegelbild „eine altertümliche Darstellung des gekreuzigten Heilandes“ [31]). Auch ich sehe in dem Cruzifixus des Stedinger Siegels in langem Gewande, das Haupt von einem wirklichen Heiligenschein umflossen, kein Rätsel. Daß diese Tatsache im Oldenburger Jahrbuch, S. 68, „nicht klar gesehen“ wird, ist durchaus verständlich. Auch das Fehlen einer Dornen- oder Königskrone ist kein Hindernis — zahlreiche andere Cruzifixe beweisen es und sind zu bekannt, als daß darauf eingegangen werden müßte —, ihn als das, was er darstellen sollte, nämlich Christus, aufzufassen. Und ich glaube auch nicht, daß irgendein Stedinger in dem Siegelbilde den germanischen Gott Wodan gewittert hat. Wenn Hanna Stephan in den Nägeln am Ende der Kreuzesbalken des Stedinger Siegelbildes (S. 64) Ortungssymbole sieht, so können wir ihr darin nicht folgen.

W. v. Hodenberg hat seinem Siegelabdruck nach einer Urkunde des Jahres 1511 die Überschrift gegeben: „Bowmester und Vorstender des hilligen cruces u n d der kerken to sunte Hulpe“. Es handelte sich indes um folgendes: Die Hl.-Kreuz-Kirche zu Nuttlo, urkundlich 1511 und 1518 mit diesem Namen belegt [32]), hatte das ganze Mittelalter hindurch auch den Namen St. Hülfe, wie die gesamten Diepholzer Urkunden bezeugen, in denen auf sie Bezug genommen wird. Das war ihr Name, mit dem sie uns auch in den ältesten lateinischen Chroniken (St. Adjutorium) begegnet. Sie existierte noch im Jahre 1518 und ist vermutlich in der Reformationszeit untergegangen. Das Dorf Nuttlo aber bekam um diese Zeit in Erinnerung an St. Adjutorium und an die hiernach benannte Kirche den Namen St. Hülfe. Das geht deutlich aus dem Visitationsbericht des Offizials Johann Missing hervor [33]).

Nach diesen Klarstellungen ist es nötig, noch auf einige andere in die Debatte geworfene Fragen einzugehen. Wenn Hanna Stephan unter Benutzung des Buches von Fr. Lorenz [34]) den sog. hl. Magnus in der Kirche zu Beber am Deister zu einem „Bauernheiligen christlicher Gestalt und uralten heidnischen Gehalts“ macht, „den die Bauern auf ihren Gerichtsthingen draußen am Eichbaum hängen hatten“, so bringt eine eingehendere Prüfung dieses St. Magnus etwas anderes zutage.

[31]) Sello, G., Die territoriale Entw. des Herzogtums Oldenburg, 1917, S. 101. — Old. Jb., 1, 81.

[32]) v. Hodenberg, Diepholzer UB., Nr. 176.

[33]) Staatsarchiv Osnabrück, Rep. 1, 83.

[34]) Lorenz, Fr., Aus dem Sünteltale, Hannover 1899.

Zunächst aber die Frage: Wer war St. Magnus? Er war ein Zeitgenosse des hl. Gallus und lebte um 612 n. Chr. Man verehrte ihn als den Apostel des Allgäus[35]) und brachte ihn, den „Germanorum communis auxiliator" als fünfzehnten in die Gemeinschaft der vierzehn hl. Nothelfer. Als solchen finden wir ihn im Utrechter Missale von 1514. Abgebildet wird er im Pilgergewand mit einem Stab, öfter auch als Abt (von Füssen), die Hand gegen einen fliegenden Drachen erhoben.

Und wie steht der sogenannte St. Magnus von Beber vor uns? In der Vorhalle der Kirche hängt nach Lorenz an der Wand „ein merkwürdiges, kunstlos geschnitztes Holzbild, anscheinend ein Cruzifixus. Es stellt in etwas über Lebensgröße eine männliche, bärtige Gestalt dar, mit einer Krone auf dem Haupte und mit an einem Kreuze ausgespannten Armen, deren Hände durchnagelt sind. Um den Hals trägt die Gestalt eine Kette und um die Hüfte . . . . . ist das lange Gewand durch einen Gürtel zusammengehalten, der eine goldene Spange zeigt" [36]). Die Gestalt steht mit den Füßen auf einer Holzkonsole[37]), die früher die Inschrift trug: „Torquatus Magnus Martyr". Lorenz vermutet hierin „eine Erinnerung an den in der Schlacht bei Leveste am 25. Juli 1373 erfolgten Tod des Herzogs „Magnus mit der Kette oder Torquatus".

Wenn dieses Holzbild in Beber auch als der Kirchenpatron St. Magnus bezeichnet wird, so verliert diese Überlieferung für uns indes ihren Wert, wenn wir uns die Sage erzählen lassen, mit der das sogenannte St. Magnus-Bild umsponnen ist. Nach ihr lebte im Zeitalter der Kreuzzüge im Süntelgebirge ein Raubritter Magnus. Auf einem seiner Raubzüge wurde er von den Normannen gestellt, entkam aber und beschloß, sein Leben zu bessern. Sein Besitztum schenkte er der Kirche und ging als Einsiedler in den Süntelwald. Eines Tages fanden ihn Holzfäller in seiner Hütte tot „auf einem breiten Kreuz mit ausgebreiteten Armen, und seine Hände und Füße waren gezeichnet mit den Nägelmalen des Herrn". Da nahmen die Holzfäller den toten Magnus samt seinem Kreuz, trugen ihn hinab nach Beber und begruben ihn in der Kirche. Sein Bild aber schnitzte später ein Meister in Holz, und es ward in der Kirche aufgestellt.

[35]) Acta Sanctorum, Sept., II, S. 735—759.
[36]) Lorenz, a. a. O., S. 34, 36 ff. — Abb. bei Spieß, Nr. 178.
[37]) G. Tovote-Geestemünde im „Hannoverschen Sonntagsblatt", Jahrg. 1891, S. 10 ff.

Schon Lorenz stellte fest, daß diese Sage mehrfache Ausschmückungen enthält, und meint, es sei nicht unwahrscheinlich, daß sie einen Rest wirklicher Geschichte in sich berge. Dieser Rest ist gering. Er beschränkt sich auf die Tatsache, daß der Kirchenpatron von Beber seit den ältesten Zeiten der hl. Magnus war. Aus diesem Kern entwickelte sich offenbar der ganze Sageninhalt. Er bildete den Stoff zu der Sagenbildung eines Ritters Magnus im Süntelwalde, der mit einem alten Cruzifixus in der Kirche, dessen künstlerische Gestaltung keinen Anlaß zu einer anderen Deutung bietet, in Verbindung gebracht wird. Holzfäller mußten ihn darum auch nach der Sage in einer Klause auf einem Kreuz mit ausgebreiteten Armen finden, die Hände und Füße mit den Nägelmalen des Herrn gezeichnet. Die Überlieferung machte deshalb aus dem Cruzifixus in der Kirche zu Beber den Kirchenpatron St. Magnus.

Wenn dieser Cruzifixus seit den ältesten Zeiten mit in den Wald genommen wurde, sooft dort das Holzgericht tagte, so liegt darin nichts Befremdliches, da wir wissen, daß schon in der germanischen Zeit die Thingstätten unter dem Schutze des Gerichtsgottes (Mars Thingsus) standen und geheiligt waren, um die Urteilsfindung zu sanktionieren. Eine solche Sanktionierung hatte man auch in der christlichen Zeit nötig, glaubte sie aber nicht etwa durch einen germanischen Gott, sondern durch den Cruzifixus vollzogen.

Also auch hinter dem sogenannten St. Magnus in Beber am Deister verbirgt sich kein germanischer Gott, wie K. v. Spieß und Hanna Stephan behaupten[38]). Für manchen wird es eine Beruhigung gewesen sein, bei ihr wiederholt zu lesen, daß sie bei ihren Behauptungen ihre persönlichen Vermutungen zum besten gibt[39]).

Allbekannt ist es auch, daß die Germanen ihre Götter in bestimmten Wäldern und Hainen verehrten[40]). Diese kultische Sitte auszurotten, fiel der Kirche naturgemäß schwer. Wohl gab es um 180 n. Chr. nach Irenäus, dem Bischof von Lyon[41]) ἐν Γερμανίαις (en Germaniais) schon christliche Gemeinden. Es handelte sich damals aber nur um Köln, Mainz und Trier. Erst um 400 wurden weitere Christianisierungsversuche unternommen. Aber ihre Erfolge waren gering. Das lag zunächst

[38]) Oldenburg. Jb., 1942/1943, S. 63.
[39]) Ebd., S. 64.
[40]) Tacitus, Germania, c. 9.
[41]) Adversus haereses, I 10.

daran, daß das Arbeitsfeld der Bekehrungsversuche viel zu groß war. Beim portugiesischen Bischof Martin von Bracara [42]), der 580 n. Chr. starb, lesen wir, daß der große Kirchenfürst Martin von Tours († 400) außer den Sachsen auch den Alemannen, Thüringern, Franken, Burgundern, Pannoniern, Slawen, Ostgoten und anderen das Evangelium habe predigen lassen, wenn wir auch einen großen Teil von ihnen als übertrieben abschreiben müssen [43]). Erschwert wurde die Bekehrung aber auch dadurch, daß es oft an durchgebildeten Missionaren fehlte. So spricht später der hl. Bonifatius (775) von Leuten, die die Taufe von Priestern empfangen hätten, die jeden nur denkbaren Zauber trieben, und Karl der Große sah sich veranlaßt, den „indiculus superstitionum" (Verzeichnis abergläubischer Gebräuche) zu erlassen.

Brauchen wir uns deshalb zu wundern [44]), daß noch im 11. Jahrhundert Bischof Burchard von Worms vor dem germanischen Nornenkult warnte, wenn er sagt: „Hast du geglaubt, daß jene Wesen, die das Volk Nornen nennt, wirklich bestehen und das bewirken, was das Volk glaubt? Hast du, wie manche Weiber zu gewissen Zeiten zu tun pflegen, zu Hause einen Tisch aufgestellt mit Speise und Trank und Messern, damit jene drei Schwestern, die man in alten törichten Zeiten Nornen nannte, kämen und davon äßen?"

Und für das, was Bischof Burchard über die drei Schicksalsfrauen sagte, haben wir heute noch eine greifbare Erinnerung im Wormser Dom. Dort findet man ein Steinbild mit den drei Jungfrauen Einbede, Warbede und Willibede, die noch lange und oft von Wöchnerinnen angerufen wurden, um sie zu bitten, das Schicksal der Neugeborenen zu lenken. Die drei Jungfrauen aber sind niemand anders als die drei germanischen Nornen Wurd, Werdandi und Skuld.

Die Ansichten über den besten Erfolg bei der Missionierung haben sich im Laufe der Zeit geändert. So schrieb z. B. Papst Gregor der Große im Jahre 601 an den Abt Melittus, daß man die Kultstätten der zu bekehrenden Völker nicht zerstören, sondern vielmehr deren überlieferte Ehrfurcht für diese Stätten benutzen solle, um den bestehenden Gottesdienst zu verchristlichen und den wahren Gott an die Stelle

[42]) Martin von Bracara, De correctione rusticorum, hrsg. von Caspari, C. P., 1883, S. LI.

[43]) Immanes variasque pio sub foedere Christi Addiscis gentes: Alamannus, Saxo, Toringus, Pannonius, Rugus, Slavus, Sarmata, Alanus, Ostrogotus, Francus, Burgundio, Dacus Te duce nosse Deum gaudent.

[44]) Sichart, K., in: Vechtaer Heimatblätter, 1933, S. 139.

des Heidengottes zu setzen. Die geringen Erfolge machten später eine Verschärfung nötig. So fällte der hl. Bonifatius die sogenannte Donareiche bei Geismar, um den Umwohnern die Machtlosigkeit ihres Gottes zu zeigen. Erzbischof Unwan von Bremen (1013—1029) ließ solche kultischen Waldstätten entfernen und das Holz zu Kirchenbauten verwenden[45]). Vom Bischof Wigbert wissen wir, daß er noch im Jahre 1007 bei Merseburg einen sogenannten heiligen Eichenhain niederhauen und dort die Kapelle des hl. Romanus errichten ließ[46]).

Es ist noch nötig, auf den im bezeichneten Oldenburger Jahrbuch, S. 76, erwähnten und meistens mißdeuteten sogenannten Kümmerniskult einzugehen. Dazu ist zu sagen: Schon in frühester Zeit stellte man die Muttergottes an die Spitze der vierzehn hl. Nothelfer[47]). Sie war nach der uralten Lauretanischen Litanei das Auxilium Christianorum, die Hilfe der Christen, in der neueren Zeit auch „die immerwährende Hilfe" genannt. Wenn der Katholik in Not, in Kummer war, betete er in derselben Litanei zu ihr, der „consolatrix afflictorum", der Trösterin der Betrübten. Diese Auffassung ist auch in einem hölzernen Bilde zu Steinkirchen zur Darstellung gekommen, das von den dortigen Einwohnern ebenfalls die Sunte Hulpe genannt wurde, wie sie „das Kindlein auf den Armen trägt"[48]). Diesen historischen Kern erkennen wir noch in einer flämischen Handschrift des 15. Jahrhunderts. Nach dieser wurde ihr Name „Wilgefortis" fortan in „Ontkommer" geändert, „das ist soviel wie eine Mutter aller bedrängten Herzen, die auf ihre Bitten sollen entkümmert (ontkommert) werden". Sie ist nach einer Urkunde vom 8. Dezember 1424 „unsere leve vrouwe tor not" und hatte einen Altar in der Kapelle an der Nordseite „buten an sunte Lambertes Kerken to Oldenborg". Alle Priester, die zu der Zeit in Oldenburg wären, sollten „up den negesten dag na Unser leven vrouwen Conceptionis (das ist der 9. Dezember) in dessen vorbenomden capellen singen herliken vesper und nachtgesang unde de vicarius des Altares schal des anderen dages dar negest vor U n s e r l e v e n v r o u w e n t o r n o e t mit dessen presteren de homisse singen unde de avendes na vesper scholen ze vigilie singen gode to eren unde allen cristenen zelen to troste". Sie wird noch heute in einem alten Kirchenliede

[45]) Adam von Bremen (MG. SS. VII 322). — Brem. UB., I, 17.
[46]) Schenk, Mythologie, VII, 16.
[47]) Vgl. Kirchenlexikon, Freiburg 1895 (Nothelfer).
[48]) Vgl. Cassel, a. a. O., S. 7.

wegen ihrer Fürbitte bei Gott, dem Vater, „der Menschen Trost und Helferin" genannt[49]).

Leute, die in früheren Zeiten die Legende von der hl. Kümmernis in laienhafter Unkenntnis zusammengedacht haben, sind ebenso mitschuldig an dem oft gemachten Vorwurf „finsteres Mittelalter", wie die, die einen hl. Jodute oder hl. Roland ersannen, gegen die schon Luther zu Felde zog, wenn er das 3. Buch Moses 26,1 übersetzte: „Ihr sollt euch keine Götzen machen noch Bilder und solt euch keine seulen aufrichten, noch keinen Malstein setzen in eurem Lande, daß ihr dafür anbetet" [50]).

Nunmehr glauben wir die im Oldenburger Jahrbuch vorgetragenen Ansichten genügend beleuchtet zu haben. Und zusammenfassend müssen wir also sagen, daß die zur Besprechung gestellten Ausführungen in zwei Arbeiten auf falschen Voraussetzungen beruhen und deshalb auch in ihren Ergebnissen zu falschen Urteilen kommen mußten.

[49]) Oldenbg. UB., IV, 1022.
[50]) Vgl. Brem. Jb., Bd. 39, 1940, S. 10.

V.

Das bremische Erbgericht Borgfeld

Von Karl H. Schwebel

II. Teil*)

5. Die öffentlichen Leistungen der Gerichtsgesessenen (Landfolge, Schatz und Kontribution)
6. Polizei und Verwaltung
7. Kirche und Schule
8. Der Samtgutcharakter des Gerichtes Borgfeld, seine Eigentümlichkeiten und Schwierigkeiten
9. Die Auflösung der mittelalterlichen Ordnung

5. Die öffentlichen Leistungen der Gerichtsgesessenen (Landfolge, Schatz und Kontribution)

Neben den grund- und gerichtsherrlichen Pflichten oblag sämtlichen Gerichtsgesessenen die öffentliche Kriegsdienst- und Steuerpflicht. Über die sogenannte Landfolge der Einwohner unterrichten uns die Quellen nur stockend. Das bäuerliche Heeresaufgebot, das einen Bestandteil der mittelalterlichen Wehrverfassung bildete, diente im allgemeinen nur der Verteidigung des Landes und der Wahrung des Landfriedens[1]). Aus dem Jahre 1390 sind uns Bestimmungen über die vorgeschriebene Rüstung der Bauern des Vielandes erhalten[2]), die wir

*) Die Veröffentlichung des in der Anmerkung zum I. Teil angekündigten Höfeverzeichnisses muß aus Raummangel auf später verschoben werden.

[1]) Vgl. W. Wittich, Die Grundherrschaft in Nordwestdeutschland, Leipzig 1896, S. 344 f.

[2]) Vgl. BUB IV, 127.: „Ock schal een jewelick buwman in den Vylande, de myt ener pluch to velde buwet, stedes hebben enen hengst perd alze gud alze dre Bremer mark, dar he up volghen moghe to des landes nod. Unde en jewelik lantman in de zulven Vylande schall hebben to ewigen tyden ene troyen (Koller), enen yseren hud, en par wapenhanschen, enen schilt, ene worpbarden unde enen peck (Pike) van zesteyn voten unde kortere nicht, by broke ener mark, unde dat schal en jewelik holden in den hilghen, dat id zin zy, wil men ene des nicht vorlaten, unde dat schal de gogreven unde de sworen an jeghenwardicheyt twyger domheren to Bremen unde des rades in den Borchwalle schowen, alze dicke alze wy en dat affeschende zint."

im großen und ganzen wohl auch in Borgfeld voraussetzen dürfen. Die Musterung mag in ähnlicher Weise in regelmäßigen Abständen oder ad hoc gehalten geworden sein. Im Jahre 1563 hat zum Beispiel der erzstiftische Hauptmann eine solche Heerschau des Volkes der vier Gohe in Achim vorgenommen[3]). Bei der nächsten erzstiftischen Musterung, die im Jahre 1565 vonstatten ging, war auch ein kleines Borgfelder Kontingent dabei[4]). Im Jahre 1598 erließen Rat und Brande in Borgfeld ein Proklam wegen Musterung und Gewehrschauung. Da in der Nachbarschaft des Erzstiftes allerhand kriegerische Unruhen und Truppenbewegungen seien, werden die Gerichtsgesessenen ermahnt, ihre Rüstung instandzusetzen[5]). Ein ähnliches Gebot des Rates erging auch noch 1632 an die Bewohner des Gebiets[6]).

[3]) Vgl. Q. 1. b. 2. a. —: „In der Pascheweke, d. 17. April 1563 — sunnavendt — wurden de veer gohen dorch des bischops bevelhebber als Claws van Eppen und andern tho Achim gemustert, unde de Vylande hadden eyn venlyn, davon Venrich Garlich Ruete van Habenhusen was; de andern alle aver der Weeser hadden samptlyk ein venlyn, dat Rhein van Ellen datmal droch."

[4]) Vgl. St. A. Hann., Celle 5b, Fach 126, Nr. 9. — „Sathzettel des Vothvolkes des Erzstifts Bremen uf erfordern des Kreiß Obersten Herzogen Adolfs von Holstein den 2. Novembris uff gefurdert und in der Musterung zu Friedenback den 13. Decembris van dem hauptman Hanß Bernefleth übergeben befunden, Anno 65.

Zwischen Bremen und Borch
5 Man ist de sathe
3 Vilandt
2 Nienkerken
3 Hollerlandt
2 Borgfeld und Trupe
Summa 15 Man zur Sathe

Von dissen seindt bey dem fendlein gewesen von Nienkerken:
Kindt von Nienkerken
Jungeblot von Nienkerken

Daniel von Buren uth dem Vylande geschickt:
Kindt von Hildensheim
Berendt von der Borch
Gerdt von der Borch

Her Hinr. Trupe geschickt:
Junge Hanß von Bremen

Hollerlandt:
Hinr. Hoyer, Klene von Elm, Hans von der Borch

Borchfelde:
Carsten de Rode

Summa vorgeschreven 10 Knechte sint by dem fendlin gewesen. Weeth men nicht, wo de achte besoldet. De ver van Nienkerken hebben empfangen 12 fl. Mangelen 5 knechte, up disse heft Her Ratke Groningk geschickt dem Renthemeister 11 Thaler 37 Gr.

[5]) Vgl. Q. 3. B. 2. d.

[6]) Vgl. Q. 1. c. 2. a.

Hin und wieder scheint die Landfolge auch tatsächlich in Anspruch genommen worden zu sein. In einer aus dem fünfzehnten Jahrhundert stammenden, undatierten Liste der im Oldenburgischen — vielleicht bei Moorriem? — verwundeten Bremer Bürger heißt es wenigstens: „Item Lynthorn to Borchvelde was de kop entwy howen unde de schulder intwy“ [7]). Und im Jahre 1514 forderte Erzbischof Christoph die Borgfelder Richter Johann Brand d. Ä. und Hinrich Stenow auf, für das Fußvolk, das er seinen Freunden in Friesland zu Hilfe senden wolle, in Borgfeld und Trupe sechs Mann aufzubringen. Diese sollten sich am Sonntag nach Fronleichnam zu Rekum mit Harnisch und Waffen einfinden und mit den übrigen aufgebotenen erzbischöflichen Untertanen über Rastede nach Friesland ziehen, um dort auf eigene Beköstigung einen Monat im Felde zu liegen [8]). Noch im Jahre 1644 werden laut Ausweis der Landgerichtsprotokolle die Gerichtsleute jenseits der Wümme bestraft, weil sie sich beim Wachdienst saumselig erwiesen und sich geweigert haben, mit ihren Nachbarn die im Kloster Lilienthal liegenden Völker zurückzuschlagen [9]).

Dann brechen die Nachrichten ab. Offensichtlich hat die fortschreitende Waffentechnik und Kriegskunst die schwerfällige Landfolge, die gegen den gut ausgerüsteten Miles Perpetuus ohnehin nichts mehr ausrichten konnte, mit der Zeit völlig wertlos gemacht.

Von längerer Lebensdauer erwies sich die Steuerpflicht. Im vierzehnten und fünfzehnten Jahrhundert waren die Meiergüter im Bereich des sächsischen Raumes dem Landesherrn bekanntlich steuerpflichtig geworden [10]). Solange sich die Stadt Bremen „in Conjunktion mit dem Erzstifte“ befand, waren auch die Einwohner ihres Gebiets verpflichtet, zu den vom Landtage ausgeschriebenen Schatzungen beizusteuern, von denen nur Adel, Geistlichkeit und Städte — die sogenannten schatzfreien Stände — befreit blieben. Bei der Verteilung der bewilligten Summen auf die Gehöfte schlug man die Gebäude nach ihrer Größe, d. h. nach Fach oder „Span Sparren“ an. Ferner wurde auch die Menge des Viehs berücksichtigt. Die Veranlagung und Einziehung erfolgte durch die Schatzdeputierten der Stände. Den Schatzkasten verwahrte

[7]) Vgl. Trese Y.
[8]) Vgl. Q. 3. B. 2. a. — Bremervörde, 1514, Juni 12 (Kopie).
[9]) Vgl. Q. 3. B. 2. a. 7. a., S. 20.
[10]) Vgl. Wittich, a. a. O., S. 344.

das Domkapitel zu Bremen. Die über die einzelnen Schatzerhebungen angefertigten Register stellen für uns heute die vornehmste siedlungsgeschichtliche Quelle dar, da sie die Namen der Einwohner des Erzstiftes und vielfach auch die Klasse der Höfe genau verzeichnen.

Die Einwohner des Gerichts Borgfeld sind in den erzstiftischen Schatzregistern von 1536, 1545, 1548, 1549, 1550, 1556, 1560, 1604 und 1610 erfaßt. Zu dem Sechzehnpfennigschatz von 1536 erlegte das Gericht 110 fl. 30 Gr. 1 Schw., während das Hollerland 418 fl. 3 Gr. 3 Schw. beisteuerte[11]). In dem Schatzregister von 1545[12]) und 1548[13]) sind die Borgfelder Bauleute in der Höhe von 1 fl. bis 6 fl. veranlagt; die Köter zahlten zwischen 20 und 35 Gr. 1549 besteuerte man die Bauleute durchschnittlich mit 1 Tlr., die Köter nur mit 4 Gr.[14]). 1556 wurde zu dem für die Deckung der Schulden des Erzstiftes ausgeschriebenen Schatz der Vollbau mit 18 Gr., der halbe Bau mit 9 Gr., die Pflugkate mit 6 Gr. und die Kötereien ohne Land mit 4 Gr. veranlagt[15]). Am 16. März 1557 quittierte der Einsammler des Schatzes, Segebade von der Hude, dem Ratmann Johann Brand über den Empfang des Borgfelder Beitrages, der 5 fl. 15 Gr. ausmachte und sich einige Monate später noch um einen Nachtrag von 25 Gr. vermehrte[16]). Nach dem Pflugschatzregister von 1604 zahlten die Vollbaue 1 Tlr., die Halbbaue $^1/_2$ Tlr. und die Kötereien 4 Schillinge[17]). 1610 belief sich der Anschlag der Borgfelder Bauleute auf je 1 Tlr., während die Köter mit der Hälfte dieses Betrages angesetzt wurden[18]).

Zuweilen rafften die Stände des Stiftes sich bei außergewöhnlichem Finanzbedarf sogar dazu auf, die Schatzfreien zu besteuern. So war es 1598 bei der Türkensteuer, zu welcher auch sämtliche Geistliche des Stiftes veranlagt wurden. Der Borgfelder Pastor steht dabei mit 1 Tlr. zu Buch, der Küster mit 1 Ort (= $^1/_4$ Tlr.)[19]). Indessen waren die Gogreven und Richter des bremischen Gebietes nicht zu bewegen, die Pastoren anzuweisen, daß sie den Schatz nun auch wirklich erlegten. Das Domkapitel führte daher Klage beim Erzbischof, der daraufhin

[11]) Vgl. St. A. Hann., Stade 5b, Fach 104, Nr. 33, Vol. IV.
[12]) Vgl. ebd., Fach 102, Nr. 21, Vol. VII.
[13]) Vgl. ebd., Fach 104, Nr. 33, Vol. VI.
[14]) Vgl. ebd., Vol. IX.
[15]) Vgl. ebd., Vol. XI.
[16]) Vgl. ebd., Fach 102, Nr. 20.
[17]) Vgl. ebd., Fach 104, Nr. 33, Vol. XIII.
[18]) Vgl. Q. 3. B. 2. k.
[19]) Vgl. Z. 3. b. 1. e.

unterm 29. Juli 1600 den Bremer Rat aufforderte, seine Pastoren, die als einzige im Lande noch säumig seien, zum Gehorsam zu zwingen. Der Rat antwortete unterm 7. August, ihm sei wohl bewußt, daß die Pastoren des Gebiets in den Anschlag der Prälaten und des Domkapitels mit aufgenommen seien; doch wisse er von keiner Bewilligung, würde einer solchen auch nie zugestimmt haben und weise dies Ansinnen zurück, da die Pastoren gar nicht vermögend wären, eine solche Zahlung zu leisten[20]). Dementsprechend enthält auch das Verzeichnis der Steuereingänge von 1602 ff. den Namen der Borgfelder Pfarre nicht, obwohl im Jahre 1601 der Pastor nach der dreifachen Taxe zu 3 Tlr. und der Küster zu ½ Tlr. 1 Ort angesetzt worden waren[21]).

Im Jahre 1635 bewilligte der Landtag zu Basdahl eine Steuer der Schatzfreien von 14 000 Tlrn. und danach nochmals von 7000 Tlrn. zur Abwendung fremder Einquartierung und Truppenzüge. Der Anteil des Borgfelder Pastors wurde nach dem alten, 1598 aufgestellten Subdivisionsanschlag auf 1 Tlr. 42 Gr. und 57 Gr., der des Küsters auf 30 Gr. und 57 Gr. festgesetzt[22]). Im Dezember 1635 schrieb das Domkapitel dem Pastor, nunmehr ungesäumt den rückständigen Betrag an die Schatzkasse abzuführen[23]). Ob die Zahlung daraufhin erfolgt ist, wird nicht vermerkt; doch ist es sehr zweifelhaft.

Vielleicht hat sich wieder der Rat ins Mittel gelegt, der eifersüchtig darauf bedacht war, seinen Einfluß auf die Bewohner des Gebiets auch bei der Steuereinziehung zu wahren. So achtete er stets streng darauf, daß bei Steuerausschreibungen dort nicht durch erzbischöfliches Dekret, sondern mittels Ratsproklam die Landleute aufgefordert wurden, vor dem Gogreven oder Richter zum Zweck der Güterbeschreibung unter Eid ihre Vermögensabgaben zu machen. Durch ihn allein wurden die fälligen Termine an die Kasse des Erzstiftes abgeführt. Daß die bei den Güterbeschreibungen bis zum Jahre 1596 zugegen gewesenen Deputierten des Erzstiftes seitdem fehlten, konnte dem Rat nur recht sein.

Im übrigen legte dieser sich auch das Recht bei, seine Untertanen hin und wieder für eigene Bedürfnisse zusätzlich zu besteuern. Das veranlaßte im Jahre 1636 ein Schreiben Erzbischof Friedrichs an das

[20]) Vgl. St. A. Hann., Stade 5b, Fach 142, Nr. 65.
[21]) Vgl. Z. 3. b. 1. e.
[22]) Vgl. St. A. Hann., Stade 5b, Fach 110, Nr. 83.
[23]) Vgl. Q. 3. B. 2. y.

Domkapitel, ob die Stadt sich etwa angemaßt habe, ohne Steuerbewilligung des Landtages „Unsere Unterthanen in den 4 Gohen umb Unsere Stadt Bremen zu collectieren", und was das Kapitel dagegen unternommen habe[24]). Die Antwort ist nicht bei den Akten erhalten; doch kann man als Entgegnung ein Schreiben des Rates an den Erzbischof vom 5. Oktober 1638 auffassen, in dem er sich sein angeblich seit undenklichen Zeiten geübtes Recht, seine Untertanen neben den ordentlichen gemeinschaftlichen Schatzungen bei besonderen Anlässen zusätzlich zu besteuern, ausdrücklich vorbehält[25]).

Damals schon trat die Steuerpflicht der Landleute unter Form und Namen der sogenannten Kontribution auf, nachdem noch im Jahre 1623 der Rat seine Untertanen im Gebiet zuletzt aufgefordert hatte, ihren Beitrag zum Sechzehnpfennigschatz des Erzstiftes zu leisten[26]). Die Kontribution charakterisiert sich ihrem Wesen nach als Abwälzung der schweren Lasten des Dreißigjährigen Krieges auf die Bevölkerung des platten Landes. Sie war auch ursprünglich, genau wie der Schatz, keine dauernde Steuer, sondern wurde nach Bedarf ad hoc ausgeschrieben; doch lag es in der Natur der Dinge, daß sie sich bei den ewigen Finanznöten des kriegerischen Jahrhunderts bald zu einer ständigen Abgabe entwickelte. Nachdem die erzstiftische Kasse im Jahre 1641 wegen der Immedietätserklärung Bremens nach Stade verlegt worden war und der Rat sich damals auch gegen alle Beschlüsse des Basdahler Landtages, die seine Untertanen im Gebiet berühren könnten, verwahrt hatte, hielt er sich für befugt, in den Jahren 1644 bis 1654 die Kontribution im Gebiet allein für seine eigenen Zwecke einzuziehen.

Dann kamen die Auseinandersetzungen mit Schweden, die im Stader Vergleich damit endeten, daß Bremen die Hälfte der Kontribution fortan an die schwedische Rentkammer abzuführen hatte. Diese Regelung hat bis zum Jahre 1741 Geltung gehabt; erst dann erlangte die Stadt die volle Verfügungsfreiheit über die ihr verbliebenen Landgemeinden zurück und konnte nun auch im Jahre 1749 darangehen, die ihr jetzt allein zustehende Kontribution neu zu ordnen.

Es hatte sich bis dahin bei der Erhebung eine feste Norm herausgebildet, nach welcher der Jahresertrag der Kontribution des Gebiets sich auf insgesamt 3515 Tlr. belief. Davon betrug der Anteil des

[24]) Vgl. St. A. Hann., Stade 5b, Fach 146, Nr. 131.
[25]) Vgl. Q. 1. o. 1.
[26]) Vgl. Q. 1. c. 2. a.

Gerichts Borgfeld jährlich 144 Tlr. oder monatlich 12 Tlr. Da die Steuer monatlich eingezogen wurde, bezeichnete man dies Aufkommen auch als einfachen Monat. Der Rat behielt sich jedoch trotz vielfachen Einspruchs der Stader Regierung stets das Recht vor, bei besonderen Gelegenheiten einen doppelten Monat zu erheben oder auch bei außergewöhnlichem Notstand des Gebiets die Kontribution vorübergehend ganz zu erlassen.

Diese Gepflogenheit führte natürlich zu häufigen Gesuchen der Gemeinden um Erlaß oder Ermäßigung ihres Anschlages. Besonders die Borgfelder haben ihre Obrigkeit oft damit bestürmt. Ihnen war aber auch in den zwanziger Jahren des siebzehnten Jahrhunderts von der zügellosen Soldateska übel mitgespielt worden. In höchster Not, als Kirche und mehrere Häuser schon in Flammen standen, hatten sie eine Abordnung von vier Bauern an die Kaiserlichen gesandt und, um ihr Dorf zu retten, sich zu einer wöchentlichen Kriegskontribution bequemen müssen. Obwohl der Rat im Jahre 1629 beim kaiserlichen Kriegszahlamt eine Verminderung dieser Zahlungen durchgesetzt hatte, ließ es doch der Obrist v. Reinach zu, daß Soldaten der v. Dettlingschen Kompanie den gequälten Einwohnern durch übelste Drangsalierung den alten Betrag wieder abpreßten. Der Hauptmann v. Dettling quittierte denn auch in den Jahren 1629—1631 über den Empfang von monatlich 24 Tlrn. Kontribution des Gerichts Borgfeld[27]).

Die Bauern haben auch bis 1636 immer 22 Tlr. monatlich zahlen müssen, obwohl sie geltend machten, daß im Gericht allein siebzehn Höfe durch Verarmung oder „Verlaufen" der Inhaber mit einem Anteil von 14 Tlrn. im Monat bei der Steuer ausgefallen seien, nämlich in Borgfeld ein Bauhof und acht Köter[27a]), sowie in Timmersloh sechs und beim Wulfdiek zwei Köter. Auf ihre wiederholten Bittschriften ermäßigte ihnen der Rat ihre Steuer schließlich auf die Hälfte; doch 1637 mußten sie sich erneut dagegen verwahren, daß ihnen das doppelte Quantum abgefordert würde. Sie haben dieses auch in den vierziger Jahren und später trotz aller Einreden noch häufig erlegen müssen, bis sich dann der Betrag von 12 Tlrn. als monatliches Normalsoll herausbildete.

Um ihre Lasten zu verringern, machten die Bauern verschiedentlich den Versuch, auch die Häuslinge dazu heranzuziehen, die nicht kontributionspflichtig waren, dafür aber ein jährliches Schutzgeld zahlten.

[27]) Vgl. Q. 3. B. 2. k.

[27a]) „Köter" mundartlich für „Kötner".

Die Richter entschieden jedoch im Jahre 1697, da die Häuslinge keinen eigenen Grundbesitz und keinen Anteil an der Gemeinweide hätten, könne man sie auch nicht mit der Kontribution beschweren.

Die Köter machten ihrerseits im Jahre 1720 den Versuch, ihre auf Grund der Veranlagung nach Fach und Vieh mit den Bauleuten gleiche Besteuerungsart zu ihren Gunsten abzuändern, was ihnen die Gerichtsherren jedoch nicht zugestanden. Erst als der Rat im Jahre 1749 die Kontribution in den vier Gohen reformierte, fiel die alte Berechnungsart zugunsten einer den dortigen Kötern günstigeren Veranlagung nach Größe und „Bonität" des Landes. Zugleich wurde auch das Schutzgeld der Häuslinge auf 1 Tlr. jährlich festgesetzt, das bis zum Jahre 1870 in Geltung geblieben ist.

In Borgfeld freilich kam es damals nicht zur Einführung des neuen Verfahrens. Vielmehr wurde hier das alte Simplum von 12 Tlrn. und die Veranlagung auch weiterhin beibehalten, nachdem ein Reformversuch im Jahre 1760 fehlgeschlagen war. Die Verteilung der von den jeweiligen Landgeschworenen eingesammelten Kontribution geschah nach der Anzahl des über zwei Jahre alten Viehs, derart, daß man die Gesamtsumme der Steuer durch diejenige des Viehs teilte und dann nach dem wechselnden Viehbestande des einzelnen dessen Quote berechnete, welche damit von Mal zu Mal schwanken konnte.

So ist es bis zur Franzosenzeit geblieben. Dann aber wurde die Kontribution durch die neue, nach französischem Vorbilde eingeführte Grundsteuer ersetzt. Sie fußte auf einem Grundsteuerkataster, der freilich noch recht verbesserungsbedürftig blieb. Indessen war die Zweckmäßigkeit der Neuerung so unbestreitbar, daß sie auch nach der Restauration des Senats erhalten blieb. Es hat dann noch Jahrzehnte gedauert, bis man durch Neuvermessung des Landgebiets allmählich einwandfreie Katasterpläne des ländlichen Grundbesitzes erhielt, die seitdem die einzig sichere Grundlage der Steuerveranlagung bildeten.

6. Polizei und Verwaltung

Daß polizeiliche und administrative Amtspflichten nicht etwa eine Ableitung auch grundherrschaftlicher Funktionen, sondern lediglich ein Ausfluß der Vogtei waren, ergibt sich schon daraus, daß sie nur von den Inhabern dieser vogteilichen Gewalt, nicht aber auch von den geistlichen Grundherren Borgfelds wahrgenommen wurden. Es ist

dabei klar, daß der Einbruch der obrigkeitsstaatlichen Machtansprüche in das Gefüge der genossenschaftlich organisierten, sich durch vier Landgeschworene selber verwaltenden mittelalterlichen Landgemeinde nur sehr allmählich und Schritt für Schritt erfolgen konnte.

Daß die Geschworenschaft (swarenschup) in Borgfeld vermutlich ungefähr in dieselbe frühe Zeit hinaufreicht wie im Hollerlande, wo sie durch das Kolonisationsprivileg Erzbischof Siegfrieds vom Jahre 1181 belegt ist[28]), erhellt aus ihrer bereits beschriebenen Organisation als Reihedienst ausschließlich der an den 30 (32) durchgehenden Stücken des Borgfelder Feldes beteiligten Bauleute[29]). Denn da sich der Amtsbereich der Schwaren über das gesamte Gericht erstreckte, gibt es für den auffälligen Ausschluß der drei Warfer Vollbauern von dieser Funktion doch wohl keinen anderen Grund, als daß die Borgfelder Geschworenschaft vor der Gründung oder Angliederung Warfs an das Gericht schon bestand und dann unverändert erhalten blieb.

Die Bezeichnung Deichgräfe, Landesvorsprake, Rekensmann und Schenk zeigt, wie die Geschworenen die Befugnisse unter einander verteilten. Wenn sie am Dienstag nach Petri Stuhlfeier ihr Amt für ein Jahr antraten, so schworen sie, Deiche, Fleete, Siele, Wege und Stege im Gericht dreimal während dieser Frist zu schauen, Dienstag nach Maitag, Dienstag nach St. Jakobs-Tag und Dienstag nach St. Martins-Tag, „den armen alse den riken, den riken alse den armen, und dat nicht na fruntschup, ok nicht na mageschup, sondern na rechte", auch der Herren Richter und des ganzen Landes Bestes zu wissen, alle Klagen anzubringen und alle Brüche getreulich zu vermelden, so wahr ihnen Gott helfe und sein heiliges Evangelium.

Die Geschworenen mochten ihres Eides ständig eingedenk sein, wenn die Unterhaltungspflichtigen es gar nicht „na schwaren love" machen wollten, wie etwa Harmen Niemeyer, dessen Hof im Winter 1616 in solche Wassersnot geriet, daß die Sturmglocke erklang und „seine frauwe zu Joduthe überlaut geschrien", worauf ihnen die Landleute mit Stroh und Holz zu Hilfe kamen. Nachdem aber im Sommer die Landgeschworenen Niemeyer dreimal vergeblich auferlegt hatten, seinen Deich „nachbarlich" zu machen, mußten sie es erleben, daß er sie in Bremen beim Ratsrichter verklagte und es durchsetzte, daß nicht

[28]) Vgl. BUB I, 56: „Weteringe autem deducetur quo eis, qui sworenen dicuntur, placuerit et judici."

[29]) Vgl. Br. Jb., 43, 1951, S. 209.

er, sondern die Landleute angewiesen wurden, auf ihre Kosten den Deich auszubessern[30]).

Da war die Pflicht des Schenken, der ursprünglich beim jährlichen Schmaus der Geschworenen aufzuwarten hatte[31]), schon wesentlich angenehmer, zumal wenn der Rekensmann für einen gut gefüllten Geldkasten gesorgt hatte. Denn neben den vier Stücken Heuland in der Meente, den sogenannten Geschworenenschlägen, genossen die Geschworenen eine Reihe von Einkünften an Gelde, darunter eine jährliche Abgabe von den zwanzig Bauleuten von je 36 Gr. und von den 32 Kötern die Hälfte, ferner die bei den Deich-, Wege- und Wasserschauen verhängten Wrogen und das für die Auslösung eingeschütteten Viehs erhobene Schüttelgeld.

Was die besonderen Pflichten des Fürsprechs anlangt, so ist es unklar, ob er nicht ursprünglich ähnliche Aufgaben zu erfüllen hatte wie etwa der Landesvorsprake des Gogerichts Achim, der das Gericht „hegte" und beim Gogreven „oben der Hand" saß[32]).

In den Zeiten, in denen unsere Quellen zu fließen beginnen, war das allerdings nicht mehr möglich, weil den Vertretern der Landgemeinde schon der Vertreter der Obrigkeit in der Person des Vogtes konkur-

[30]) Vgl. Q. 3. B. 2. w.

[31]) Nach einer Verordnung des Domkapitels und Rates über die Deichgräfen und Geschworenen der vier Gohen vom 21. Apr. 1449 (Vgl. die Kopie davon in Q. 1. n. 1. d.) und gemäß dem Landesbrief des Hollerlandes von 1545, Mittw. nach Judica (Vgl. Kopie davon in Q. 3. A. 1), sollen die unnützen Zehrungen der Schwaren freilich abgetan werden. Wieweit man diese Verordnung beachtet hat, steht dahin. — Duntze teilt, wie üblich ohne Herkunftsangabe, eine interessante Findung aus dem beginnenden sechzehnten Jahrhundert über das Schenkenamt beim Schwarengelage mit (Geschichte der Freien Stadt Bremen, 2. Bd., Bremen 1846, S. 466), die hier auszugsweise wiedergegeben sei:

„Ick frage: Wo schall de schwaren schenker gestalt sien, de den schwaren dat beer schenket?

Antwort: De schenker schall sien wehr und wapen affleggen und schenken mit blotem höffde, den enen als den andern, na lude sienes edes.

Ick frage: Van wehme schal de schenker sien varrendehl wahrnehmen, dar he den schwaren dat beer mit schenket?

Antwort: Van sienem nechsten naber bafen der Hand.

Ick frage: Wann de schenker sienen denst hefft verrichtet an dickgreven und schwaren, wat geböhret ehme den?

Antwort: Wann de schenker hefft gedehnet dickgreven und schwaren, als ehme dat geböhret, so mag he wohl drincken ehne Kanne ber oder twee."

[32]) Vgl. E. von Lehe, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen, Stud. u. Vorarbb. z. Hist. Atl. v. Niedersachsen, Heft 8, Gött. 1926, S. 126.

rierend an die Seite getreten und, wie erwähnt, für die Hegung des Gerichtes zuständig war. Es entsprach durchaus dem Vordringen der patrimonialen Gewalt in den Bereich der Gemeinde, wenn sich seine Befugnisse auf Kosten der Geschworenen immer mehr erweiterten, vom Gerichtlichen über das Polizeiliche zum rein Verwaltungsmäßigen.

Natürlich war der Vogt nur gleichsam der verlängerte Arm der Richter und seine Gewalt nur eine abgeleitete. Da aber ebenso der Ratsrichter — einer der Bürgermeister — immer nur vorübergehend auf seinem Sommersitze in Borgfeld, dem Ratsspieker, residieren konnte wie auch der eine oder andere Erbrichter auf dem Brandenhofe, so handelte der Vogt doch in ständiger Vertretung seiner Oberen und genoß damit einen beträchtlichen Einfluß bei den Gerichtsgesessenen.

Als Gerichtsbüttel war der Vogt Vollzugsorgan für die verhängten Polizeistrafen. In seinem Hause befand sich der Stock (helden oder bolten), in den er die Verhafteten und die zu Stock verurteilten Missetäter schließen mußte[33]), ein ewiger Stein des Anstoßes. Denn der Vogt hatte für seine Mühe unter anderem das Recht, eine Krugwirtschaft in der Vogtei zu betreiben, und vergrämte seine Gäste nicht gern, was sich auch in den oft wiederholten Vorwürfen der Gerichtsherren widerspiegelt, er komme seiner Pflicht, die in der Trunkenheit über die Stränge schlagenden Zecher „zu Register zu setzen", nur lässig nach. Hier deckten sich eben die Interessen von Herrn und Diener nicht.

Zum anderen aber war dem Vogt noch viel unangenehmer, daß er durch die Schließung des Boltens bei den Gerichtsleuten in den Geruch jener „Unehrlichkeit" geriet, welche die Vorstellung des Volkes damals den Henkern und Henkersknechten zuschrieb. Was Wunder, daß die lästige Verpflichtung gar zu oft umgangen wurde! Als sich im Jahre 1667 der Vogt Geils deswegen verantworten mußte, schlugen ihm die Richter seine Bitte, sich für die Schließung des Bolten jemand anders halten zu dürfen, auch nicht rundweg ab, erklärten vielmehr, wenn er zusammen mit den Landgeschworenen einen Delinquenten festgenommen habe und dieser sich nicht selber schließen wolle, solle das der Vogt oder seine Frau besorgen. Er könne aber auch eine andere ehrliche

[33]) Im Jahre 1597 finden wir in der Gerichtsrechnung (Vgl. Q. 3. B. 2. i. 1. b. 1.) zuerst die Notiz: „Item to den helden, welcke de Brande tho des gerichts gemeinen gebrucke maken laten, van wegen eines Ehrbaren Rades ein starck schlott maken laten, vor 1 BM 4 Gr." — 1721 heißt es ebenda (Vgl. Q. 3. B. 2. i. 1. b. 5.): „vor zwey bolten nach Borgfeldt 18 Gr.".

Person dafür anstellen, die unter der Bezeichnung „Untervogt" gegen ein Schließgeld von 36 Gr. die Schließung des Missetäters mit den Worten vorzunehmen habe: „Ich halte dich vor einen ehrlichen Kerl, und ich schließe dich als ein ehrlicher Mann" [34]).

Wie wenig die Anweisung der Richter aber offenbar auf die Dauer fruchtete, beweist die Tatsache, daß man dem Vogt im Jahre 1684 wieder einmal auferlegen mußte, den Bolten herbeizuschaffen, was dieser vergeblich abzulehnen versuchte, da er keinen Kerl für die Schließung bekommen könne [35]). Immer dann und wann muß dem Vogt dieser Dienst wieder eingeschärft und der Bolten erneuert werden [36]), da es den Richtern sehr darum zu tun ist, darzulegen, daß man ein geschlossenes Gericht mit dem entsprechenden Gerichtszwang besitze. Geholfen hat es wahrscheinlich nicht viel, wenn wir auch mangels einschlägiger Quellennachrichten nicht genau sagen können, wann dem Borgfelder Vogt endgültig dieser ihm unsympathische Polizeidienst abgenommen und den zuständigen stadtbremischen Instanzen übertragen worden ist.

Die übrigen Verwaltungspflichten des Vogtes blieben darum noch mannigfaltig genug, war er doch in allem der Mittelsmann zwischen Gerichtsherren und Gerichtsleuten. Vor dem Landgericht hatte er bei seinem Amtsantritt Rat und Branden in gleicher Weise Treue und Gehorsam zu schwören und bei Ausübung seines Dienstes beider Gebote zu befolgen [37]), was oft genug nicht ganz einfach war. Ihm oblag neben der Besorgung der vielerlei obrigkeitlichen Mandate, Zitationen, Insinuationen, Exekutionen vor allem die Eintreibung der Meiergefälle und sonstigen richterlichen Einkünfte, über die er Buch führte und seinen Herren abrechnete.

Als Lohn für seine Tätigkeit hatte der Vogt den unentgeltlichen Nießbrauch des zu Eingang des Dorfes am Bremer Wege gelegenen Vogteigrundstückes, mit welchem, wie erwähnt, mindestens seit dem sechzehnten Jahrhundert eine bis auf den heutigen Tag erhaltene

[34]) Vgl. Q. 3. B. 2. c. 3. — 1667, Sept. 2.
[35]) Vgl. Q. 3. B. 2. a. 7. b.
[36]) So 1706 und 1709. — Vgl. ebd.
[37]) „De vaget tho Borchfelde ist der Brande Vaget so woll alß des Rahdes; de gantze Vagedye gehoret den Branden ock sowohl alß dem Rahde, de Vaget moet der Brande gebot und verbot ja so woll dohn als des Rahdes, wert van den Branden mit dem rahde darin gesettet und mot den Branden ock mit toschweren alß in gelicken ock de schwaren" (Vgl. Q. 3. B. 2. c. 3., Auszug aus Hans Joachim Brands Zinsbuch, etwa 1618).

Kruggerechtigkeit verbunden war. Letztere wurde vom Vogt freilich nicht hoch veranschlagt, weil die Bauern aus Furcht, bei Streitigkeiten „zu Register gesetzt" zu werden, oft lieber die Wirtschaft am Lehesterdeich oder den seit den vierziger Jahren des siebzehnten Jahrhunderts gegen eine jährliche Abgabe von 2 Tlrn. zugelassenen Krug an der Hohen Brücke in Warf[38]) besuchten, wo man es mit der Anzeigepflicht nicht so genau nahm.

Dafür suchte der Vogt nun aber zum Ersatz seine bäuerliche Nahrung möglichst zu steigern, indem er die Nutzungsrechte der als alte Köterei gerechneten Vogtei an der Gemeinheit, soweit es ging, steigerte, zum Mißvergnügen der Bauern, versteht sich. Als gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts der niedriger gelegene Teil des Borgfelder Feldes in Weideland verwandelt worden war, hatte man das Triftrecht der Vollbauern auf zehn, der Halbbauern auf fünf und der alten Köter auf drei Milchkühe beschränkt. Obwohl der Anteil des Vogtes daran zunächst mit fünf, dann auf Betreiben der Erbrichter mit acht Kuhweiden relativ hoch bemessen worden war, begnügte der Vogt Harm Schleper sich doch nicht damit, wie die Bauern im Jahre 1683 klagend einbrachten, sondern trieb nicht weniger als elf Kühe nebst zahlreichem Jungvieh und an die dreißig Schweine auf die Weide. Die Richter stärkten ihm jedoch den Rücken und billigten ihm wie einem Vollbauern den Weidegang von zehn Kühen zu[39]).

Der Erfolg davon war, daß sie sich nach zwei Jahrzehnten in die Lage versetzt sahen, dem Sohne Niclas Schleper bei seinem Amtsantritt im Jahre 1709 die Eigenmächtigkeiten des Vaters verweisen zu müssen und ihn unter anderem anzuhalten, eine Aufstellung des von letzterem selbstherrlich kultivierten Ödlandes einzureichen. Die Richter haben mit diesem Vogt, einem Trunkenbold, der im Konkurs verstarb, so schlechte Erfahrungen gemacht, daß sie sich 1729 entschließen mußten, unter Übernahme der Schulden Schlepers die Vogtei in einen Meierhof umzuwandeln, für dessen Nutzung von den Vögten hinfort Zins und Weinkauf zu entrichten waren.

[38]) Vorläufer des jetzigen „Borgfelder Landhauses". In den dreißiger Jahren hatte der Köter Jacob Peltz dort eigenmächtig mit dem Bierausschank begonnen, was ihm 1644 von seiten der Richter eine Geldstrafe eintrug, die auf seine Bitten aber in ein jährliches Kruggeld umgewandelt wurde. (Vgl. Gerichtsprotokoll, Q. 3. B. 2. a. 7. a., S. 39.)

[39]) Vgl. Q. 3. B. 2. c. 3., desgl. Landgerichtsprotokolle Q. 3. B. 2. a. 7. b., 1683, Juli 23, 1684, Mai 1, 1685, Mai 4.

7. Kirche und Schule

Die Kirche, weniger das Schulwesen, spielte im wirtschaftlichen und kulturellen Leben der bäuerlichen Gemeinschaft eine so wichtige Rolle, daß wir nicht umhin können, auch ihr hier unsere Aufmerksamkeit zu schenken.

Wo sich die dörfliche Siedlung in enger Anlehnung an eine neugegründete Kirche entwickelte, wie in den Kolonisationsgemeinden, war es durchaus das Gegebene, daß die Pfarre ebenso wie die Bauern eine Hufe zu ihrem Unterhalt bekam. So erstreckt sich etwa in Horn das Pastorenland in zwei langen Stücken hinter dem Pfarrhofe die Kleine Wümme entlang. In Borgfeld suchen wir dagegen im Bereich der ältesten Ackerflur, der Geschworenenstücke, vergebens nach dem Pfarrlande; sondern dieses befindet sich als sogenanntes Dwerland, d. h. als ein quer zur üblichen Streichrichtung der Parzellen verlaufender Kamp am Neuen Deich, an der Grenze gegen Katrepel hin, in einem offenbar erst etwas später unter den Pflug genommenen Teile der Feldmark.

Sollen wir daraus nun den Schluß ziehen, daß die Borgfelder Kirche wesentlich jüngeren Datums ist als die Anfänge der Siedlung? Die Lage der Kirche so recht im Mittelpunkt des Ortes würde diese Folgerung bedenklich erscheinen lassen, es sei denn, man wollte vermuten, das Gotteshaus sei nachträglich auf dem Platze einer früheren Hofstätte errichtet worden. Wenn es streng nach der urkundlichen Überlieferung gehen würde, könnte man dieser Ansicht auch durchaus zuneigen; denn die recht späte erste Erwähnung einer Kirche in Borgfeld im Stader Copiar (1384)[40]) wird sich angesichts der sonst ziemlich üppigen Quellenlage nicht gut als reines Spiel des Zufalls auslegen lassen.

Das Jahr 1384 ist im übrigen als terminus ante quem der Kirchengründung anzusehen. Ob das 1384 und 1420 belegte Patronat des Seniors derer von der Hude — bei Kollation durch den Dompropst — als Attribut der Erbrichterschaft aufzufassen ist oder davon unabhängig war, läßt sich für die mittelalterlichen Verhältnisse schlecht entscheiden[41]). Daß es uns seit dem Ende des sechzehnten Jahrhunderts

[40]) Vgl. Lib. I (1384), S. 18: „Beneficia infrascripta spectant ad institutionem prepositi Bremensis: Ecclesia in Borchvelde ad presentationem Marquardi de Huda". Desgl. Lib. II (1420), S. 22: Institutionsrecht des Dompropstes „ad ecclesias in Borch et Borchvelde de presentatione sive jure patronatus vasallorum sive senioris de Huda, et ambas capellas in Huda".

[41]) Vgl. Br. Jb. 43, S. 116, Anm. 29.

stets als ausschließliches Privileg der Richter entgegentritt[42]), könnte man allerdings als Stütze der ersteren Möglichkeit auffassen. Das Kollationsrecht des Dompropstes ist wohl im Gefolge der Reformation hinfällig geworden.

Bei der Zersplitterung der Richterschaft war im übrigen die Ausübung des Patronatsrechtes nicht immer einfach, zumal auch die Kirchenvisitatoren des Rats geneigt waren, ihre Aufsichtsrechte sehr weit zu fassen. Erst im Jahre 1799 kam es zu einer vertraglichen Abgrenzung der beiderseitigen Befugnisse. Die Parteien einigten sich darüber, daß der Ratsrichter und der mit der Stimmführung beauftragte Senior der Erbrichter aus einer für die Patrone freilich nicht als durchaus bindend anerkannten Vorschlagsliste der von den Visitatoren geeignet erklärten Kandidaten einen auswählen und darauf die Visitatoren den so Präsentierten dem Rat zur Bestätigung kraft des ihm auch in Borgfeld zustehenden Episkopalrechts vorstellen sollten[43]). Die feierliche Amtseinführung des gewählten neuen Pastors wurde dann in Borgfeld von den Visitatoren unter Mitwirkung der Richter vorgenommen.

Ebenso waren diese bei den alle paar Jahre einmal wiederholten Kirchenvisitationen zugegen, die sich bei der ausgesprochenen Vorliebe der Zopfzeit für Äußerlichkeiten mit ähnlichem Gepränge vollzogen wie die Landgerichte. Am 6. August 1684 begeben sich beispielsweise die Visitatoren mit den Richtern von Bremen nach Borgfeld, um die der Gemeinde am Sonntag zuvor von der Kanzel angekündigte Visitation vorzunehmen. Zunächst werden Bau und Besserung von Kirche, Pastorei und Schule besprochen, und dann betreten die Herren nach dem dritten Läuten das Gotteshaus. Hier hat die Gemeinde gerade den Choral angestimmt und singt dann das Vaterunser, worauf „Ehrn" Wilhelmus Ehlers seinen Text in Vorbereitung des für den nächsten Sonntag angesetzten Abendmahls über die Einsetzungsworte 1. Kor., 11, 24, „nach ihren umbständen fein einfältig, doch erbaulich . . . erklärt und auslegt". Währenddessen ist der älteste Kirchgeschworene mit dem Klingelbeutel umhergegangen, den Ratsrichter Bürgermeister

[42]) Vgl. Q. 3. B. 2. 1. „Extractus aus der in E. Hochw. Rahts Nachrichtungsbuche befindlichen Beschreibung der Brande Gerechtigkeit im Gerichte Borgfeld", fol. 15: „De Brande hebben de wahl und macht, dat se mit dem rahde, und de rath mit den Branden, dem Pastoren und Koster thogelicke de kercken vorlehnen und verdoen".

[43]) Vgl. Brandenhofarchiv, 1799, Juni 20.

Dr. Henrich Meier Anno 1656 der Gemeinde verehrt hat, nachdem er „mit verwunderung und unmut ersehen" hatte, daß beim Gottesdienst bis dahin keine Almosen für die Armen gesammelt wurden. An die Predigt schließt sich die Kinderlehre an, in welcher der Pastor an Hand der fünf Hauptstücke das gleiche Thema der Einsetzung des Abendmahls wiederholt, „dar die Kinder, deren etwa 10 oder 12 an Knaben und Mädtgen gewesen, artig wissen zu antworten". Dann wird der Gottesdienst mit Gesang und Segen beendet und der Gemeinde aufgegeben, auf dem Kirchhofe noch zu verweilen. Hier lassen sich nun die Herren Visitatoren auf den bereitgestellten Stühlen nieder und erkundigen sich danach, ob der Lebenswandel der Landleute unanstößig sei und auch der Pfarrer ihnen in Lehre und Leben als Vorbild vorangehe, was natürlich allseits bejaht wird. Nur haben Pastor und Küster über den mangelhaften Schulbesuch zu klagen. Den sich entschuldigenden Gemeindemitgliedern wird daher eingeschärft, sich in dieser Hinsicht größeren Eifers zu befleißigen; denn hinfort wolle man auch in Borgfeld niemanden mehr zum Abendmahl zulassen, der des Lesens unkundig sei.

Nachdem die Gemeinde entlassen ist, nehmen die Visitatoren im Ratsspieker die Revision der vom Pastor und den beiden Kirchgeschworenen vorgelegten Kirchen- und Armenrechnung vor, bei der sie sich hinfort mit Nachdruck eine strengere Buchführung nach Soll und Haben ausbitten. Den Abschluß der Visitation bildet eine solenne Mahlzeit, welche, wie die erhaltene Rechnung über die dabei verzehrten Lebensmittel beweist, dem bei den Landgerichten üblichen Schmaus in nichts nachsteht, zumal die Herren Visitatoren sich die Kosten dafür von den Kirchgeschworenen aus der Kirchenkasse erstatten lassen.

Als ob letztere — es ist stets je ein Rats- und ein Brandenmeier, die dieses im Gegensatz zu der jährlich wechselnden Landgeschworenenschaft lebenslängliche Amt verwalten — nicht sowieso schon Last genug hätten, mit den geringen Einnahmen der Kirche die Ausgaben zu bestreiten! Denn Borgfeld ist eine arme Gemeinde, die noch überdies das Unglück hatte, von den Plagen des Dreißigjährigen Krieges schwer heimgesucht zu werden. Dabei wurden Kirche und Turm durch Brand und das Wüten der im Gotteshause einquartierten Soldateska stark beschädigt, auch die wertvolle alte Glocke gestohlen, die man im Jahre 1608 aus dem baufälligen St. Willehadi-Turm in Bremen entfernt

und auf Bitten der Bürgermeister Krefting und Brand den Borgfeldern als Ersatz für ihr geborstenes Geläut verehrt hatte[44]). 1637 entschloß sich die Gemeinde nach einer Anleihe beim finanzkräftigen Hause Seefahrt zum Neubau des Turmes in Ständerwerk, damit sie ihre neu gegossenen beiden Glocken „zu Gottes Ehr und ihrer Noturft wider mochten gebrauchen und das schweinehorn, darmit die gemeine alhier zu Gottes Hauß bishero leider eine Zeitlang gerufen worden ist, abgeschaffet werden muchte“ [45]). Dieser Fachwerkturm mußte schon 1701 wegen Baufälligkeit durch einen neuen ersetzt werden, an dessen Stelle dann schließlich im Jahre 1869 der heutige getreten ist, während das Kirchenschiff im Jahre 1732 erneuert und erweitert wurde und später in den Jahren 1896 und 1927 noch entscheidende Umbauten erfahren hat[46]).

War schon diese Bautätigkeit der Kirchengemeinde nur mit Hilfe von Sammlungen in der Stadt durchzuführen, so gab auch die Frage des Unterhalts des Pastors Anlaß zu dauernden Klagen. Wir sahen, daß dem Pfarrer ein nicht unbeträchtlicher Grundbesitz im Borgfelder Felde als Grundlage der von ihm gleich den Bauern betriebenen Landwirtschaft zugewiesen war, eben „des papen dwerland“. Hinzu kamen fünf Stücke zehntfreien Landes in Katrepel, die der Knappe Arend von der Hude um 1460 der Pfarre geschenkt hatte[47]). Im siebzehnten Jahrhundert wird das kirchliche Grundeigentum in Katrepel sogar mit zehn Stücken angegeben. Drei Morgen Heuland oben im Blocklande tauschte der Kirchherr Johann von der Helle, der erste Borgfelder Geistliche, der uns mit Namen genannt wird, im Jahre 1465 von Johann van dem Kampe ein, indem er diesem dafür ein halbes Land in Brinkum, genannt „dat Borchfelder Land“, überließ und ihm und seiner Ehefrau in der Borgfelder Kirche ewige Memorien versprach[48]). Später hören wir,

[44]) Vgl. Q. 3. B. 2. u.

[45]) Vgl. Q. 3. B. 2. o.

[46]) Vgl. F. Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen, 4. Aufl. Bremen 1934, S. 417.

[47]) Vgl. Q. 3. B. 2. a. 1. — Die Schenkung ist nicht datiert, doch durch die Zeugen Domherr Goslick Hellingstede, Bürgermeister Hinrich Hoyer (Ratmann 1461—1464), Arend Sandtbeke (Ratmann 1460—1464) und Raven von Lunebergh auf etwa 1460 anzusetzen.

[48]) Wenn die Urkunde von Arend von der Hude mitbesiegelt worden ist, so darf man daraus und aus seiner Landschenkung an die Borgfelder Kirche vielleicht schließen, daß er das Patronat besaß. Die Datierung der nur in Kopie vorliegenden Urkunde ist unsicher, vielleicht ist das Jahresdatum richtiger mit 1475 anzusetzen. (Vgl. Cop. Arch., Nr. 51 e.)

daß der Pastor insgesamt neun Tagwerk Heuland zur Verfügung hatte, darunter einen Meentenschlag. Ferner besaß er wie die Bauleute ein Fischwahr in der Wümme.

Diese kirchliche Begüterung war zu bedeutend, als daß sie von den Pfarrern in Eigenbewirtschaftung hätte ausgenutzt werden können. Vielmehr scheint das Katrepeler Land immer an die von daher Kirchenmeier genannten Bauern ausgegeben worden zu sein, und zwar zu einem in der Weise modifizierten Meier- oder Erbpachtrecht, daß die Kirchenmeier neben ihrem bei der Anmeierung üblichen Weinkauf bei jedem Pfarrerwechsel ihrem neuen Kirchherrn die Landwinnung, auch Willigmod genannt, entrichteten, eine Anerkennungsgebühr in Geld für die Nutzung des Kirchenlandes. Es kommt zu Anfang des siebzehnten Jahrhunderts auch wohl einmal vor, daß der Pastor sein Land im Borgfelder Felde vorübergehend an seine Borgfelder Bauern „um den deel" verpachtet, d. h. für den dritten Teil des Naturalertrages, eine Erinnerung an spätmittelalterliche Verhältnisse, wo der tertius manipulus als Meierzins in natura, wie wir gesehen haben[49]), gang und gäbe war. In ähnlicher Weise war das Pastorenwahr an einen Kirchenmeier entweder gegen Abgabe eines Teiles des Ertrages in natura oder gegen einen Geldbetrag verpachtet.

Bewirtschaftet der Pastor sein Ackerland selber, so sind die Bauleute des Dorfes mit Ausnahme der Kirchgeschworenen verpflichtet, es zu bestellen und die Saat für ihn in den Boden zu bringen, gegen die übliche Beköstigung mit Speise und Bier. Ist das Kirchenland aber ausgetan, so finden wir im achtzehnten Jahrhundert den Brauch, daß der Pastor als Ersatz für den Dienst von den Bauleuten je 60 Gr., von den Kötern je 18 Gr. genießt, wofür er die Bauleute im Pfarrhause mit einer Vierteltonne Bieres zu bewirten hat, während die Köter dabei leer ausgehen.

Bauleute und Köter müssen dem Pastor im Jahre je einen Fuhrdienst leisten, desgleichen die gesamten alten und neuen Köter jährlich zwei Handdienste, die Brinksitzer und Häuslinge einen. Den Kirchenmeiern obliegen darüber hinaus noch gewisse weitere Hofdienste. Was das Triftrecht anlangt, so darf der Pastor soviel Vieh wie ein Baumann auf die gemeine Weide treiben.

Die Einnahmen der Pfarre an Bargeld waren dagegen ursprünglich recht gering. Im Jahre 1722 wird die jährliche sogenannte „Pflicht" der

[49]) Vgl. Br. Jb. 43, S. 289.

Bauleute an den Pastor mit je 24 Gr., der Köter mit 18 Gr. angegeben. Ferner entrichten alle Landleute vom Baumann bis herunter zum Häusling zu Neujahr für die „Danksagung" je 3 Gr. Auch die Akzidentien des Pastors sind nicht bedeutend. Für die Beerdigung eines „Haupttoten" gibt man ihm einen Taler, für die eines Kindes die Hälfte. Für Taufen erhält er 18 Gr. und beim Abendmahl 2 Gr. oder mehr. Um das Gehalt des Pastors aufzubessern, steuern die Ratsherren bei den geistlichen Gütern jährlich 25 Tlr. bei, und von einer Reihe von Legaten genießt er die Zinsen, insbesondere von Bürgermeister Joachim Brands Stiftung von 500 Albertstalern, die ihm jährlich 27 Tlr. einbringen.

So schlägt er sich schlecht und recht durch, immer in der Zwangslage, als unangenehmer Mahner bei seinen Kirchspielsleuten auf die Erfüllung der ihm zukommenden Leistungen dringen zu müssen. Es war doch diese gleichsam grundherrliche Stellung des Pfarrers seiner seelsorgerischen Aufgabe begreiflicherweise wenig förderlich. Denn angesichts der bekannten Charaktereigenschaften der Bauern, die, wie Pastor Henricus Duderstadt 1614 an Bürgermeister Johann Brand schreibt, ihrem Geistlichen wenig Dank wissen, „wan er auch, da es muglich, zu ihrem dienste, heil und wolfart daß hertze aus dem leibe rißе", konnten die Spannungen nicht ausbleiben, die besonders in den verworrenen Zeiten des siebzehnten Jahrhunderts ein ungewöhnliches Ausmaß annahmen.

Denkwürdig ist in dieser Hinsicht das Schicksal von Duderstadts Nachfolger Hermannus Gotzenius, einem aus Ostfriesland nach Borgfeld gekommenen Diener am Wort, der an Starrsinn seinen Pfarrkindern nichts nachgab und alsbald in die heftigsten Konflikte mit den Kirchenmeiern geriet. Als er im November 1619 von seinem Katrepeler Meier Eilard Urban vor den Gerichtsherrn verklagt und zur Rechtfertigung nach Bremen zitiert wird, bricht es im Zorn aus ihm heraus: „Wolt Gott, es wehre glaube, ehre und tugent so tief in disen leuten vertiefet, als eigennutziger Geitz mit grober, tolpischer und bewrischer unbescheidenheit in ihnen ist verwurzelt, es wehre ihresgleichen nicht".

Der Pastor hat Eilard das Aalwahr aufgekündigt, weil er sich in der Höhe des ihm zustehenden Fanganteils ständig übervorteilt sieht. Der aber läßt verlauten: „Wer ihm das Waahre nehme, solt ihm den Hals nehmen". Frühmorgens vor Tage, schreibt der Pastor mit der Bitte, den Kläger abzuweisen, sei er schon bei Eilard erschienen, um den

Fang zu besichtigen, und als dessen Frau Aalke die in der Nacht frisch gefangenen Neunaugen in zwei Körbe teilte, habe er dem gerade anwesenden Nachbarn Berent Huntemann auf dessen Äußerung, es verlohne sich ja gar nicht, wegen so einer Kleinigkeit das Wahr zu stellen, entgegnet, hier sei offenbar Stellen und Stehlen gleichviel. Darüber habe sich ein heftiger Wortwechsel erhoben, worauf Gotzenius ohne Neunaugen von dannen gegangen sei. „Sie aber bißen mir hindennach wie die hunde und wußten vor rasenden, wütenden und tobenden sinnen nicht, waß sie sagten."

Ähnlich erging es „Ehrn" Gotzenius auch mit anderen Kirchspielsleuten. Als er vierzehn Tage nach Martini 1621 zu Claus Lürs in Timmersloh kommt, um ihn zur Leistung seiner rückständigen „Pflicht" zu mahnen, erklärt dieser, er habe kein Geld. Der Pastor hält ihm sein schon mehrfach gegebenes Zahlungsversprechen vor „und ehme siner lögen halven, de nicht düer by ehme, sunder gudes koopes syn, Clauwes Lüech geheten, darumme, dat he ehme tho etliken mahlen vörgelagen. Darup Clauwes sine pampen (Schwert) erwüschet, dem pastoren darmede thogewoldt, welker entweken, er ehme nagelopen: ‚Thöve, du pape, ick will dy lehren, we du my schaldt Clauwes Lüech heten!' Der pastor lachen worden und gesproken: ‚Wo makestu idt doch, wenn du de luide so houwest?' Darup er tho dem pastoren inhouwen wollen, welcker ehme denn den houw gedempet und ehme alsbald neger getreden, dat Clauwes, als he sinem intreden entwyken willen, vallen möten; als er nun nedder gelegen, der pastor gespraken: ‚Wat bedünket dy nu, wenn ick ock also houwen wolde?', ehne darmit laten bliven und na hus gegahn."

Im nächsten Frühjahr hatte Gotzenius immer noch nicht seine 9 Gr. Pflicht von Lürs und klagte gegen ihn vor dem Landgericht, nachdem er ihn insgesamt neunmal vergeblich gemahnt hatte[50]).

Auch sonst ließ ihn seine heftige Art häufig mit seinen Pfarrkindern aneinander geraten. Als am Neujahrstage 1621 Harm Reiners Frau zuerst aus den sechs Wochen in Begleitung einiger anderer Frauen sich wieder auf den Kirchgang begab, lud sie nach dem Gottesdienst diese, darunter die Pastorin, mit ihren Männern zu einem Gastmahl ein. Gotzenius, von einem Krankenbesuch in Timmersloh zurückgekehrt, begab sich auch in die Gesellschaft, um den Gästen das neue Jahr zu wünschen, das diese auch freundlich erwiderten. Nur als er Lucke

[50]) Vgl. Q. 3. B. 2. f.

Reiners die Hand reichen wollte, fuhr diese mit Ungestüm heraus: „Warumme scholde ick dy schwarte pape de handt doen, du jankvoth (Winselfuß), scholde ick dy dat nie jar geven, ick wolde dy dusent düvel geven. Warumme schall mine dochter de mutze edder huve dragen, heft mine dochter ein kindt gehadt? Woldestu ehr verbeden, in den haren tho gande? Wat hefstu meer mit er up dem predigstole tho donde als mit einer anderen?" Nach diesen Worten stürzte sie sich wutentbrannt mit einem Messer auf den Pastor, der es vorzog, das Weite zu suchen, und sich beim nächsten Landgericht bei den Herren bitter über dies Verhalten Luckes beklagte[51]).

Gotzenius scheint sich auf dieser Linie weiterentwickelt und schließlich sogar den schuldigen Respekt vor der Obrigkeit vergessen zu haben. Denn das Ende seiner Laufbahn war das Bremer Zuchthaus. Nachdem er hier an die dreiundvierzig lange, schwere Wochen für „Sankt Raspinus" die Raspe geschwungen hatte, schrieb er im April 1623 eine flehentliche Supplik an den Bremer Rat, die geradezu wie ein Schrei de profundis anmutet.

Er begründet darin eingehend, warum es seinen Amtsvorgängern in Borgfeld so viel besser als ihm ergangen sei. Herr Heinrich Hardenbergius sei zwar ledig und arm erschienen, doch dann mit einer Hausmannstochter in die Ehe und damit in den Genuß „sandes und landes, aller heide und weide" getreten. Klingius[52]) habe Herrn Heinrichs Tochter gefreit und sich damit in ein volles Haus gesetzt. Duderstadius, obwohl mit Frau und drei kleinen Kindern unbemittelt angekommen, habe von den Kirchenmeiern doch wenigstens 24 Tlr. Landwinnung erhalten, zu denen die Kirchspielsleute noch 16 Tlr. hinzugelegt hätten. Er, der Bittsteller, aber habe zu Anfang, um nur überhaupt seine Familie zu holen und sein Haus notdürftig ausstatten zu können, beim Borgfelder Vogt 18 Tlr. Schulden machen und ihm dafür die besten Stücke des Pastorenlandes überlassen müssen, welche dieser bis jetzt

[51]) Vgl. Q. 3. B. 2. f. — Unbescholtene, ehr- und tugendsame Jungfrauen durften bekanntlich „in den haren", d. h. unbedeckten Hauptes zum Altar treten, lockere Mädchen mußten dagegen die Haube oder Mütze als Zeichen ihrer Schande tragen (Vgl. dazu Br. Jb. 43, S. 308). Daher finden wir in Borgfeld so häufig den Ausdruck „Mütze" oder „Schandmütze" in übertragener Bedeutung als Schimpfwort zur Verächtlichmachung von sittenlosen Frauen.

[52]) Johannes Klingius aus Lünen in der Grafschaft Tecklenburg, vom Rat und den Erbrichtern, letztere vertreten durch Dr. Daniel Brand und Ratmann Johann Brand, zum Pastor in Borgfeld bestellt, reversiert sich am 2. Jan. 1599 über gewissenhafte Amtsführung (Or. Trese D.).

noch bebaue. Noch keine 8 Tlr. an Meierzinsen habe er eingenommen, und als die ausgesäten drei Scheffel Winterroggen und das von den Nutznießern des Pastorenlandes abgelieferte Teilkorn verzehrt waren, sei er in solche Not geraten, daß er es zu Lichtmeß 1617 am Sonntag nach der Predigt dem Kirchspiel hätte vorstellen müssen. Man habe ihm auch zunächst mit 7 fl. unter die Arme gegriffen, und dann seien die Kirchgeschworenen und einige andere Landleute mit ihm nach Bremen gezogen und hätten den Herrn Ratsrichter ersucht, die widerspenstigen Kirchenmeier anzuhalten, ihm die unrechtmäßigerweise vorenthaltene Landwinnung endlich zu zahlen, damit er Kühe und Saatkorn kaufen könne. Obwohl der Bürgermeister auch tatsächlich angeordnet habe, das Land an andere auszutun, wenn die Kirchenmeier sich weiterhin ihrer Verpflichtung entzögen, hätten diese sich daran einfach nicht gekehrt und das Pastorenland ruhig weiterbebaut. So sei nun Jahre hindurch manches schwere Fuder Mist dort hinauf- und manches stattliche Fuder Korn wieder heruntergefahren und ihm davon nur ein Drittel als Teilkorn gegeben worden, während die Bauern, wenn er selber das Land bebaut hätte, ihm Mist und Korn im Hofdienst hätten fahren müssen. „Bringet aber die Zehnten ganz in mein Kornhaus, auf daß in meinem Hause Speise sei", zitiert er aus Maleachi 3,8—10. Und dann packt ihn der Menschheit ganzer Jammer angesichts seines Zuchthauselends und seiner Familie Not. „Meine kleider fallen mir bei stücken vom leibe, habe vergangenen winter mehr frost erlitten denn sonst alle mein lebtage, die raspe ist mein kachelofen und feuwer gewest; meine arme thun mir oft so wehe von schwerer arbeit, als wolten sie mir vom leibe fallen; meine hände sind selten heile, alle finger sein mir offte uf einmahl entzewey kommen mit einem fehlstoß, daß das holtz abgesprungen. Meine hände sein so hart inwendigk als meine füße unten; ich werde so steif als ein baum. Mein gesichte vergehet mir für nächt- und täglichem heulen; wolte lieber todt sein als in solchem elende lenger leben; der liebe Gott wolle sich über mich erbarmen. Mein armes weib gehet als ein verirretes schaf, wirt balt sinnlos drüber. Die armen kinder wollen ihr untern händen verschmachten, heischen brodt und ist niemandt, ders ihnen gibt. Zinnwerck ist alles weck. Kessel, potte sein alle verkauft; gahrn und leinewandt ist alles verzehret; das bettegewandt ist auch angetastet, wirt auch, wo mir nicht geholfen wirt, folgen müssen. Ach, ach, man siehe sich umme allenthalben, kunte man auch woll verachtetere, elendere,

betrübtere, verlassenere und übelgeplagtere leute finden, als wir armen leute sein, wir armen frembdelinge."

Fürwahr, ein bei allem barocken Überschwang doch menschlich rührendes Beispiel für die tiefgreifende Wirkung der neuartigen Freiheitsstrafe, welche den Häftling in dem nach holländisch-kalvinischem Muster gerade erst auch in Bremen eingerichteten Zuchthause durch härteste Arbeit und strenge Disziplin von seinem Hang zur Gesetzlosigkeit zu befreien und ihn wieder in die Gesellschaft einzuordnen suchte.

Der Bremer Rat hat daraufhin doch ein Einsehen gezeigt und seinen ungehorsamen Pastor begnadigt, der dann mit Weib und Kindern von dannen zog und schließlich in Holland einen neuen Wirkungskreis fand[53]).

Seinem Nachfolger, Henricus Rhodius, seines Zeichens Magister der freien Künste, „natione Hassus", erging es, was die äußeren Lebensumstände anlangt, in Borgfeld nicht viel besser. Denn bald erschienen die Tillyschen Völker und verwüsteten das Dorf, so daß die Einwohner vorübergehend flohen und der Pastor sich nach Huchting begeben mußte, von wo er nur auf das Versprechen seiner Gemeinde, ihm sein Einkommen um ein weniges aufzubessern, zurückkehrte. Im Winter 1629 klagt er dennoch dem Rate mit der Bitte um Zuteilung von etwas Brotgetreide an seine darbende Familie seine Not, in die er vornehmlich auch dadurch geraten sei, „daß der liebe Gott mich bis in die 21 wochen mit dem dreitägigen fieber starck heimgesucht, darzu dann geschlagen ein unmäßiger schwulst von haupt an biß — mit Urlaub zu melden — an die fußsohlen, also daß ich weder stehen noch gehen mag, und nachdem ich, was ich auß dem halse ersparen kunnen, an die arsten gewendet und der eine hier, der ander dar an mich geflickt und alles nicht geholfen, trosten sie mich mit diesen worten, es sei vermutlich, daß ich beneben dem fieber in die beschwerliche hydropem gefallen und durch vielfaltiges husten herniam aquosam überkommen, das sei ihrer facultet nicht, solches zu curiren, man müsse die sache Gott befehlen".

Die Lage der Borgfelder Pastoren hat sich dann doch mit der Zeit sehr gebessert, nachdem der Frieden eingekehrt war und die Obrigkeit ihre Einkünfte nicht unwesentlich erhöht hatte. Der durch die Kriegsläufte verwilderten Generation aber war ein gefügigeres Geschlecht

[53]) Vgl. Q. 3. B. 2. l., ad Q. 1. b. 1.

gefolgt, das sich der straffer werdenden Kirchenzucht des Geistlichen selten mehr widersetzte.

Noch im Jahre 1615 hatten sich der Pastor Peter Duderstadt und der Vogt Johann Husher zu einem bezeichnenden Schreiben an die Richter veranlaßt gesehen: „Wir können", heißt es darin, „klagend nicht verhalten, welchergestalt sich der übermut und ungehorsam alhier bei alten und jungen Leuten über alle maßen täglich häuft und vermehrt, also daß auch fast niemand Gottes und Euer Herrlichkeiten gebot und verbot, weder in der kirchen noch in den häusern oder sonsten anderweit auf der straßen, mehr fürchten noch achten will. Zumal aber in hochzeiten und kindelbieren sind die bauern oder hausleute infolge Euer Herrlichkeiten erlaubnis, daß sie sich in essen und trinken, singen und springen, spielen und tanzen ergötzen mögen, in einen ganz gefährlichen Mißbrauch verfallen, damit sie denn das hochwürdige sakrament der heiligen Taufe nicht allein der heiligen Dreifaltigkeit zuwider sehr verunheiligen und unehren, sondern auch sich selber dadurch zu armen Leuten machen, sintemal mancher fast zu einem kindelbier sein ganzes vermögen vergeudet. Dabei werden auch allezeit zween tage zugebracht mit unzüchtigem tanzen, leichtfertigem herumschwingen, durchsfeuerspringen, daß ehrlichen leuten ohne allen scheu und ansehen der person beides, feuerfunken und rauch als auch der weibsbilder kleider ins gesicht getrieben werden, daher wir uns vor ehrlichen ausheimischen leuten schämen und hören müssen, daß niemand zuvor solchen übermut und unfläterei gesehen oder gehöret hat."

Derartige Auswüchse der Lebensfreude eines grobianischen Geschlechtes wurden denn doch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts mehr und mehr beseitigt. Ja, so sehr wuchs mit der Zeit das moralische Übergewicht des Pfarrers, daß sich Ratsrichter Bürgermeister Tilemann, gen. Schenk, veranlaßt sah, im Jahre 1706 dem Pastor Johann Hagedorn verweisend vorzuhalten, er „ginge auf der cantzel anstatt, daß er seine ihm anvertraute gemeine mit Liebe zu erbauen solte trachten, ad personalia, fulminirte und legte seine passiones am tage".

Wenn es sich um einen schweren Fall der Gottesverachtung handelte, griff die Obrigkeit allerdings immer wieder mit aller Schärfe ein. Im Jahre 1673 ließen die Richter ein Proclam von der Kanzel abkündigen gegen das gotteslästerliche Fluchen, etwa bei Gottes Marter und Blut, oder bei Gottes Donner und Blitz. Und da „dergleichen Sün-

den, Schwören und Fluchen sonderlich bey dem Saufen und Nachtzechen vorgehe", wird den Krügern erneut das frühere Verbot eingeschärft, nach 10 Uhr abends noch Bier auszuschenken[54]). So wanderte im Jahre 1724 Engelbert Berens aus Borgfeld für eine Zeitlang ins Zuchthaus, weil er, „wie er besoffen gewesen, gantz cörperlicher weise mit Gottes Heiligem wort gespottet, auch einen geistlichen Gesang abgesungen" und nach Aussage des Vogtes mindestens zehnmal „Er ist erstanden" gegröhlt hatte.

Glücklicherweise hatte man nur selten mehr Anlaß zu so strengem Vorgehen, zumal sich die Hebung der allgemeinen und religiösen Jugenderziehung auch in dieser Hinsicht günstig auswirkte.

Vom Schulunterricht hören wir in Borgfeld zuerst im siebzehnten Jahrhundert, und zwar ließ es sich zunächst der Pastor Rhodius angelegen sein, die Jugend notdürftig zu unterweisen. Dann aber übernahm der Küster und Vorsänger Hans Matz, seines Zeichens ein Schneider, die Aufgabe des Schulmeisters. Er gibt für seinen kleinen Küstereihof, welcher neben der Kirche auf Kirchenland errichtet ist, Rat und Branden jährlich je 5 Gr. Zins und lebt in sehr dürftigen Umständen, da die Landleute ihre Kinder höchst säumig zur Schule schicken und mit dem Schulgelde sehr zurückhalten, zumal auch die Akzidentien für die Mitwirkung des Küsters bei kirchlichen Amtshandlungen des Pastors nur wenig abwerfen.

1656 fällt den Visitatoren die geringe Beteiligung der Kinder am Gemeindegesang auf, und sie müssen feststellen, „daß der alte Schulmeister an der zunge gerüret und sprachlos gewesen, dessen Sohn des schreibens und rechens ganz nicht erfahren gewesen, haben demnach denselben ermanet, woferne er die schule behalten und seinem vatter succedieren wolte, müße er sich in den beiden künsten besser befleißigen und alle wochen etzlich mal nach der statt gehen und sich daselbst instituieren laßen, worhin die gerichtsleute ihn auch ermanet, er auch verheißen, sich innerhalb eines halben jares frist genuchsam qualifiziert zu machen". Als die Visitatoren bei der nächsten Inspektion 1658 finden, daß Hans Mathies d. J. sich inzwischen die für einen Dorfschulmeister ausreichenden Fertigkeiten im Lesen und Schreiben tatsächlich angeeignet hat, wird er den Landleuten als ihr rechtmäßiger Lehrer vorgestellt.

[54]) Vgl. Q. 3. B. 2. a. 2. III., 3. Abt., S. 172 ff.

Er und seine Nachfolger haben immer wieder über den schlechten Schulbesuch, vor allem im Sommer, zu klagen. Ja, auch bei Beerdigungen erscheinen manchmal nur zwei bis vier Kinder, um mit ihm an der Bahre den Choral zu singen, so daß der Gesang dementsprechend ausfällt. Ein Dorn im Auge ist den Borgfelder Küstern schließlich der Schulmeister in Timmersloh, dem die dort sowie in Verenmoor und Butendiek wohnenden Landleute wegen der großen Entfernung der Kirchspielschule ihre Kinder lieber zusenden, wie sie denn auch zum Ärger ihres Pastors gern die Lilienthaler Kirche aufzusuchen pflegen.

Daß die schulmeisterlichen Bemühungen wenigstens im Religionsunterricht nicht recht anschlugen, erhellt aus einer Klage der Gemeinde über ihren oben schon als recht heftig geschilderten Pastor Johann Hagedorn, der ihnen gedroht habe, sie sollten die Bibel kennenlernen, bevor er sie zum Abendmahl zulasse, und wenn sie darüber zwanzig Jahre alt würden, und der auch den in der Religion unwissenden alten Leuten so hart zusetze, daß er ihnen das Abendmahl vorenthalten wolle, wenn sie ihm auf seine Fragen nicht Rede und Antwort stehen könnten.

Auch über die Schulverhältnisse beginnen die Quellen im Laufe des achtzehnten Jahrhunderts genau wie über die kirchlichen Angelegenheiten merklich schweigsamer zu werden, ein Zeichen dafür, daß sich die Lage trotz gelegentlicher Rückschläge offenbar immer mehr normalisiert und wenig Anlaß zu obrigkeitlichen Eingriffen gegeben hat[55]).

8. Der Samtgutcharakter des Gerichtes Borgfeld, seine Eigentümlichkeiten und Schwierigkeiten

Daß man dingliche Leistungen wie Grundzinsen, Zehnten oder Renten durch Verkauf etwa oder im Erbgange unter verschiedene Empfänger aufsplitterte, mochte unbedenklich erscheinen. Denn das Wesen solcher Reallasten bestand ja in der regelmäßigen Entrichtung gewisser Abgaben, sei es nun in bar oder in natura, die sich mit Leichtigkeit beliebig oft aufteilen ließen. Ganz anders lagen dagegen die Dinge bei so weiträumigen Grundbesitzkomplexen wie etwa dem Gericht Borgfeld

[55]) Näheres über die Borgfelder Schulverhältnisse bei Fr. Entholt, Bilder aus der Geschichte des bremischen Volksschulwesens, ergänzt und fortgesetzt von Hinrich Wulff, Br. 1928, S. 125 ff.

mit seiner eigenartigen Verflechtung von Grundherrschaft und patrimonialrechtlichen Zuständigkeiten.

Die geringeren Schwierigkeiten bereitete dabei noch die grundherrschaftliche Komponente eines solchen Samtgutes; denn da der Herr seinen Grund und Boden nicht selber bewirtschaftete, sondern ihn zu Meierrecht austat, so beschränkte sich seine Aufgabe hier in der Hauptsache auf die Entgegennahme der ihm gebührenden Leistungen. War aber der Grundherr zugleich auch der Gerichtsherr seiner Meier und Köter, so lag es auf der Hand, wie leicht die Verwaltung darunter leiden konnte, daß diese Gerichtshoheit von einer Mehrzahl oft uneiniger Personen ausgeübt wurde.

Insoweit der lange alles beherrschende fiskalische Gesichtspunkt die Gerichtsbarkeit wegen der aus ihr abgeleiteten Berechtigung, Bruchgelder zu erheben, als erwünschte Einnahmequelle erscheinen ließ, mochte es zwar noch angehen. Brüche ließen sich unter die Berechtigten verteilen. Wenn sich dagegen, wie in einem noch zu erörternden Falle, Machttrieb und Leidenschaft eigenwilliger Persönlichkeiten auf dem Boden so eng begrenzter Zuständigkeiten gegeneinanderkehrten und von irgendeiner Seite der Versuch unternommen wurde, so etwas wie ein landesherrliches Regiment in nuce zu errichten, dann erwies sich die Doppel- oder Mehrgipfligkeit der Gerichtshoheit als verhängnisvoller Nachteil, für den letzten Endes die Untertanen die Zeche zu zahlen hatten. Auf jeden Fall erforderte es stets ein um so höheres Maß von Takt und gutem Willen auf seiten der Partner, als mit der fortschreitenden Entwicklung aller Verwaltungszweige die Schwierigkeiten einer Samtherrschaft nicht geringer wurden, sondern eher noch wuchsen.

Es ist klar, daß die angesehene Stellung, welche die Familie Brand in Bremen einnahm, nicht dazu angetan war, die Schwierigkeiten des Kondominiums zu mindern. Denn konnte nicht ein Grundherr, der als Bürgermeister oder Ratsherr der Stadt Bremen auftrat, auf die einfachen Gemüter der Borgfelder Samtmeier einen ganz anderen Einfluß ausüben als ein gewöhnlicher Privatmann? In der Tat, der andere Inhaber des Gerichtes mußte schon außerordentliche Vorzüge der Persönlichkeit aufweisen, wenn er sich auf die Dauer gegen das starke moralische Übergewicht der Brande behaupten und verhindern wollte, daß Gajus und Julius Konsul waren.

Taten also die Brande gut daran, eine gewisse Zurückhaltung zu üben, um in ihren Partnern kein Ressentiment aufkommen zu lassen,

so waren letztere wohlberaten, wenn sie dem mächtigeren bremischen Geschlechte de facto doch den Vorrang einräumten. Die gegenseitigen Beziehungen waren auch lange Zeit ungetrübt, und wir hören nichts von wesentlichen Spannungen, ja von Diederich Stenow, dem letzten Borgfelder Erbrichter dieses Namens, wird sogar berichtet, er sei mit Bürgermeister Johann Brand eng befreundet gewesen[56]).

Das sollte sich aber mit einem Schlage grundlegend ändern, als nach dem 1561 erfolgten Tode des nachgiebigen Diederich Stenow dessen Witwe, Margarete von der Heide, den Stenowschen Anteil an ihren zweiten Ehemann, den Bremer Bürger Claus von der Lith, übereignete.

Dieser, ein Abkömmling des bekannten Stiftsrittergeschlechtes gleichen Namens, war aus ganz anderem Holze geschnitzt, ein engstirniger Querulant und Prozeßfuchs, dem das Eigengut der Brande im Trentmoor ebensosehr ein Dorn im Auge war, wie es ihn höchst verdroß, sich in der allgemeinen Verwaltung Borgfelds von ihnen in den Schatten gestellt zu sehen. Sofort begannen allerlei Gehässigkeiten und Plackereien, die bald zu offener Feindschaft unter den Parteien führten. Voller Neid auf die fetten Brandschen Ochsen auf dem Trentmoor, das er nicht für Privateigentum, sondern als eine Pertinenz des Gerichtes Borgfeld angesehen wissen wollte, ließ Claus von der Lith um Johanni des Jahres 1561 eines Nachts kurzerhand drei der besten Stücke pfänden und in seinen Stall treiben. Die Brande, nicht faul, rafften einige Leute zusammen, darunter auch ein paar Knechte des Rates, und holten ihm das wertvolle Rindvieh wieder aus dem Hause. Sie hatten aber nicht mit dem harten Schädel ihres Widersachers gerechnet, der sich unmittelbar darauf erneut einen der Ochsen aneignete und ihn diesmal der Vorsicht halber gleich schlachtete und für sich verwandte.

Zum Zeichen seines Protestes gegen das Brandsche Fischereirecht auf der Wümme ließ er auch einigen Fischern, denen die Brande dort gegen ein Entgelt den Fischfang gestattet hatten, nächtlicherweise die Netze abpfänden, weil sie nicht zugleich ihn als Mitinhaber dieses Rechtes um seine Zustimmung ersucht hätten. Als dann der Borgfelder Vogt, offenbar auf Betreiben von der Liths, bei einem Meier einige

[56]) Vgl. die Zeugenaussage des Schneiders Johann Heyne zu Butendiek in dem gleich zu erwähnenden Brand — von der Lithschen Prozeß (1573). Die im folgenden zugrunde gelegten Gerichtsakten in: ad Q. 3. B. 2. a. 1.

Schweine pfändete, erschien Johann Brand diesmal gleich mit vierzehn Hakenschützen in Borgfeld, die nach einer frischfröhlichen Schießerei die Schweine wieder gewaltsam entführten. Andererseits zog Claus von der Lith nun einen wüsten Bauernhof, dessen Land ehedem von den Branden und den Stenows gemeinsam zu Meierrecht vergeben worden war, auf eigene Faust ein, vermeierte ihn aufs neue und enthielt der Gegenpartei ihren Anteil an der Weinkaufssumme vor.

Bei solchen Reibereien wuchs die Erbitterung von Tag zu Tag. Johann Brand entschloß sich daher zur Klage vor dem Bremer Rate und ließ sie durch seinen Anwalt am 24. Mai 1562 vortragen. Klagpunkte bildeten das Trentmoor, die Fischerei auf der Wümme und der strittige Meierhof. Claus von der Lith antwortete mit einer Gegenklage, in welcher er Trentmoor und Fischereigerechtsame als Pertinenz des Samtgerichtes und daher als beiden Partnern gebührend hinzustellen suchte, auch hinsichtlich des Meierhofes naturgemäß eine ihm günstige Lesart entwickelte. Er hatte indessen außer acht gelassen, daß das bremische Stadtrecht es als unzulässig bezeichnete, einer Gegenklage stattzugeben, solange nicht die Vorklage entschieden war[57]). Die Brande konnten daher auch die Reconventionsklage mit Fug und Recht zurückweisen und spielten überhaupt durch Vorlage der beiden Kaufverträge über das Trentmoor einen starken Trumpf aus.

Es folgten sich nun, entsprechend dem damaligen artikulierten Gerichtsverfahren, die Schriften und Gegenschriften der Parteien, in welchen der Fall Jahre hindurch mit juristischer Spitzfindigkeit nach jeder Richtung hin gedreht und gewendet wurde. Da es sich letzten Endes nur um formale Dinge handelt, welche die Kenntnis des historischen Sachverhalts nicht erweitern, dürfen wir uns hier ein näheres Eingehen auf diese gequälten Zeugnisse advokatischer Stilkunst glücklicherweise schenken.

Während so der papierene Krieg Rechtens mit unverminderter Heftigkeit weitertobte, ließen auch die Parteien in Borgfeld selber nichts

[57]) Das 12. Statut des Stadtrechts von 1433 lautet: „So wor en man uppe den anderen claget unde de andere up ene wedder claget, de ersten claget, de en darf deme anderen nicht antworden, he en si ersten van eme komen myt rechte. Mer he schal benomen, wo mennighe schult he eme gheven wille." (Vgl. Eckhardt, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen. Veröff. a. d. Staatsarchiv d. Fr. Hansestadt Bremen, Heft 5, Br. 1931, S. 229.) — Das Statut ist unverändert aus dem Stadtrecht von 1303/1308 entnommen (Vgl. ebd., S. 102), das es seinerseits aus dem Hamburger Recht hat.

unversucht, einander das Leben so sauer wie nur möglich zu machen. Anfang 1569 wußte Claus von der Lith dem Rate zu klagen, Joachim Brand, der Bruder des Bürgermeisters, habe ihm einige Pfänder zwei- bis dreimal wieder abnehmen lassen, wobei seinem Stiefsohne „Nase und Mund entzweigeschlagen" worden seien. Der Rat wies ihn indessen ab, da eigenmächtige Pfändungen ohne vorhergehende Vereinbarung beider Erbrichter unstatthaft seien.

Nun versuchte Claus von der Lith durch den an sich recht vernünftigen Vorschlag auf Teilung der Samtgüter seiner Schwierigkeiten Herr zu werden. Der Rat, schon recht verärgert über die ewig neuen Finten dieses hartnäckigen Antragstellers, gab zunächst seinem Mißfallen darüber Ausdruck, daß Claus von der Lith durch seine Neuerungssucht nur Unruhe in den Gang des Prozesses bringe, stellte ihm aber doch anheim, seine Petition de communi dividundo ausführlich zu begründen, damit die Gegenpartei sich dazu äußern könne. Indessen lehnten es die Brande rundweg ab, sich zu diesem Antrage zu erklären, solange nicht ihre Vorklage gegen Claus von der Lith entschieden sei. Dabei hatte es denn zunächst sein Bewenden.

Und wieder mußten Joachim und Johann Brand sich über die Gewalttätigkeiten ihres Gegners beklagen, der den Borgfelder Gerichtsleuten bei Strafe von 50 Goldgulden verboten, Heu vom Moore wegzufahren, und als sich doch einer dessen unterstand, ihm kurzerhand seine Pferde abgepfändet hatte. Vergebens entschied der Rat am 1. Februar 1571 auf Ersuchen der Brande, von der Lith habe die unrechtmäßig eingezogenen Pfänder sofort herauszugeben. Dieser dachte gar nicht daran. Die Sache wuchs sich schließlich zu einer Prestigefrage für den Rat aus, als eines der Pferde infolge schlechter Pflege während der Sequester einging. Am 6. Februar kam man wieder vor Gericht. Aber mochte auch das Interlokut des Rates den sechs Tage zuvor erteilten Bescheid bei Strafe von 5 BM wiederholen, mochte man die Strafe tags darauf auf das Doppelte erhöhen und den Kämmerer schließlich am 8. Februar mit deren Einziehung beauftragen, so ließ sich doch Claus von der Lith nicht im geringsten einschüchtern. Vielmehr wußte er dem Rat dadurch einen empfindlichen Streich zu spielen, daß er von dessen Beiurteil an den Erzbischof, oder falls ihm dort sein Recht nicht würde, an das Reichskammergericht in Speyer appellierte. Wir besitzen zwei Instrumente des Notars Hinrich Peeck vom 8. und 9. Februar 1571 über diese Appellation. Sie tragen in dorso das Präsen-

tatum der erzbischöflichen Kanzlei, wonach sie am 20. Februar dem erzbischöflichen Rat und Kanzler Marcus Keller tatsächlich insinuiert worden sind.

Stärker nun hätte Claus von der Lith den Bremer Rat in der Tat gar nicht reizen können als dadurch, daß er an diesen wunden Punkt des städtischen Justizwesens rührte, eines Verwaltungszweiges, in dem die Erzbischöfe immer noch ihre alten Herrschaftsansprüche geltend zu machen suchten. Denn war nicht gerade erst ein Menschenalter verstrichen, seitdem sich die Stadt durch die Privilegien de non appellando und de non evocando von Kaiser Karl V. die Immedietät ihrer Gerichtshoheit hatte verbriefen lassen? Und doch hatte Claus von der Lith insofern den Schein des Rechtes für sich, als er zwar als Bremer Bürger seinen Gerichtsstand vor dem Rate hatte, sich dagegen in seiner Eigenschaft als Besitzer des ursprünglich nicht der Jurisdiktion des Rates, sondern des Erzbischofs unterstehenden Gerichtes Borgfeld mit gutem Grunde nach Bremervörde rechtszuständig erachten konnte.

Wie dem auch sei, die von der Lithsche Appellation war erwünschtes Wasser auf die erzbischöflichen Mühlen. Es erging daher prompt noch unter dem 20. Februar 1571 von Bremervörde aus ein Inhibitorium Erzbischof Heinrichs an den Rat, des Inhalts, sein Untertan und Bürger in „Unserer Stadt daselbst" Claus von der Lith habe von einem in einer Pfändungssache gegen ihn gefällten rechtswidrigen Urteil des Rates an ihn, „seine gebührliche Obrigkeit", appelliert. Daher befehle er dem Rat bei 50 Goldgulden, gegen den Appellanten, der unter erzbischöflichem Schutze stehe, nichts zu unternehmen und solange die Sache vor einem Gerichte anhängig sei, keine Neuerungen zu treffen.

Die Antwort des Bremer Rates auf dies Mandat des Erzbischofs war die Pfändung des Hausrats des Claus von der Lith, gegen die dieser, offenbar schließlich doch von der Wirkungslosigkeit der erzbischöflichen Gebote überzeugt, beim Reichskammergericht protestierte. Und auch die Kanzlei in Bremervörde mochte sich letzten Endes nicht mehr die Erfüllung ihrer anfangs in die Sache gesetzten Erwartungen versprechen, kurz, sie verwies die Appellation am 22. Juli 1572 ebenfalls an das Reichskammergericht. Die Begründung, die dieses Schreiben des Erzbischofs an den Kammerrichter dafür gibt, ist recht bemerkenswert: „Wann Wir dan", heißt es da, „unter andern mißvorstanden mit gedachten Bürgermeister und Radt Unser Stadt Bremen, auch der Appellation halben, irrigk, die sie noch zur Zeit an Uns iren Bürgern — doch

mit lauter Unfugen — nicht gestatten, noch Unsern Mandaten oder Inhibitionibus pariren wollen ....., als wollen wir disse parte und sonderlich den Appellanten ....., nicht aus Pflicht oder von Rechts wegen ....., sondern der Röm. Kais. Majestät ..... zu allen underthenigsten Ehren und Gefallen an Ihre Majestät und derselben Hochlöblich Kays. Cammergericht .... verweiset haben ....."

So hatte denn Claus von der Lith, wenn er schon den erzbischöflichen Juristen nicht die Gelegenheit zu bieten vermochte, die in der Theorie behaupteten alten Rechte ihres Herrn wieder einmal in die Praxis umzusetzen, ihnen doch wenigstens die Möglichkeit verschafft, ihren Protest gegen die auf dem Wege des Gewohnheitsrechtes entstandene Gerichtshoheit des Bremer Rates erneut zu Papier zu bringen.

Der Schauplatz des Brand—von der Lithschen Rechtsstreites hatte sich jetzt also geteilt. Einmal lief die Vorklage der Brande beim Bremer Rate wegen des Trentmoors, der Fischerei und des Brandenmeiers im alten Geleise schwerfällig weiter; zum anderen aber befaßte sich nun auch das Reichskammergericht mit der von der Lithschen Appellation gegen das Interlokut des Rates in der Pfändungsangelegenheit. Unter dem 22. September 1571 erging die kaiserliche Zitation an die Appellaten, sich binnen acht Wochen in Speyer gegen die Klagen des Claus von der Lith in eigener Person oder durch einen bevollmächtigten Anwalt zu verantworten. Ende Oktober ließ der Appellant sie durch den Notar Hinrich Peeck der Gegenpartei, nämlich Bürgermeister Johann Brand und Ratman Brun Reiners als Vormund von Joachim Brands Witwe und Kindern, insinuieren.

Mit großem Widerwillen nur kamen die Brande dieser Vorladung nach. Ein wie abgrundtiefer Haß sich in Bürgermeister Johann Brand angesammelt hatte, der uns sonst als ein „ehrlicher, aufrichtiger und vornehmer Mann" geschildert wird, den allerdings auch ein gut Teil Starrköpfigkeit und Eigenwillen kennzeichnete, offenbart ein Brief, welchen er damals wegen der Ausübung des Halsgerichts in Borgfeld an seinen Gegner schrieb. „Item Claus, de Du dy nomest einer von der Lith", beginnt dies mit Schmähungen gespickte Schreiben, um dann die Schilderung einer unwahren Unterstellung des Adressaten folgendermaßen zu glossieren, „des Du Hurensöhne, de ock von einem heren sohne geboren, my fälschlich und freventlich overdichtest und overluchst, diner arth und herkomens nah". Da glauben wir nun dem von der Lithschen Advokaten in Speyer schon, wenn er sich in seinen Klag-

libellen darüber beschwert, Johann Brand habe seinen Prinzipal mündlich und schriftlich aufs höchste injuriiert und sich geweigert, gemeinsam mit ihm Gericht zu halten, mit der Begründung, „daß ehr mit ime hurenkind kein gerichte zu besitzen und zu halten gemeindt, auch ad munus judicandi nit werdich acht und halt".

Die Borgfelder Meier aber waren keineswegs freundlicher gegen Claus von der Lith und die Seinen gestimmt. Es bedurfte nicht erst des den Branden von der Gegenpartei zur Last gelegten Befehls, die Zinsen und Dienste an den Störenfried einzustellen, um sie zu einer höchst feindseligen Haltung zu veranlassen und ihm zu drohen, wenn er sich des Pfändens nicht enthalte, wollten sie „nach seinem Leib trachten und die Glocken über ihne schlagen lassen".

Daß er in Borgfeld und Bremen fast seines Lebens nicht mehr sicher war, konnte Claus von der Lith aber nicht weiter bekümmern. Denn zu seiner Genugtuung wurde dem Antrag der Brandschen Exzeption vom 4. September 1572, die Appellation als unzulässig an die erste Instanz zurückzuweisen, nicht stattgegeben, so daß die kameralistische Prozeßmaschine mit der ihr eigenen müden Schwerfälligkeit und zopfigen Pedanterie langsam auf Touren kam.

Diese Aktivität des obersten Reichsgerichtshofes ließ nun offenbar auch dem Rat keine Ruhe, wo Bürgermeister Johann Brand naturgemäß die treibende Kraft war. Unter dem 5. Januar 1573 erging ein Interlokut, durch welches den Branden aufgegeben wurde, ihre Klagartikel binnen sechs Wochen zu beweisen, andernfalls diese als abgelehnt zu gelten hätten und der von der Lithschen Eingabe de communi dividundo stattgegeben werden würde.

Um aber die Angelegenheit endlich einmal ins reine zu bringen, setzte der Rat aus seiner Mitte Ratmann Johann Plander und Ratmann Gerd Schnedermann d. Ä. als Kommissare ein. Diese beiden Herren luden die Parteien und eine große Reihe von Zeugen aus Borgfeld und Umgebung, darunter auch Johann Brand zum Riensberg, auf den 14. Februar 1573 zur Beweisaufnahme in das Hopfenhaus[58]). Da erschienen denn Claus von der Lith, unterstützt von nicht weniger als drei Rechtsbeiständen, einerseits, und Bürgermeister Johann Brand in Begleitung seiner Söhne Johann und Daniel, ferner Brun Reiners als Vormund von Joachim Brands Witwe und Kindern andererseits.

[58]) D. i. die frühere, nicht mehr zu Kultzwecken verwandte Wilhadikirche beim Dom.

Weil Borgfeld indessen in diesen Tagen gerade von einer großen Sturmflut heimgesucht wurde und ein großer Teil der Häuser unter Wasser stand, war es vielen Zeugen einfach unmöglich, der Ladung Folge zu leisten. Der Termin mußte daher vertagt werden.

Anfang März kam man wieder zusammen, diesmal nun endlich vollzählig. Doch jetzt setzte sich Claus von der Lith aufs hohe Pferd und behauptete, die Zeugenvernehmung sei gänzlich überflüssig geworden, da die im Interlokut vom 6. Januar festgesetzte Frist von sechs Wochen verstrichen sei und damit die Brande ihre Vorklage verloren hätten. Sprachs und wandelte aus dem Saale. Der Termin mußte wiederum vertagt werden.

Natürlich ließ der Rat nicht ein derartiges Spiel mit sich treiben, sondern ordnete auch ohne die Mitwirkung des Beklagten die Aufstellung der Interrogatoria (Fragstücke) an, auf welche die einzelnen Zeugen vernommen werden sollten. Anfang Mai hatten die beiden Ratskommissare das umfangreiche Vernehmungsprotokoll abgeschlossen. Da eine Reihe von Zeugen im Amte Ottersberg ansässig und damit dem Domkapitel untertan war, mußte auch dieses noch bemüht werden, das denn auch aus seiner Mitte den Domherrn und Drosten zu Ottersberg, Diedrich von Galen, und den Dechanten zu St. Steffen, Johann Barkey, zur Vernehmung der ihm untergebenen Zeugen beauftragte.

Man sollte nun meinen, daß ein solcher Aufwand von Mühe und Unkosten wesentlich dazu beigetragen hätte, die leidige Angelegenheit schleunigst so oder so zum Ende zu treiben. Dennoch kam der Prozeß unerklärlicherweise — wir wissen nicht recht, weshalb — wieder ins Stocken. Bürgermeister Johann Brand, dem der Ärger das letzte Jahrzehnt seines Lebens vergällt hatte, sank darüber im Frühjahr 1574 ins Grab, ohne den Abschluß erlebt zu haben. Wir hören auch nichts von einer Wiederaufnahme des Verfahrens vor dem Rate. Möglicherweise war es der Brandesche Familienzwist zwischen Dr. Johann Brand und seinem Vater, dem Bürgermeister, sowie nach dessen Tod der Prozeß mit den Geschwistern um die reiche väterliche Erbschaft[59]), der den vergleichsweise geringfügigen Rechtsstreit um das Trentmoor in den Hintergrund drängte. Bei dieser Lage der Dinge bekam Claus von der Lith auch in Speyer die Oberhand, zumal es eine Schwächung der Front seiner Gegner bedeutete, daß Dr. Johann Brand, der vom

[59]) Vgl. Br. Jb. 43, S. 186 f.

Mitbesitze des Gerichtes Borgfeld ausgeschlossen und daher an der Weiterverfolgung des Prozesses beim Reichskammergericht nicht mehr interessiert war, sich davon zurückzog.

Übrigens ging es dort schon lange nicht mehr lediglich um die von der Lithschen Appellation vom Beiurteil des Bremer Rates in der Pfändungssache. Vielmehr hatte der Anwalt des Appellanten nicht nur die Frage des Samtbesitzes im Trentmoor zur Erwägung gestellt und es durchgesetzt, daß in kaiserlichen Compulsoriales an den Rat vom 22. Mai 1573 die Einsendung der Akten erster Instanz an das Kammergericht verfügt wurde, sondern auch unter dem 2. Dezember desselben Jahres erneut den Antrag de communi dividundo auf Teilung der Samtgüter eingebracht, die Claus von der Lith im Jahre davor trotz mehrfacher dahingehender Bemühungen beim Bremer Rate noch nicht hatte durchsetzen können.

Es stand wenig gut um den Prozeß der Brande. Fehlte schon seit dem Tode Bürgermeister Johann Brands und der Litis Renuntiatio seines ältesten Sohnes recht eigentlich die treibende Kraft, so waren die Vormunde von Joachim Brands Witwe und Kindern schon gar nicht in der Stimmung, für eine fremde Sache viel Energie aufzuwenden. Man ließ die Dinge also zunächst einmal laufen, wie sie mochten, und war auch nicht mehr so scharf auf den Grundsatz aus, vor Erledigung der Vorklage eine Teilung der Samtgüter nicht zuzulassen. Diese Nachgiebigkeit war nun eine gute Voraussetzung für die Arbeit einer im Frühjahr 1576 vom Rate eingesetzten Kommission von Herren seiner Mitte, die nicht nur den Modus der Teilung festsetzen, sondern auch den Versuch zur Beilegung aller anderen Streitpunkte machen sollte. Indessen zerschlug sich auch diese Vermittlungsaktion an der Starrköpfigkeit des Claus von der Lith, der die Bedingung stellte, auch das Trentmoor als Pertinenz des Gerichtes mit aufzuteilen, eine Forderung, welche die Brande begreiflicherweise als unannehmbar zurückwiesen.

Dieser Ausgang der Verhandlungen mochte Dr. Daniel Brand, des Bürgermeisters zweitem Sohn, vielleicht gar nicht so unangenehm sein, war er doch als einziger noch gegen die Teilung gewesen, wenn er sich offenbar auch gegen seine prozeßmüden Verwandten nicht mehr durchzusetzen vermocht hatte. Es liegt uns ein Instrument des von der Lithschen Notars Gerhard Trekel vom 31. Juli 1577 vor, aus dem hervorgeht, daß Brun Reiners, Vater und Vormund von Joachim Brands Witwe, als ihm der Notar eine Kammergerichtszitation zur Wieder-

aufnahme des durch den Tod des Brandschen Anwalts einmal wieder eingeschlafenen Verfahrens insinuierte, diesem erklärte, die Vormunde seien mit Claus von der Lith über die Teilung der Güter einig und der Streit könne beigelegt werden, „wan nur Daniel Brand, der sich alleine diesen dingen widdersetzen thete, dahin zu halten were". Der aber fügte sich bald, der Not gehorchend, in das Unvermeidliche, und am 27. August 1577 sprach der Brandsche Anwalt in Speyer die Litis Renuntiatio seiner Mandanten aus. Da indessen noch keine Einigung über die hohen Gerichtskosten zu erzielen war, so drang Claus von der Lith auf ein förmliches Urteil des Kammergerichts, das denn auch, obschon erst nach Ablauf weiterer vier Jahre, unter dem 4. September 1581 wie folgt gefällt wurde: „In Sachen Niclaus von der Lith et consortes cleger wieder weilandt Johann Brandten, itzo dessen sohn et consortes communi dividundo laßt man es, so vill samptmeier und guter zu dem gericht Bortfelt (!) gehörig belangt, bei der durch D. Augspurgern den 27. Augusti Anno 77 beschehenen renunciation und erpieten pleiben, gedachte beclagte in die gerichtscosten biß uff ermelten tag uffgeloffen ime den clegeren nach rechtlicher ermeßigung zu endtrichten und zu bezalen fellich ertheilendt; so vill aber den Trintmohr bedriefft, ist der bescheidt, wofern die partheien deßhalben einen andern spruch und forderung nit erlassen wollen, daß sie solches an diesem Khay. Cammergericht thun mögen."

Wollen wir das Fazit aus dieser fast zwei Dezennien füllenden Prozeßgeschichte ziehen, so kann es nur heißen: Niederlage der Brande auf der ganzen Linie! Denn nicht nur war ihre Klage beim Rate gegen Claus von der Lith überhaupt nicht zum Abschluß gekommen, sondern dieser hatte es auch durch seine Appellation nach Speyer und die Einbringung seiner erfolgreichen neuen Klage de communi dividundo verstanden, sie um den verfahrensrechtlichen Vorteil ihrer Vorklage zu bringen. Zudem waren die Besitzverhältnisse im Trentmoor, über das der Rechtsstreit vor zwei Jahrzehnten doch eigentlich ausgebrochen war, genau so ungeklärt wie zuvor. Und zum Überfluß war man auch noch in die Gerichtskosten verurteilt worden. Fürwahr, ein fauler Friede, der die Keime neuer Zerwürfnisse in sich barg!

Zwar bedeutete es immerhin einen gewissen Fortschritt auf dem Wege zu einer schärferen Abgrenzung der beiderseitigen Zuständigkeiten, wenn gemäß dem Urteil des Reichskammergerichts die Aufteilung der Samtmeier unter die Parteien nun wirklich zustande kam,

so daß wir fortan von Brandenmeiern und von der Lithschen Meiern zu reden haben, welch letztere bekanntlich seit dem Erwerb des halben Gerichtes Borgfeld durch die Stadt Bremen im Jahre 1595 sinngemäß als Ratsmeier bezeichnet wurden.

Aber was wollte das alles schon viel bedeuten angesichts der betrüblichen Tatsache, daß der Kampf um das Trentmoor unvermindert weiterging mit Pfändungen und den durch sie hervorgerufenen Repressalien! Dabei erwuchs dem mit den Jahren altersschwach, wenn auch keineswegs nachgiebiger gewordenen Claus von der Lith in seinem ältesten Sohn Franz, einem rabiaten, vor keiner Gewalttat zurückschreckenden Charakter, der viel von der Art des Dr. Johann Brand hatte, ein zwar schwer zu behandelnder, doch im großen und ganzen sehr nützlicher Bundesgenosse.

Der leidige Kleinkrieg mit seinen tausenderlei Gehässigkeiten machte nun schon nicht mehr vor den Grenzen des Gerichtes halt. Als die von der Lith im Jahre 1587 mit den benachbarten Ottersbergern und Fischerhudern über gewisse Weidegerechtigkeiten in Streit gerieten und nach alter Gewohnheit einmal wieder zur Pfändung von Ochsen schritten, erhielten sie von dem uns schon bekannten Ottersberger Drosten Dietrich von Galen und namens der Fischerhuder Gutsherren von Arnold und Segebade von der Hude einen Drohbrief auf Rückgabe der Pfänder. Da diese Aufforderung aber, wie erwartet, nicht fruchtete, erschienen die Genannten Ende Juni desselben Jahres mit dreihundert bis vierhundert bewaffneten Parteigängern in Borgfeld, wo sie die beiden Unruhestifter allerdings zu deren Glück nicht antrafen, aber ihren Hintersassen Türen und Fenster einschlugen, an ihrem Gesinde allerhand Mutwillen verübten, auch das gepfändete Vieh und noch einiges dazu wieder hinwegtrieben.

Wie sehr die Gemüter sich erhitzt hatten, sehen wir aus einer Kaiserlichen Zitation an die Rädelsführer vom 31. Oktober 1587, die Claus von der Lith durch seine Klage auf Landfriedensbruch beim Reichskammergericht erwirkt hatte. „Ihr habt auch geäußert", heißt es da unter anderem in dem Kammergerichtsmandat, „wann ihr ine clegern hettet, ihr wolttet inen in stück zertheilen und mit denselben stücklein ewer kurtzweil treiben; auch wann ihr seinen eltisten sohn hettet, denselben einer khue an den schwanz binden und ime also nasen und ohren abschleifen". Nun, es war eine grobianische Zeit, und wir wollen ihnen bei solchen Haßgesängen zugute halten, daß ihr Zorn im Grunde

wohl durchaus berechtigt war. Übrigens entwickelte sich aus dieser Sache wieder ein langwieriger Prozeß, der im Jahre 1595, als Claus von der Lith seinen Anteil am Gericht dem Rate verkaufte, noch nicht beendet war, dann aber begreiflicherweise im Sande verlief.

Auch Dr. Daniel Brand, der inzwischen zum erzbischöflich-bremischen Hofrat aufgestiegen war, hatte sich der unausgesetzten Übergriffe der beiden Störenfriede zu erwehren. Anfang 1593 weiß er dem Rat zu klagen, Franz von der Lith habe sich unterstanden, ihn „uff gemeiner herstraßen ohn gegebene ursachen mit gewaldt zu überfallen undt unverwarneter sachen zu erschießen, indeme er in einem haußе sich mit zween geladenen undt gespannten feuerbüchsen heimlich verhalten undt... (als er) dafür übergefahren, heraußgesprungen, ihme die büchsen uffs leib gehalten, loeß getrucket undt, da es Gott der Allmächtige nicht gnediglich abgewandt, bößlicher undt tückischer weiße erschossen hette". Die Veranlassung zu dieser Gewalttat war, daß die Brande den Torf, den Franz von der Lith sich einmal wieder im Trentmoor zu graben angemaßt hatte, zerhauen und sein dort widerrechtlich geerntetes Heu wegschaffen ließen.

Naturgemäß kam nun auch wieder die gesamte Frage des Besitzstandes im Trentmoor zur Erörterung. Da indessen die von der Lith einwandten, die Sache sei noch beim Reichskammergericht anhängig, wurden die Parteien in der Tat dorthin verwiesen.

Erst recht verworren wurde die Lage dann, nachdem Claus von der Lith seinen Borgfelder Anteil an den Rat veräußert hatte. Er scheint dazu nicht nur infolge seiner offenbar auch durch seine Prozessierwut hervorgerufenen hohen Verschuldung bewogen worden zu sein, sondern wollte damit anscheinend nicht zuletzt seinem Sohne Franz, mit dem er sich seit längerem völlig überworfen hatte, einen üblen Streich spielen. Dieser wenigstens behauptete in seinem sofort gegen den Verkauf eingelegten Protest, sein Vater habe ihm früher versprochen, ihm das halbe Gericht für 2400 BM zu verkaufen, sei dann aber durch das nahezu dreimal so hohe Angebot des Rates wortbrüchig geworden. Da der Einspruch nichts nützte, klagte Franz von der Lith beim Reichskammergericht nunmehr gegen den Rat und erlangte tatsächlich unter dem 3. April 1595 ein Kaiserliches Mandat an den Rat, das von den Vorwürfen des Klägers berichtet. Ihnen zufolge sollten die Beklagten ihm sein Eigentum durch allerhand hinterhältige Machenschaften wie auch fortgesetzte Drohungen und Aufwiegelung seiner Hintersassen

zu entwinden versucht haben. Dem Rat wird geboten, hinfort von derartigen Übergriffen abzustehen, den Kläger in seinem ruhigen Besitz nicht weiterhin zu stören, falls man sich aber dadurch in seinen Rechten gekränkt fühle, dem Reichskammergericht die Einwände dagegen zu unterbreiten. Es entbehrt nicht eines gewissen Anfluges von Lächerlichkeit, daß schon zwei Tage nach Erlaß dieses erschlichenen Kaiserlichen Mandates ein anderes gegen den angeblich so schwer vergewaltigten Kläger und seinen Vater die Kammergerichtskanzlei verließ, nämlich die Zitation auf die Klage Daniel Brands. Claus und Franz von der Lith werden darin zur Verantwortung ihrer Übergriffe gegen den Brandschen Besitz am Trentmoor vor das Gericht geladen.

Um nun das Maß der Verwirrung voll zu machen, mischte sich jetzt auch noch der Bremer Rat in die Angelegenheit ein, die ihn als Mitbesitzer des Gerichts Borgfeld ja unmittelbar berührte. So wie er die Unterstellungen Franzens von der Lith entrüstet von sich wies, intervenierte er auch in dem Prozeß Daniel Brands wegen des Trentmoors und zeigte sich als Rechtsnachfolger derer von der Lith mindestens ebenso entschlossen, seine durch den Kauf scheinbar mit erworbenen Ansprüche auf diese angebliche Pertinenz des Gesamtgerichts unbeugsam zu verfechten, so daß die Brande also wahrlich vom Regen in die Traufe gekommen waren.

Es hatte sich mithin geradezu ein Rattenkönig von Rechtsstreiten entwickelt: einmal klagte Franz von der Lith gegen den Rat auf Rückgabe seines behaupteten Erbteils, ferner standen Sohn und Vater gegeneinander, letzterer durch ersteren erheblich geschädigt, da der Rat den Hauptteil der Kaufsumme nicht eher herausgeben wollte, als bis die Borgfelder Besitzfrage endgültig festgestellt sei. Dazu bildeten nun wieder Claus und Franz von der Lith, so verfeindet miteinander sie auch sein mochten, infolge der Klage Daniel Brands gegen sie als Beklagte eine gemeinsame Abwehrfront, wobei der Sohn als Prätendent wieder ein größeres Interesse hatte als der Vater, der sich seines Besitzes ja schon begeben hatte. Schließlich wandte sich der Rat als Intervenient gegen Daniel Brands Ansprüche am Trentmoor, unterstützte damit Claus und Franz von der Lith als Beklagte, bekämpfte aber wieder des letzteren Ansprüche auf das halbe Gericht Borgfeld. Erst nach und nach löste sich dieser schier unentwirrbar scheinende Knoten.

Verfolgen wir zunächst einmal kurz die Entwicklung des Kampfes

Franzens von der Lith um sein väterliches Erbe! Er tat das Vernünftigste, was in seiner Lage denkbar war: er versöhnte sich vollkommen mit seinem alten Vater, der, durch Krankheit geschwächt, in Vorahnung seines nahen Endes ihm die Hand reichte. Der Erfolg ließ nicht auf sich warten. Hatte Claus von der Lith bislang seinen zweiten Sohn, Claus von der Lith d. J., durch Aussetzung von Vermächtnissen und auch testamentarisch besonders begünstigt, so ließ er nun auch seinem Ältesten das Seine zukommen. Wenn er in einem Protest an das Reichskammergericht vom 22. Mai 1595 die durch seinen Sohn versuchte Anfechtung des Verkaufs der von der Lithschen Borgfelder Hälfte an den Rat auf das schärfste als völlig ungerechtfertigt zurückgewiesen hatte, so unterstützte er jetzt in Speyer die Sache seines Sohnes. Im Oktober 1597 setzte er diesem von den noch ausstehenden 4000 BM der Kaufsumme, die bis zur Entscheidung der Rechtsfrage bei Bürgermeister Heinrich Zobel hinterlegt waren, 3000 BM als Brautschatz aus. Auch den Rest ließ Franz von der Lith sich von seinem Bruder abtreten gegen das Versprechen, ihm die Summe aus eigenen Mitteln wieder zu bezahlen. Er bezweckte und erreichte damit also, nunmehr dem Rate gegenüber als Alleingläubiger der 4000 BM dazustehen, was seine Stellung als Prätendent auf die Hälfte des Gerichts Borgfeld zweifellos ungemein stärkte. Sein in seiner Lebenskraft gebrochener und auf langem Krankenlager, von dem er sich nicht mehr erheben sollte, dahinsiechender Vater aber ließ sich zu einem Schritt bewegen, der die Selbstentäußerung auf die Spitze trieb. Am 5. Juli 1598 richtete er ein Schreiben an den Rat, in welchem er den drei Jahre zuvor geschlossenen Verkaufsvertrag widerrief und dessen Rechtskraft bestritt, da die Gegenseite die darin niedergelegten Bedingungen nicht erfüllt habe. Von der Kaufsumme seien nur 3000 BM ausgezahlt, die restlichen 4000 BM aber hinterlegt worden und die Zinsen davon nur unter größten Schwierigkeiten zu erlangen gewesen. Er werde von seiner Frau und seinen Kindern daran erinnert und entsinne sich dessen nun selber, daß er mit seinem Sohne Franz vorzeiten einen Handel gemacht habe, diesem das halbe Gericht für 2400 BM als sein Erbteil zu überlassen. Da aber diese Verabredung nicht schriftlich festgehalten worden sei, er sich auch in der Folge mit seinem Sohne überworfen und Zweifel gehegt habe, ob dieser die Summe jemals werde zahlen können, so habe er dem Rate, „aus eifer und weil er ihnen schuldig", das Gericht verkauft. Bei den Verhandlungen habe er indessen dem Sohne das

Recht, in den Kauf eintreten zu können, vorbehalten, ein Absatz, den der Rat in der Vertragsniederschrift weggelassen, und wofür er „etzlich latein, welches ich doch nicht verstehe, in die stette gesetzet" habe. Er widerrief daher seine Unterschrift, protestierte gegen den Vertrag und erkannte seines Sohnes Ansprüche als durchaus gerechtfertigt an.

So konnte sich denn Franz von der Lith Hoffnungen machen, er werde erreichen, was er in seinen beiden kurz vorher an den Rat gerichteten Bittschriften erbeten hatte: die Rückgabe seines Erbteils gegen Erstattung des bereits gezahlten Teiles der Kaufsumme. Er nahm dabei das im 54. und 45. Statut des Stadtrechts begründete sogenannte jus retractus für sich in Anspruch, das die Veräußerung von Immobilien ohne Zustimmung der nächsten Erben unterband[60]). Allerdings spricht ja das 45. Statut ausdrücklich von Erbe, das unter Weichbild belegen ist; aber man konnte dem mit Recht entgegenhalten, daß sich seit 1300, der Entstehungszeit dieses Gesetzes, die rechtsetzende Gewalt des Rates sehr wesentlich über den Bereich seiner Stadtmauern und der Bannmeile hinaus erweitert habe und daß daher sinngemäß die Bestimmung auch für das der Stadt unterworfene Landgebiet der unmittelbaren Umgebung zu gelten habe.

Der Rat mochte denn auch der Ansicht sein, daß die Eingabe Franzens von der Lith nicht ganz ohne Berechtigung sei, und zeigte sich tatsächlich in einem ihm schon unterm 25. Mai 1599 durch den Bürgermeister Heinrich Zobel erteilten Bescheid bereit, ihm gegen Rückerstattung der Kaufsumme das halbe Gericht unter folgenden Bedindungen wieder herauszugeben: 1. Förmliche Entschuldigung wegen seiner Injurien gegen den Rat; 2. Rechtszug vom Borgfelder Gericht an den Rat; 3. Vorkaufsrecht des Rates für den Fall eines künftigen Verkaufs; 4. Aussöhnung Franzens von der Lith mit den Einwohnern Borgfelds.

Wenn Franz von der Lith nun geglaubt hatte, durch Annahme dieser

[60]) Vgl. Eckhardt, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen, S. 236, Stadtrecht von 1433, II, 54: „So weme en erve besterft, de erven heft, man edder vrowen, de en mach dat nicht laten, he en dot myt erven love, id ne were also, dat he dar afghedelet sy". Desgl. I, 45 (S. 212): „So we sin erve vorkopen wil, dat bynnen desser stad unde binnen desseme wicbelde belegen is, de schal beden twen synen negesten vrunden, dar sin erve up vallen mach; unde en wil id erer nen kopen, so mot he sin erve wol vorkopen deme, de dar allermesten umme gheven wil, ane gestliken luden". — Beide Statuten sind unverändert schon im Stadtrecht von 1303/1308 zu finden (IV, 53, S. 87, und IV, 68, S. 90).

Bedingungen wieder in den Besitz seines so heiß umkämpften väterlichen Erbes zu gelangen, so irrte er sich sehr. Der Rat wurde nämlich schon bald wieder anderen Sinnes, zögerte lange, sein Versprechen einzulösen und gab dem Antragsteller schließlich Ende Juli 1599 einen gänzlich abschlägigen Bescheid, weil er angeblich seine Injurien nicht zurückgenommen habe. Vergebens prozessierte Franz von der Lith weiter gegen den Rat beim Reichskammergericht: er drang damit doch nicht durch, zumal ihm auch sein Bruder Claus in den Rücken fiel, dem gegenüber er seinen Verpflichtungen nicht hatte nachkommen können und der daher beim Rate auf Auszahlung der ihm gebührenden, seinerzeit seinem Bruder abgetretenen 1000 BM drang. Finanziell am Ende, des langen Streites und der Verbannung aus der Vaterstadt müde, in der er sich jahrelang wegen der ihm drohenden Nachstellungen des Rates nicht hatte aufhalten können, kroch Franz von der Lith zu Kreuze. Am 28. November 1600 unterschrieb er zu Bremen, wohin man ihm freies Geleit gewährt hatte, einen Revers, durch den er allen Ansprüchen auf das halbe Gericht Borgfeld entsagte, den Prozeß beim Reichskammergericht aufgab, seine und seiner Anwälte Injurien gegen den Rat zurücknahm und sich verpflichtete, den Rat in seinem ruhigen Besitze fernerhin nicht zu stören. Dafür wurde ihm dann sein Anteil an der Kaufsumme zuteil.

Damit können wir uns von seinen ferneren Schicksalen, die mit Borgfeld und den Branden nicht mehr verknüpft sind, abwenden und zu dem Prozesse Daniel Brands gegen seinen Vater und gegen ihn wegen des Trentmoors zurückkehren. Erinnern wir uns also zunächst daran, daß auf die Zitation des Reichskammergerichts an die beiden Beklagten vom 5. April 1595 eine Intervention des Rates erfolgte, der mit der Übernahme des halben Gerichts Borgfeld auch die Weiterverfolgung der von der Lithschen Prozesse auf sich genommen hatte. Indessen machte der Rat in seiner Instruktion an den bremischen Prokurator beim Reichskammergericht die Unterscheidung, daß er sich auf die Vertretung des einen Beklagten, nämlich des Claus von der Lith, beschränken solle, während er sich naturgemäß mit Franz von der Lith, der ja, wie wir sahen, in Prozeßhändeln gegen den Rat lag, nicht identifizieren könnte und diesem anheimstellen müßte, seine Sache mit Daniel Brand allein auszutragen.

Der sich nun wiederum über Jahre hin erstreckende Prozeß ist historisch unergiebig und sagt über die Borgfelder Verhältnisse kaum

etwas Neues aus, da die alten, längst bekannten Argumente in ebenso spitzfindiger wie ermüdender Weise immer wieder vorgebracht wurden. Wir können daher mit kurzen Worten darüber hinweggehen.

Nach dem 1598 oder 1599 erfolgten Tode des alten Claus von der Lith war der eigentliche Beklagte ja der Bremer Rat als neuer Besitzer des halben Gerichts, obwohl er verfahrensrechtlich nur als Intervenient aufgetreten war. Es wurde schon erwähnt, daß der Rat als Rechtsnachfolger von der Liths dessen Ansprüche auf das Trentmoor durchaus aufrechterhielt und dieses keineswegs als Brandsches Eigentum anerkennen wollte. Als Daniel Brand 1597 durch Compulsoriales des Kammergerichts die Einsendung der aus dem Prozeß über das Trentmoor bislang erwachsenen bremischen Vorakten nach Speyer durchsetzte, vertrat der Rat die Auffassung, gemäß dem Kammergerichtsurteil von 1581 sei das vorige Verfahren kassiert worden, zumal auch das Zeugenverhör — hier machte man sich die doch ehemals zurückgewiesene Argumentation des Claus von der Lith kritiklos zu eigen — post lapsum terminum angestellt und damit gegenstandslos geworden sei.

Der Rat wollte sich mit der Behauptung, daß der Prozeß von Daniel Brand ganz neu begonnen worden sei, natürlich freie Hand wahren, indem er sich an keinerlei Abmachungen seiner Rechtsvorgänger gebunden erklärte. Es erhellt auch nicht ganz, weshalb sich Daniel Brand so sehr an das frühere Verfahren klammerte, das ja auch nur bis zur Zeugenvernehmung vom Jahre 1573 gediehen war.

Die ganze Angelegenheit kam nur sehr langsam voran: denn offenbar fehlte doch auf beiden Seiten die rechte Lust, an ein im Grunde so bedeutungsloses Objekt wie ein größtenteils noch ödes Moor viel Geld und Tatkraft zu verschwenden. Der Rat betrieb die Sache auch nur im Rahmen seiner anderen Prozesse beim Reichskammergericht, deren er übrigens im Jahre 1600 nicht weniger als vier laufen hatte.

Nachdem in den Jahren 1602 und 1603 ein vollständiger Stillstand eingetreten war, wurde man wieder rühriger. Dann aber enthält das Kammergerichtsprotokoll von 1607 und 1608 wieder nichts als das lakonische „Nihil". 1609 erbaten die Anwälte beider Parteien unter Bezugnahme auf ihre früheren Schriften ein Urteil, zu dem es aber nicht mehr gekommen ist. Wir finden nur noch im Gerichtsprotokoll den Vermerk: „Annis subsequentibus nihil; anno 1625 completum

8. Novembris." Damit war der Schlußstrich gezogen und die verfahrene Sache zum zweiten Male im Sande verlaufen.

Es ist dem Trentmoor, um das nun seit 1562 ein zwei Generationen beschäftigender Krieg Rechtens geführt worden war, nicht beschieden gewesen, daß seine Besitzverhältnisse endgültig geklärt wurden.

Überblickt man diese Jahrzehnte angespannter Prozeßtätigkeit, so drängt sich mit Macht die Frage auf: Wie war es möglich, daß auf ein an sich so unbedeutendes Objekt eine solche Unsumme von Mühen und Kosten verschwendet wurde, die wahrlich eines besseren Gegenstandes wert gewesen wären? Triftige sachliche Gründe sind dafür kaum zu entdecken. Man wird vielmehr des Rätsels Lösung im rein Menschlichen suchen, wenn man die tragenden Persönlichkeiten dieses Rechtshandels einer näheren Betrachtung unterzieht. Bürgermeister Johann Brand d. Ä. und Claus von der Lith d. Ä. waren zweifellos in vielem seelenverwandte Charaktere, bei denen nur allzuleicht die ungestüme Leidenschaft über Vernunft und Einsicht obsiegte. Es war bei diesem Prozeß wie bei jedem anderen auch. Zunächst ein sachlich begründeter Rechtsstreit, wurde er mehr und mehr mit persönlichen Motiven durchsetzt und zu einer Art Prestigefrage, zu einem Mittel, dem subjektiven Rechtsgefühl und stark ausgeprägten Selbstbewußtsein des einzelnen zum Triumph zu verhelfen. Man wollte selbstredend auch die in der Klage begründeten Dinge erreichen oder abwehren; daneben aber lag einem sehr daran, dem verhaßten Gegner seinen Willen aufzuzwingen und ihn durch eine Niederlage persönlich zutiefst zu kränken und zu reizen. Wie sehr dies auch Claus von der Lith bei Johann Brand gelungen war, beweist der oben erwähnte, in seiner Maßlosigkeit kaum zu überbietende Brief Brands wegen des strittigen Halsgerichts.

Die Bitterkeit und Abneigung übertrug sich in verstärktem Maße auf die Söhne. Es ist ein eigenartiges, aber bezeichnendes Zusammentreffen, gewissermaßen die Rache des Schicksals, daß Dr. Johann Brand und Franz von der Lith, deren beider Namen durch einen in der Leidenschaft verübten Totschlag geschändet war, beide auch in bittere Feindschaft zu ihren Vätern gerieten. Kühle, sachlich abwägende Vernunft ist in allen diesen Händeln wenig zu spüren, Selbstbeherrschung und Taktgefühl sind fast unbekannte Tugenden; Leidenschaft und Selbstsucht triumphieren. Betrachtet man aber den Ausgang des Prozesses auf seine praktischen Ergebnisse hin, so kann man diese nur als im Ver-

gleich zu den gemachten Anstrengungen höchst dürftig bezeichnen. Eines nur blieb und erwies sich als dauerhaft über die Generationen hin: der Haß.

Man muß es nach dem Vorhergehenden als einen Segen für das Gericht Borgfeld erachten, daß die Familie von der Lith hier wieder von der Bildfläche verschwunden ist und seit der Begründung der Ratsrichterschaft friedliche Zeiten eingekehrt sind. Freilich konnten auch zwischen Rat und Branden die Spannungen nicht ausbleiben; aber die gelegentlichen Auseinandersetzungen sind doch dank der schließlichen Verständigungsbereitschaft beider Teile nie wieder mit der Erbitterung und Gewalttätigkeit ausgetragen worden wie zu von der Lithschen Zeiten.

Im Kreise des Rates wurde vielfach verkannt, daß man doch nicht mehr Rechte erkauft haben konnte, als Claus von der Lith zu vergeben hatte. Allerdings mußte ja auch dem gemäß der aristokratischen Verfassung der Stadt vollmächtigen Rate ein Dorn im Auge sein, daß er seine Hoheitsrechte im Gericht Borgfeld mit Privatleuten teilen sollte, und sei es auch ein so achtbares Ratsherrengeschlecht wie die Brande. Es hat hier nicht an schlecht fundierten Geschichtsklitterungen für die Begründung dieser landeshoheitlichen Herrschaftsansprüche gefehlt. So wollte beispielsweise auch der Ratsrichter Bürgermeister Dr. Henrich Meier aus dem Umstande, daß der Brand/von der Lithsche Prozeß 1562 vor dem Bremer Rate anhängig gemacht wurde, die Folgerung ziehen, der Rat habe schon vor 1595 das jus territoriale in Borgfeld besessen, ohne dabei aber zu bedenken, daß Kläger und Beklagter nur in ihrer Eigenschaft als Bremer Bürger vor dem Rate Recht nahmen, während sie als Erbrichter des ursprünglich einen Teil des Erzstiftes bildenden Patrimonialgerichtes Borgfeld historisch gesehen nach Bremervörde rechtszuständig waren. Recht hat Meier allerdings, wenn er feststellt, daß seit unvordenklichen Zeiten niemand außer dem Rat und den Branden in Borgfeld irgendwelche actus superioritatis territorialis vel jurisdictionalis ausgeübt habe.

Daß die staatsrechtliche Abhängigkeit Borgfelds vom Erzstift offenbar den Zeitgenossen schon lange nicht mehr bewußt war, da ja die Richter bereits seit Jahrhunderten stets nur Bremer Bürger gewesen waren, zeigt die auf den ersten Blick auffällige Tatsache, daß die Krone Schweden, die doch nach dem Westfälischen Frieden so eifrig darauf bedacht war, der Stadt alle ihre Besitzungen im Bereich des Erzstiftes

wieder abzujagen, soweit sich sehen läßt, nie den Rückerwerb des Gerichtes Borgfeld betrieben hat. Es bestand hier hinsichtlich des jus territoriale, nachdem dieses vom Inhaber des Erzstiftes nicht mehr beansprucht wurde, gleichsam ein leerer Raum.

Gerade jene Unsicherheit der Rechtslage war es, die den Bestrebungen des Rates, seine landesherrliche Stellung auch gegenüber den Branden zu befestigen, Tür und Tor öffnete. Unter diesem Gesichtspunkt einer gewissen Rivalität haben sich dann die wechselseitigen Beziehungen der beiden Borgfelder Partner zunächst weiter entwickelt. In dem privatrechtlichen Bereiche der Grundherrschaft traten naturgemäß durch den Besitzeintritt des Rates keinerlei Veränderungen ein, da hier ja die Samtherrschaft einer klaren Scheidung der beiderseitigen Anrechte Platz gemacht hatte. Dagegen ergaben sich auf dem Gebiet der Verwaltung und Gerichtsbarkeit, wo der Rat jetzt die erste Geige spielen wollte, alsbald allerhand Schwierigkeiten. Die Brande fühlten wohl heraus, daß die Zeiten sich geändert hatten und sie auf den zweiten Platz verwiesen waren. Um so eifersüchtiger waren sie jedoch darauf bedacht, sich auch nicht ein Tüpfelchen ihrer tatsächlichen oder vermeintlichen Rechte entziehen zu lassen und stets die Gleichrangigkeit ihrer Stellung zu betonen.

Zu welchen unliebsamen Auseinandersetzungen das führen konnte, haben wir bei der Behandlung der Justizpflege gesehen[61]), wo erst nach langen Kämpfen ein leidlicher Kompromiß zustande kam.

Auch bei Verwaltungsakten achteten die Brandeschen Erbrichter stets peinlich darauf, daß die Kollegialität gewahrt blieb. Wenn ihre starre Haltung etwa zu einer Beschwerde darüber führte, daß der Ratsrichter die Firmierung einer Verordnung einmal in den Singular gesetzt hatte, anstatt wegen der Mehrköpfigkeit des Erbrichterkollegiums den Plural zu verwenden, so wollen uns derartige Bedenken bei weitem nicht so bedeutsam erscheinen, wie sie für eine in Rangfragen so empfindliche Epoche waren. In solchen Dingen zeigte sich damals auch der Rat nicht weniger genau. Als beispielsweise die Brande im Jahre 1643 eine hölzerne Tafel für den Altar der Borgfelder Kirche stifteten, wollte auch der Ratsrichter Bürgermeister Wachmann nicht zurückstehen und ließ aus dem Erlös der Bruchgelder für 34 Rtlr. die fünf Hauptstücke des Katechismus fein säuberlich in goldenen Buchstaben darauf anbringen, womit denn die Bußen der Bruchfälligen für diesmal einem

[61]) Vgl. Br. Jb. 43, S. 319 ff.

Gott wohlgefälligen Zweck zugeführt waren. Bürgermeister Erp von Brockhausen, der von 1676 bis 1679 auf dem Ratsspieker residierte, hat uns Aufzeichnungen über die ratsrichterlichen Befugnisse hinterlassen. Auch er rät zum Beispiel davon ab, daß etwa der Richter des Rates zu den nach der Abhaltung des Landgerichtes üblichen Mahlzeiten mit weniger Gästen erscheine als die Brande, um nur ja nicht in den Augen der auf solche Äußerlichkeiten scharf achtenden Gerichtsgesessenen den Anschein minderer Vornehmheit zu erwecken. Denn dem Ratsrichter gebührte ja im Gerichte der Vorsitz und die prima cognitio, wenn er inmitten des Richterkollegiums auch recht eigentlich nur als primus inter pares anzusehen war.

Mit der Zeit haben sich diese Dinge dann aber doch immer mehr eingespielt, zumal sich die Brandeschen Erbrichter mit einer gewissen Vorrangstellung des Rates abzufinden wußten. In dem Maße, wie die Aufklärung des fortschreitenden achtzehnten Jahrhunderts manchen lange mitgeschleppten Zopf beseitigte, begann auch die erbrichterliche Hoheitsstellung ihren Nimbus einzubüßen. Man wurde reif für eine sachliche Beurteilung der patrimonialen Gerechtigkeiten nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Von hier war es nur noch ein Schritt zur Aufhebung der vom Mittelalter überkommenen Herrschaftsstruktur, eine Aufgabe, die dem neunzehnten Jahrhundert vorbehalten blieb.

9. Die Auflösung der mittelalterlichen Ordnung

Wir haben im Vorhergehenden einen Einblick in das Leben eines in sich abgeschlossenen zwergstaatlichen Gebildes getan, das sich sein mittelalterliches feudales Gepräge durch die Jahrhunderte hin zu erhalten gewußt hat. Sein Wesen war die patrimoniale Idee der privatrechtlichen Herrschaft über Land und Leute, die Vorstellung einer ständischen Ordnung, welche die Trennung der Gesellschaft in Herrscher und Untertanen als durchaus natürlich und gottgewollt empfand. Wie fremd ist scheinbar dies alles dem modernen Denken! Und doch sind die Veränderungen unserer heutigen äußeren Lebensumstände gegenüber diesen patriarchalischen Verhältnissen der Vergangenheit vielfach nur äußerer Natur. Wohl genießt der moderne Mensch die persönliche Freiheit, seitdem der fürstliche Absolutismus und die Französische Revolution die feudalen Mittelinstanzen zwischen Staat und

Bürger hinweggeräumt haben. Aber in dem Maße, wie der privatrechtliche Bezirk patrimonialer Gewalten schrumpfte, sind die Herrschaftsansprüche des Staates immer mehr gewachsen und in unserer Zeit so weitgehend in die private Rechtssphäre des einzelnen eingedrungen, daß die persönliche Bewegungsfreiheit stark gelitten hat. Nur sind im Bereich der Beziehungen von Individuum und Staat die Herrschaftsformen weitgehend entpersonalisiert und gleichsam überindividuell, ja, man möchte fast sagen, anonym geworden. So kann sich der moderne Massenmensch dem trügerischen Hochgefühl einer scheinbaren Freiheit auf mancherlei Gebieten seines Daseins hingeben, auf welchen sein Vorfahr im Zeitalter des an der mittelalterlichen Vorliebe für das Augenfällige, Handhafte festhaltenden Ancien Régime die persönliche Abhängigkeit nur allzusehr empfand. Wir sollten uns also davor hüten, diese Zeit leichtfertig abzuurteilen, zumal ihr patriarchalischer Lebenszuschnitt doch auch gewisse positive Seiten hatte, die in der pflichtmäßigen Anteilnahme der Gutsherrschaft an dem persönlichen Wohlergehen ihrer Meier lagen.

Indessen, die Freiheitsideen der Französischen Revolution machten auch vor den rot-weißen Grenzpfählen Bremens nicht Halt, besonders, nachdem die Stadt Ende 1810 dem napoleonischen Kaiserreich einverleibt war, dem sie bekanntlich fast drei Jahre lang als Departementshauptort angehört hat.

Der von den Franzosen ohne Rücksicht auf historisch gewachsene Territorialzusammenhänge vorgenommenen Verwaltungsneugliederung fiel auch das bremische Landgebiet zum Opfer. Das alte Gericht Borgfeld verschwand und wurde auf zwei verschiedene Mairien verteilt. Die rechts der Wümme gelegenen Bauerschaften wurden der Mairie Lilienthal angegliedert und das Dorf Borgfeld selber zusammen mit Katrepel und Horn zur Mairie Borgfeld vereinigt. Immerhin zeigt die Fortführung der Borgfelder Rechnungsbücher, daß trotzdem in diesen Jahren die herkömmlichen guts- und gerichtsherrlichen Gefälle unbeirrt weiter erhoben worden sind. Denn die französischen Gesetze zur Aufhebung des Feudalismus, insbesondere die Bestimmungen über die Ablösung des Meierrechtes in der Form der Kapitalisierung von Zins und Diensten, konnten in der kurzen Spanne ihrer Geltung in Borgfeld noch nicht zur Auswirkung gelangen.

So hätte nach der Beendigung der französischen Herrschaft auch hier eine völlige Wiedereinsetzung des Althergebrachten vor sich gehen

können. Und doch, wie so vieles hatte sich seitdem geändert! Der Senat war sich nicht darüber im Unklaren, daß man dem Zeitgeist in vielen Stücken werde nachgeben müssen. Auch mußte er die in einer strafferen Verwaltungsorganisation liegenden Vorteile anerkennen; insbesondere aber war er von der Nützlichkeit der französischen Idee der Trennung von Justiz und Verwaltung nun selber durchdrungen.

Wenn also der Ratsrichter seine Amtsbefugnisse im Gericht Borgfeld wiederaufnahm, so waren sie ihm doch in einem Punkte wesentlich beschnitten worden: sie umfaßten hinfort nicht mehr die Ausübung der Justiz. Das bisher gesondert, wenn auch nicht mehr in Borgfeld selber abgehaltene Landgericht wurde nicht wieder eingerichtet, sondern die Gerichtsgesessenen nunmehr der Rechtssprechung der neu begründeten Gerichte, des Unter-Civil- und Unter-Criminalgerichts in Bremen unterstellt.

Da diese Maßnahme einen Eingriff in die Rechte der Erbrichter darstellte, erlangten diese auf Antrag vom Senat unterm 16. September 1814 einen Revers, daß die Aussetzung der Patrimonialgerichtsbarkeit ihren Rechten nicht abträglich sein solle[62]). Sie sind in der Folge freilich nie mehr in die Lage versetzt worden, davon Gebrauch zu machen.

Bald schon sollte sich auch die äußere Form der Verwaltung des Gerichtes Borgfeld wesentlich ändern. Als nämlich der letzte Ratsrichter, Bürgermeister Dr. Lampe, gestorben war, beschloß der Senat im Jahre 1818, die Stelle des Ratsrichters nicht wieder zu besetzen, vielmehr dessen Funktionen hinsichtlich des Patronats den Visitatoren der Kirchen und Schulen auf dem Lande, hinsichtlich der Polizei dem Landherrn und der Finanzverwaltung dem Generaleinnehmer unter Leitung der Finanzdeputation zu übertragen. In Verfolg dieses Beschlusses wurde der Ratsspieker in private Hände verkauft. Mit dem Amte des Ratsrichters war naturgemäß zugleich auch das des Vogtes erledigt.

Dieser Umschwung der Dinge in Borgfeld erfolgte im Zuge der allgemeinen Verwaltungsreform für das Landgebiet. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß die unter Verzicht auf das frühere Gogrevenamt geschehene unmittelbare Unterstellung der Landgemeinden unter die städtischen Polizei- und Justizbehörden zu großen Umständlichkeiten in der Verwaltung Anlaß gab. Bürgermeister Schöne machte daher in seinem Gutachten, das er als Vorsitzer einer vom Senat eingesetzten

[62]) Vgl. Q. 3. B. 2. c. 2. a.

Kommission am 4. Juni 1817 im Plenum verlas, den Vorschlag, die Polizei des Landgebiets je einem Landherrn für das rechte und das linke Weserufer zu übertragen, während die Justiz weiterhin den ordentlichen Gerichten vorbehalten bleiben solle. Der Senat schloß sich diesen Gedanken durch Konklusum vom 1. Juni 1817 an. Schöne wollte die polizeiliche Zuständigkeit des Landherrn auch auf das Gericht ausgedehnt wissen, doch unbeschadet der erbrichterlichen Rechte. Auch sollte die allgemeine Verwaltung dem derzeit im Amte befindlichen Ratsrichter verbleiben, dessen Stelle dann aber bald danach, wie erwähnt, ebenfalls vom Senat abgeschafft wurde[63]).

In früheren Zeiten hätte die Einengung der erbrichterlichen Zuständigkeiten durch den Rat ohne Frage einen Sturm der Entrüstung und erbitterten Widerstand auf Seiten der eifersüchtig über ihren Rechten wachenden Erbrichter hervorgerufen. Nun aber maßen diese der Frage ihrer formellen Gleichberechtigung mit dem Senat im entferntesten nicht mehr das Gewicht bei wie ihre im Äußerlichen so empfindlichen Vorfahren. Sie erhoben denn auch keine grundsätzlichen Einwände gegen die Neuregelung, machten aber doch gewisse praktische Forderungen geltend. Der Senat gestand ihnen durch Konklusum vom 10. April 1818 zu, daß dem Landherrn ein Kommissorium auf Verwaltung der gemeinschaftlichen Gerichtseinkünfte im Benehmen mit dem jeweiligen Rechnungsführer der Erbrichter erteilt würde, und daß die Gefälle auch weiterhin von dem Sohne des früheren Vogtes, Hermann Schleper, erhoben und den einzelnen Teilhabern zugestellt werden sollten. Ihren Wunsch, daß auch in Zukunft der Anteil des Senats am Patronat, soweit es bisher vom Ratsrichter wahrgenommen worden war, durch einen besonderen Kommissar und nicht durch die Kirchenvisitatoren erfolgen möge, lehnte er dagegen ab.

Kurz danach verabredete dann der Landherr Senator Dr. Schumacher mit den Erbrichtern, daß die Verwaltung der gemeinsamen Angelegenheiten in der Weise erfolgen sollte, daß er als Senatskommissar zusammen mit dem jeweils in zweijährigem Turnus rechnungführenden und administrierenden Erbrichter diese laufenden Geschäfte führte. Letzterer war nur in wichtigeren Fragen, wie Neuvergebung erledigter Meierstellen, Ansetzung neuer Siedler, bei Teilung, Verkäufen oder Loskäufen sowie auch in der Verwaltung der Patronatsangelegenheiten, in denen die Erbrichter fortan nur mit den Kirchenvisitatoren zu

[63]) Vgl. Q. 1. c. 3. a.

konferieren hatten, an die vorherige Zustimmung seiner Mitinteressenten gebunden.

In dieser Form ist dann die Verwaltung des Gerichtes Borgfeld noch einige Jahrzehnte hindurch unverändert vor sich gegangen, wobei sich doch der Einfluß der Erbrichter infolge des Erwerbs immer weiterer erbrichterlicher Anteile durch den Staat fortschreitend verringerte. Nachdem dieser im Jahre 1883 auch das letzte Sechstel des Gerichtes in seinen Besitz gebracht hatte, unterschied sich hinfort die Verwaltung der Gemeinde Borgfeld in nichts mehr von derjenigen der übrigen bremischen Ortschaften.

Auch die bäuerlichen Rechtsverhältnisse selber haben im neunzehnten Jahrhundert einen durchgreifenden Wandel erfahren. Zwar war das in der Franzosenzeit aufgehobene Meierrecht nach der Restauration des Senats wieder in seine frühere Geltung eingesetzt worden. Aber es scheint sich doch in Bremen wie in den Nachbarstaaten immer mehr die Überzeugung durchgesetzt zu haben, daß dies althergebrachte Hofrecht dem freiheitlichen Zeitgeist nicht mehr entspreche und durch andere, moderne Formen ersetzt werden müsse.

Allerdings ging die Entwicklung in Bremen doch recht schleppend vor sich. Wohl hatte der Senat durch die Obrigkeitliche Verordnung vom 23. Januar 1826 das 29. Statut aufgehoben, das den Erwerb von Grundstücken im Gebiet nur städtischen Bürgern gestattete und somit die Landleute, die das Bürgerrecht bekanntlich nicht besaßen, von jedem freien Eigentum an ihren Höfen ausschloß. Aber die Verordnung überließ die Frage des Abkaufs der Gutsherrenrechte doch durchaus der freien Übereinkunft zwischen Gutsherren und Meiern und setzte darüber hinaus auch keinerlei Richtlinien für den Ablösungsmodus fest. Da aber die Meiergefälle für die Gutsherren eine laufende, risikolose und verhältnismäßig bequeme Einnahmequelle darstellten, so waren diese von sich aus wenig geneigt, etwaigen Ablösungswünschen ihrer Meier entgegenzukommen. Daher hält sich denn auch die Zahl der Freikäufe bis zur Mitte des Jahrhunderts in recht bescheidenen Grenzen. Im Gericht Borgfeld waren, soweit sich sehen läßt, bis dahin nur zwei Ablösungen erfolgt.

Dann aber kam die Märzrevolution und in ihrem Gefolge die demokratische Verfassung von 1849, die in dem persönlichen Abhängigkeitsverhältnis des Meiers von einem Gutsherrn eine Minderung seiner

angeborenen Menschenrechte sah. Ihr Geist beherrscht auch die bekannte Ablösungsordnung vom 8. Juli 1850, die den Pflichtigen nunmehr einen eindeutigen Anspruch auf Abkauf ihrer Leistungen durch vierprozentige Kapitalisierung einräumte, dabei aber auch den „wohlerworbenen Rechten" der Gutsherren durchaus Rechnung trug. Nun erst läßt sich beobachten, daß die Meier nach Maßgabe ihres wirtschaftlichen Wohlstandes in steigender Zahl von dieser Möglichkeit Gebrauch machten. Immerhin hat es noch ein halbes Jahrhundert gedauert, bis sich im Jahre 1901 auch der letzte Meier des Gerichts Borgfeld von seinen gutsherrlichen Bindungen freigekauft hatte.

Der mit der Entstehung von Freihöfen verbundenen Gefahr der Zersplitterung des Grundbesitzes durch Erbgang oder Verkauf hatte schon die Obrigkeitliche Verordnung von 1826 durch die Bestimmung der Unteilbarkeit der Höfe zu begegnen gesucht. Es zeigte sich aber, daß sich diese wesentliche Benachteiligung der ländlichen gegenüber den städtischen Immobilien auf die Dauer nicht gut aufrechterhalten ließ. Die Vorschrift wurde aber erst aufgehoben durch das Gesetz, betreffend die Rechtsverhältnisse des Grundbesitzes im Landgebiete, vom 14. Januar 1876, das endlich nach vierzehnjähriger Vorberatung zustande gekommen war, nachdem schon die Bürgerschaft im Jahre 1849 eine Reform der Verordnung von 1826 gefordert hatte. Um die Geschlossenheit des bäuerlichen Besitzes aber doch möglichst zu erhalten, wurde fortan beim Landherrnamt eine Höferolle geführt. Durch Eintragung des Grundbesitzes in sie erhielt dieser die Eigenschaft eines nach Anerbenrecht vererbbaren Hofes. Diese Möglichkeit ist dann in der Folge weitgehend benutzt worden, so daß sich die Absichten des Gesetzgebers in hohem Maße erfüllten.

Die veränderten Zeitumstände des neunzehnten Jahrhunderts verlangten aber ebenso wie die Reform des Höferechts eine Anpassung des bäuerlichen Betriebes an die Errungenschaften der modernen Agronomie und Technik. Der Übergang von der Bedarfswirtschaft zur Marktwirtschaft und der immer stärker werdende Wettbewerb fremder Agrarländer zwangen den deutschen Bauern zur Abkehr von veralteten Methoden. Rationalisierung und genaue Kalkulation waren fortan Gebot. Damit aber war die mit der alten Gewannstruktur verbundene Zersplitterung des Bauernlandes in viele zerstreut liegende Parzellen unvereinbar. So schritt man denn in Deutschland im neunzehnten Jahrhundert überall zu einer Flurbereinigung durch Verkoppelung der

Parzellen zu größeren kampartigen Feldblöcken. Dadurch wurde wertvollstes Ackerland durch Wegfall überflüssiger Feldwege und Raine gewonnen; dem Bauern blieben unnütze Wege erspart, und er vermochte sich rationeller Formen der Bodenbearbeitung mit Hilfe von Landmaschinen zu bedienen. Leider konnte allerdings dies große Werk der Flurbereinigung damals gerade wegen des Widerstandes der am Althergebrachten klebenden Bauern selber in Norddeutschland nur teilweise, in Süddeutschland bei weitem nicht zu Ende geführt werden und harrt noch heute nach verschiedenen weiteren fehlgeschlagenen Anläufen seiner Erledigung.

Was den Gegenstand unserer Untersuchung betrifft, so wäre die Verkoppelung des stark zersplitterten Borgfelder Feldes zweifellos sehr zweckmäßig gewesen. Indessen wurden zweimal hintereinander, 1876 und 1881, dahingehende Anträge von den Betroffenen mit großer Mehrheit abgelehnt[64]). Auch bis auf den heutigen Tag ist hier noch keine Flurbereinigung erfolgt. Dagegen gelang im Jahre 1912 die Verkoppelung des Warffeldes, an dem nur vier Bauern beteiligt waren[65]).

War die Verkoppelung eine Vereinigung des bisher Getrennten, so stellte die sogenannte Gemeinheitsteilung die Trennung des bisher Vereinten dar. Sie war nicht minder notwendig, um den Eigentumstrieb des Menschen als Motor des landwirtschaftlichen Fortschritts einschalten zu können, aber auch kaum weniger schwierig als die Flurbereinigung. Schon im Jahre 1806 hatten die Borgfelder Landgeschworenen den Gerichtsherren den Vorschlag unterbreitet, die durch rücksichtslosen Raubbau völlig heruntergewirtschaftete große Gemeinweide mit Ausnahme eines geringen, für die Unterhaltung der Wege und Deiche nötigen Teiles unter den Berechtigten aufzuteilen. Die Richter verkannten damals nicht, daß die im Hannöverschen und auch vereinzelt im bremischen Landgebiet schon durchgeführten Gemeinheitsteilungen von wohltuender Wirkung gewesen waren, sahen aber große Schwierigkeiten darin, die Belange der Beteiligten, von denen besonders die Köter und Häuslinge auf die Weide angewiesen waren, aufeinander abzustimmen. Dieser erste Vorstoß ist denn auch damals mißglückt, im Gegensatz zu den Landesbröken, der Gemeinheit der fünf hollerländischen Dörfer, die bald darauf geteilt worden ist[66]).

[64]) Vgl. Akte des Landherrnamts, Borgfeld, Nr. 39. [65]) Vgl. ebd., Nr. 56.
[66]) Vgl. ebd., Nr. 5k, desgl. Verifikationsprotokoll für Oberneuland von 1844/1845 (Q. 1. ii. 2. c. B. 8. b.).

Das gleiche Schicksal hatten drei weitere Anläufe, die in den Jahren 1861, 1865 und 1868 gemacht wurden, aber daran scheiterten, daß Bauern und Köter sich nicht einig wurden. Dann jedoch erschien das Gesetz, die Verkoppelungen und Gemeinheitsteilungen im Landgebiet betreffend, vom 21. Mai 1873, welches die Verordnung, betreffend die Übertragung des Eigentums bei Verkoppelungen, vom 14. Mai 1849 ersetzte. Nunmehr war die Durchführung von Gemeinheitsteilungen nur noch von der Zustimmung der Mehrheit der Berechtigten abhängig. So wurde im Herbst 1873 die Separation der Borgfelder Weide endlich beschlossen und in der Folge die Aufteilung des Landes in einzelne Schläge bewerkstelligt. Erst am 3. Mai 1876 konnte allerdings der Rezeß, betreffend die Gemeinheitsteilung der Großen Borgfelder Weide, unter Dach gebracht werden, der das 600 Hektar große Areal, für welches ein Gesamtkapitalwert von 534 414 Mark errechnet worden war, den achtzig Anteilern aus dem Gericht Borgfeld sowie aus Katrepel und Hannöversch Butendiek zuwies. Berücksichtigt wurden Bauern, Köter und Brinksitzer sowie die Pfarre und die Schule. Die Häuslinge gingen leer aus. Ausgenommen von der Teilung war ein Streifen Landes längs des Deiches. Ferner blieben die Wege, Gräben, Sodenstiche und Brücken Gesamteigentum, dessen Verwaltung später durch das Regulativ für die Große Borgfelder Weide vom 2. März 1892 einem Vorstandsgremium übertragen wurde[67]).

Auch die im Jahre 1875 von dem Borgfelder Gemeindevorsteher Lachmund beim Landherrn beantragte Teilung der Kuhweide gelang nicht auf den ersten Anhieb, weil sich zunächst keine Mehrheit unter den Berechtigten dafür fand, die sich über den jeweiligen Anteil von Bauern und alten Kötern nicht einig werden konnten. Erst nachdem diese sich im Jahre 1880 doch dazu entschlossen hatten, und zwar gleich unter Einbeziehung des Kuhkröpels und der Meentenschläge, kam am 14. Dezember 1881 der Rezeß, betreffend die Gemeinheitsteilung der Borgfelder Kuhweide, des Kuhkröpels und der Meentenschläge, zustande. Die neu vermessenen Koppeln — 33 bei den Meentenschlägen — gingen am 1. Januar 1882 in den Besitz der Anteiler über[68]).

[67]) Vgl. Akte des Landherrnamts, Borgfeld, Nr. 5 I.
[68]) Vgl. ebd., Nr. 45.

Auch die politischen Verhältnisse der Gemeinde Borgfeld erfuhren nach der Auflösung der alten Verfassung eine weitgehende Änderung. Es konnte nicht ausbleiben, daß die Aufhebung der Befugnisse des Ratsrichters und des Vogtes sich in der Richtung einer stärkeren Unabhängigkeit der Gemeinde auswirkte. Nunmehr waren die Landgeschworenen für deren innere Angelegenheiten allein verantwortlich. Sie waren in dieser Hinsicht Vollstrecker des Willens der Bauerschaft, die sich auf der Bauerstelle zum Bauernmal zu versammeln pflegte.

Diese Gemeindeverfassung ist dann noch jahrzehntelang in Kraft geblieben und von der aus dem Geiste der Revolution von 1848 geborenen Obrigkeitlichen Verordnung, die Gemeindeverfassung der Landgemeinden betreffend, vom 1. März 1850 nicht beeinflußt worden. Denn bei dem Mißtrauen der Landbevölkerung gegen alle Neuerungen, deren Tragweite sich nicht von vornherein übersehen läßt, hatten nur zwei Ortschaften, Grambke und Wasserhorst, die Gemeindeordnung, deren Einführung in das freie Ermessen der Gemeinden gestellt war, angenommen.

Erst die an das hannöversche Vorbild angelehnte, für alle Gemeinden verbindliche Landgemeindeordnung vom 28. Dezember 1870 brachte auch in Borgfeld einen durchgreifenden Wandel. Die Landgeschworenen verschwanden, und fortan führte, wie überall, ein gewählter Gemeindevorsteher die Verwaltung der Gemeinde, dem die Gemeindeversammlung und der Gemeindeausschuß an die Seite traten.

Einen scharfen Trennungsstrich zwischen der neukonstituierten bürgerlichen Gemeinde und der Kirchengemeinde zog erst die Kirchliche Gemeindeordnung für das Landgebiet vom 18. Januar 1889, durch die das Schulwesen nebst dem Armenwesen der bürgerlichen Gemeinde übertragen wurde[69]). Damals wurde auch den ländlichen Kirchen-

[69]) Das ländliche Schulwesen wurde gesondert geregelt durch das Gesetz, betreffend das Landschulwesen, vom 2. März 1889. — Wie unausweichlich diese Regelung mit der Zeit geworden war, zeigt ein Fall, der sich im Jahre 1887 in Borgfeld zutrug. Dort war ein katholischer Maurermeister durch Heirat mit einer Bauernwitwe Interimswirt eines Hofes geworden und nahm als solcher arglos seinen Platz in der kirchlichen Gemeindeversammlung ein, da ja nach der Kirchenordnung die Kirchen-, Schul- und Armenlasten von allen Grundbesitzern des Kirchspiels ohne Rücksicht auf ihr kirchliches Bekenntnis oder auswärtigen Wohnsitz zu tragen waren. Senator Ehmck, von dem Pastor Abegg über diesen Vorgang befragt, entschied, daß der Katholik nach der Kirchlichen Gemeindeordnung zur Teilnahme an der Gemeindeversammlung allerdings nicht berechtigt sei, dagegen durchaus zu den kirch-

gemeinden nach dem Vorbilde der städtischen Verhältnisse das Recht der freien Pfarrerwahl zugestanden, womit das jahrhundertelang geübte Patronat des Bremer Rates erlosch.

Am 9. März 1889 gab sich die Kirchengemeinde Borgfeld nach Vorschrift der Kirchlichen Landgemeindeordnung ihr Statut. Damit entfiel das uralte Institut der Kirchjuraten; deren Aufgabe übernahm nun das Kollegium der sechs Kirchenältesten, deren Amt schon durch die am 16. April 1856 vom Senat bestätigte, nach Oberneulander Vorbild abgefaßte Kirchliche Gemeindeordnung für Borgfeld begründet worden war.

Es änderte sich auch die wirtschaftliche Grundlage der Kirchengemeinde, deren Finanzlage durch die Befreiung von Schul- und Armenwesen erleichtert wurde. Nachdem Pfarrer und Küster lange Zeit gleich den Bauern eine kleine Landwirtschaft neben ihrem Amte betrieben hatten, Pastor Abegg beispielsweise bei den Verhandlungen über die Verteilung der Kuhweide noch geltend gemacht hatte, er habe früher dort fünf Kühe aufgetrieben, kam dieser Brauch doch gegen Ende des Jahrhunderts immer mehr ab. Die Kirchen- und Küster-„pflichten" der Landleute wurden von diesen durch Kapitalisierung abgelöst[70]). Das enthob den Pastor der dauernden Scherereien, welche ihm die Anforderung der Dienste bei den widerwilligen Bauern bereitete. Auch die Pfarrländereien wurden nach und nach verkauft, da die Verzinsung der in Wertpapieren oder Hypotheken angelegten Kaufsumme für die Gemeindekasse weit mehr abwarf als die geringen Landpachten. Seitdem das Schulwesen der Kirchengemeinde nicht mehr

lichen Lasten beitragen müsse (Vgl. Q. 3. B. 2. o.). — Das war natürlich auf die Dauer ein unhaltbarer Zustand, und solche und ähnliche Vorfälle werden es auch gewesen sein, welche die Verfasser der neuen Kirchlichen Landgemeindeordnung bewogen, Angehörige anderen Bekenntnisses von der Verpflichtung des Beitrages zu den Lasten der evangelischen Kirchengemeinde zu befreien.

[70]) Im Jahre 1873 beantragten z. B. die beiden alten Köter in Verenmoor, J. G. Berens und D. Berens, die Ablösung ihrer Pfarrpflichten. Sie waren dem Pastor spanndienstpflichtig und mußten für ihn neun bis zehn Fuder Mist nach dem Pfarrlande auf den Langen Wenjen in Katrepel fahren. Wenn der Pastor den Dienst nicht abforderte, zahlten die Köter dafür zum Ersatz je 24 Gr., auch erlegten sie je 36 Gr. an Dienstgeld und lieferten eine gewisse Anzahl Eier zu Ostern (Vgl. Landherrnamt, Borgfeld, Nr. 4). Im Jahre 1881 ordnete die Senatskommission für die kirchlichen Angelegenheiten an, daß die Kirchgeschworenen möglichst bald die Ablösung des „Pflichttorfes" und der Ostereier für den Küster zu betreiben hätten (Vgl. Q. 3. B. 2. o.).

oblag, wandelte sich auch die Stellung des Küsters grundlegend. Sein Amt wurde geteilt, indem man die niederen Obliegenheiten einem Kirchendiener übertrug, während die Organistenstelle von einem der Lehrer nebenberuflich wahrgenommen wurde. Die Finanzbedürfnisse der Kirchengemeinde pflegte man, wenn die ordentlichen Einnahmen nicht ausreichten, durch Umlage zu decken. Ähnlich verfuhr auch die politische Gemeinde.

Nachtrag

Nach der Drucklegung von Teil I geriet mir zufällig im Ratsdenkelbuche[71]) ein Eintrag vor Augen, welcher die auf Seite 176 ff. des Bremischen Jahrbuchs, Bd. 43, vorgetragene Vermutung über die Begüterung des Geschlechtes Rode in Katrepel noch weiter stützt. In dem dort unter dem Jahre 1512 niedergeschriebenen Güterverzeichnis des Remberti-Hospitals wird der Hof von Otte Tytken in Hastedt mit dem Zusatze aufgeführt: „Dyt lant iß gebutet (eingetauscht) vor den Katrepell to Borchvelde, dar Roden borch uppe steit". Damit dürfte endgültig erwiesen sein, daß Johann Rodes, des späteren Erzbischofs, 1495 erwähnte „wonynge und veeste zu Borchfelde" tatsächlich in Katrepel lag, und zwar auf einem vom Remberti-Hospital durch Landtausch erworbenen Grundstück.

[71]) P. 6. a. 9. c. 2. d. 4., S. 348.

VI.

Bremens Handel im 16. und 17. Jahrhundert

Von Hans Jürgen v. Witzendorff

Die Quellen

Die vorliegende Arbeit knüpft an die Abhandlung: „Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter", von Johanna Müller[1]) an und umfaßt die Zeit von der Reformation bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts.

Die wichtigste archivalische Quelle für diesen Zeitabschnitt stellen die Bücher der Kaufmannsakzise im Bremischen Staatsarchiv dar, die unvollständig für die Jahre 1532 bis 1586 und 1609 bis 1650, dann vollständig für die Jahre 1651 bis 1699 erhalten sind[2]). Die Kaufmannsakzise ist von Alfred Schmidtmayer eingehend beschrieben worden[3]). Als Ein- und Ausfuhrzoll auf alle Handelswaren außer leichtverderblichen Lebensmitteln, Holz und Torf erhoben, bezieht sich die Akzise auf den Umsatz im Güterverkehr und vermittelt dadurch ein genaues Bild der jeweiligen Konjunktur. Soweit wegen des zunehmenden Handels auf fremde Rechnung besondere Steuersätze eingeführt waren, lassen sich eigenes und fremdes Gut unterscheiden. Nicht zu erkennen ist dagegen, ob es sich um Ein- oder Ausfuhr oder um Verkauf innerhalb der Stadt handelt. Ausgewertet wurden die Akzisebücher der Jahre

1539 (hier fehlen 15 Tage)[4]),
1570 (enthält nur einen Monat)[4]),
1609 (enthält nur zwei Monate),
1630 (hier fehlen drei Sommermonate),
1654 (vollständig),
1673 (vollständig),
1699 (vollständig).

Der Handel mit Brotkorn lag im alten Bremen zum Teil in den Händen des Rats, dessen Kornherren auch von Bremer Bürgern ankauften.

[1]) Bremisches Jahrbuch (Br. Jb.), Bd. 30 u. 31.
[2]) Signatur: R. 2. A. o. 2. b.
[3]) Br. Jb., Bd. 37.
[4]) Bearbeitet von Alfred Schmidtmayer.

Ebenso deckte der Ratskeller seinen Bedarf an Wein und Branntwein teilweise aus den Einfuhren der Kaufleute. Angaben über diese Posten finden sich, wenn auch meist nur summarisch, in den seit 1634 erhaltenen Rechnungsbüchern über das gemeine Gut[5]).

Über einzelne Kaufleute, ihre Herkunft und Handelsbeziehungen unterrichten uns die Abdankungsreden des Gymnasium Illustre in Bremen[6]).

Schrifttum

Ernst Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte, Band IX, Hamburg, 1894, S. 296—420.

Derselbe, Die Islandfahrt der Deutschen. Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte, Hamburg, 1889.

Derselbe, Hamburgs Konvoyschiffahrt und Konvoywesen. Hamburg, 1896.

Derselbe, Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert. Hansische Geschichtsblätter, Band 16, 1910, S. 45—102.

Ludwig Beutin, Die bremische Ostseefahrt in den neueren Jahrhunderten (1500—1800). Br. Jb., Bd. 35, S. 358—378.

Wilhelm von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, II. u. III. Teil, 1898 u. 1904.

Richard Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. Jena, 1896.

Hermann Entholt, Der Ratskeller zu Bremen. Bremen 1929.

Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Bremen und Nordeuropa. Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte. I. Weimar, 1937.

Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Bremen und die Niederlande. Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte. II. Weimar, 1939.

Johann Falke, Die Geschichte des deutschen Handels. 2. Teil. Leipzig, 1860.

Otto Gönnenwein, Das Stapel- und Niederlagsrecht. Weimar, 1939.

Karl Hoyer, Das Bremer Brauereigewerbe. Hansische Geschichtsblätter, Band 19, 1913, S. 193—232.

Martin Krieg, Der Schiffahrtstreit zwischen Bremen und Minden. Hansische Geschichtsblätter, Jahrgang 60, 1935, S. 66—88.

Johanna Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter. Bremisches Jahrbuch, Band 31, 1928, S. 1—107.

Geschichte der Mumme. Braunschweigisches Magazin, Heft 4/5, 1911.

A. Peters, Geschichte der Schiffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618. Hannover, 1913.

Ermentrude v. Ranke, Kölns binnenländischer Verkehr im 16. und 17. Jahrhundert. Hansische Geschichtsblätter, Band 29, 1924, S. 64—77.

Ernst A. Runge, Beiträge zur Geschichte des bremischen Heringshandels. Abhandlungen des Instituts für Seefischerei, Wesermünde 1930, Heft 3.

[5]) Staatsarchiv Bremen: P 1. u. 2. b. 1—86.

[6]) Staatsarchiv Bremen: ad T. 5. a. 1. g., Bd. I—III.

Georg Sartorius, Geschichte des Hanseatischen Bundes, III. Teil. Göttingen, 1908.
Heinrich Sasse, Die Kornteuerungspolitik Bremens im 18. und 19. Jahrhundert. Münst. Dissertation, 1922.
Ernst Schäfer, Internationaler Schiffsverkehr in Sevilla. Hansische Geschichtsblätter, Band 59, 1934, S. 143—176.
Alfred Schmidtmayer, Zur Geschichte der bremischen Akzise. Bremisches Jahrbuch, Band 37, 1937, S. 64—79.
Wilhelm Steuernagel, Die Geschichte der bremischen Konsumtionssteuer und ihre Stellung im Rahmen des bremischen Steuersystems. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 2, 1929.

Die handelspolitische Entwicklung

I.

Von der Reformation bis zum Dreißigjährigen Kriege

Die alte Handelsstraße vom Mittelmeer quer durch Deutschland nach dem Ostseeraum verlor mit der Entdeckung der neuen Seewege ihre Bedeutung und begann mehr und mehr zu veröden. Im Westen und Norden Europas entstanden kraftvolle Nationalwirtschaften.

Die westlichen Seemächte drangen immer tiefer in den hansisch-nordöstlichen Raum ein, und die im raschen Niedergang befindliche Hanse konnte sich dagegen um so weniger wehren, als ihre Städte zumeist schon in schwere Kämpfe mit der mächtig erstarkten Fürstengewalt verstrickt waren.

Bremen hatte in der Unterstützung hansischer Politik nicht immer sein Genügen gefunden. Mit einem Hinterland, das im Gegensatz zu den wendischen Städten neben reichen Agrar- und Gewerbeprodukten auch über Erzeugnisse der Montan- und Metallindustrie verfügte, war die Stadt durchaus befähigt, in Handel und Verkehr eine selbständige Stellung einzunehmen. Sie fühlte sich durch die Vorschriften der hansischen Kontore in ihren Handelsmöglichkeiten eingeengt und ging, wo es der Vorteil gebot, ihre eigenen Wege. Der seit 1562 angebahnte Übergang zum Kalvinismus brachte eine weitere Verschlechterung der Beziehungen zu den durchweg orthodox-lutherischen übrigen Hansestädten.

Als die wirtschaftliche Revolution im Zuge der überseeischen Entdeckungen Deutschland vom Weltverkehr abdrängte, fiel es Bremen daher nicht schwer, sich dem vergeblichen Kampf der Hanse um ihre nicht mehr zeitgemäßen Privilegien und Monopole fernzuhalten. Der Stadt boten sich dank ihrer geographischen Lage neue Möglichkeiten, auf die sie sich rasch und wendig umstellte. Die wachsende Bedeutung der Nordseehäfen ließ Hamburg und Bremen mittelbaren Anschluß an den transatlantischen Weltverkehr finden, und beide Städte vermochten allein noch einen ansehnlichen Aktivhandel aufrechtzuerhalten. Die bremische Wirtschaft erfuhr eine Aufwärtsentwicklung, die den Dreißigjährigen Krieg überdauerte und erst Ende des 17. Jahrhunderts in eine lange Epoche wirtschaftlicher Stagnation überging. Der Aufschwung spiegelt sich wider in den wachsenden Erträgen der Akzise; sie erbrachte:

1511 2 470 Mark[1]),
1556 23 230 Mark,
1600 35 226 Mark,

dann im Durchschnitt[2]):

1609—1615 43 000 Reichstaler (zu 55 Groten),
1637—1640 64 200
1641—1650 63 900
1651—1660 50 400
1661—1670 58 200 } Reichstaler (zu 72 Groten).
1671—1680 44 000
1681—1690 27 000
1691—1699 28 100

Im Teuerungsjahr 1662 stieg die Akzise auf 76 170 Reichstaler. Während des holländisch-englischen Krieges erreichte sie 1673 mit 84 450 Reichstalern den höchsten Stand des Jahrhunderts, um nach Friedensschluß 1675 auf 25 450 Reichstaler zurückzufallen.

Grundlage der wirtschaftlichen Entfaltung war die Vermehrung des Kommissionshandels, der Massenguttransport auf fremde Rechnung, vor allem aber der Getreidegroßhandel, der fortan eine sehr bedeutende Rolle in der bremischen Handelspolitik spielte.

[1]) Alfred Schmidtmayer a. a. O.

[2]) Wilhelm Steuernagel, Die Geschichte der bremischen Konsumtionsteuer und ihre Stellung im Rahmen des bremischen Steuersystems. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv d. Freien Hansestadt Bremen, Heft 2, 1929.

Der Ausbau des Getreidehandels hatte schon im 15. Jahrhundert begonnen, als dem die Elbe abwärts geführten Korn der Zugang zum Meer gesperrt wurde. Nach dem Vertrage vom Jahre 1487 zwischen Bremen, Hamburg, Stade und Buxtehude mußte es in einer der vier Städte zum Verkauf angeboten werden. Nach Herstellung der bremisch-hessischen Schiffahrtsverbindung 1535 waren auch die Zufuhren auf der Weser sichergestellt und durch das Stapelrecht geschützt, das Kaiser Karl V. 1541 für Getreide, Mehl und Bier, 1549 auch für Steinkohle bestätigte. 1552 wurden in Bremen allein in den Monaten Februar bis Juni 1049 Last Weizen, 522 Last Roggen, 782 Last Gerste, 54 Last Hafer durch die Kornmesser abgewogen. Bei der Weiterverschiffung mußte eidlich erhärtet werden, daß das Korn mit eigenem Gelde erworben wäre und auf eigene Rechnung versandt würde.

Als nächstes gelang es, den Celler Kornstapel auszuschalten, der die wichtigen Zufuhren aus den braunschweigischen Landen, dem Stift Magdeburg und dem Allergebiet beeinträchtigte. Bremen erlangte 1570 einen günstigen Vertrag für den Getreideankauf oberhalb von Celle und erzwang durch seine wirtschaftliche Überlegenheit 1618 die völlige Aufgabe des Celler Stapels. Die Getreideeinfuhr über Celle stieg dadurch auf das Vierfache des Imports im 16. Jahrhundert. 1552 gab es in Bremen drei Kornmesser, 1620 wurden bereits zehn benötigt.

Das Korn ging von Bremen zumeist nach Amsterdam, das sich zu einem Weltstapelplatz für Getreide entwickelt hatte und alle westeuropäischen Länder von England bis herunter nach Spanien und Italien versorgte. Der wachsende Bedarf in Amsterdam ließ den Bremer Kaufmann nach neuen Getreidequellen suchen. Er schaltete sich in die Danziger Kornausfuhr nach den Niederlanden ein: gegenüber nur zwei bremischen Schiffen im Jahre 1528 durchfuhren 1536 bereits achtzig den Sund. Das Geschäft, überwiegend reine Frachtfahrt für fremde Rechnung, wurde auch auf Holz und Schiffbaumaterial ausgedehnt und nahm bald solchen Umfang an, daß es den erbitterten Wettbewerb der Hamburger und auch der Holländer hervorrief. Die bremischen Schiffe fuhren oft mit ihrem Getreide weiter nach England, Frankreich und der Iberischen Halbinsel; als Rückfracht luden sie meist Baiensalz von der französischen Nordküste oder Erzeugnisse der Levante vom Amsterdamer Markt.

Das 1541 und 1549 bestätigte Stapelrecht hatte Bremen zum End- und Sammelpunkt des binnenländischen Handels gemacht; nur wenige

Waren durften, nach Umladung auf bremische Schiffe, seewärts weitergeführt werden. Die Stadt blieb ständig bemüht, das Hinterland vom unmittelbaren Seeverkehr fernzuhalten und die freie Fahrt fremder Schiffe auf der Niederweser zu unterbinden. Nach der Weddeordnung von 1612 war es den benachbarten Städten nicht gestattet, Hering, Käse, Butter, Fisch, Teer, Tran, Talg, Roggen, Weizen, Gerste, Hafer, Bohnen, Malz, Wein und Bier an Bremen vorbeizuführen oder diese Waren in Bremen mit Fremden zu handeln.

Die bremische Wirtschaftspolitik stieß oft auf Widerstand; besonders Minden setzte sich hartnäckig zur Wehr. Ein kaiserliches Privileg von 1552 erlaubte dieser Stadt, ihre Schiffe frei an Bremen vorbeizuführen. Als man hier diese Berechtigung nicht anerkennen wollte, machte Minden sein eigenes Stapelrecht auf Korn und Holz geltend und traf dadurch empfindlich die neu erschlossenen Getreidezufuhren aus dem Oberwesergebiet. Diese Behinderung wurde so ernst genommen, daß Bremen, völlig unhansisch, die Nachbarfürsten zur Schlichtung des Streits anrief. Nach jahrzehntelangem Hin und Her erhielt Minden 1627 einen kaiserlichen Schutzbrief, der das Privileg von 1552 zum Teil bestätigte; die mindenschen Schiffe hatten danach Getreide, Mehl und Holz drei Tage lang in Bremen zum marktgängigen Preise anzubieten, dann durften sie ihre Fahrt die Weser abwärts fortsetzen. Ehe sich die neue Regelung auswirken konnte, brachte der Krieg die Oberweserfahrt zum Erliegen[3]).

II.

Der Dreißigjährige Krieg und seine Folgen

Der rasche Verfall der Hanse und die Ohnmacht des Reichs trieben die wenigen Hansestädte, die ihre Selbständigkeit noch behaupteten, zu einem engeren Anschluß an die großen Seemächte. 1613 stellte sich Lübeck in seinem Kampf gegen den erdrückenden Sundzoll unter den Schutz der Generalstaaten. Das Bündnis, das der freien Schiffahrt in Ost- und Nordsee dienen sollte, wurde dem Kaiser als harmlose Erneuerung des hansischen Bundes hingestellt. Nachdem sich Hamburg

[3]) Martin Krieg, Der Schiffahrtsstreit zwischen Bremen und Minden. Hansische Geschichtsblätter, Jahrg. 60, 1935.

und Braunschweig angeschlossen hatten, trat 1616 auch Bremen dem Bündnis bei. Fortan traf die Stadt keine politische Entscheidung, ohne dafür Rückhalt in Holland zu suchen, wobei auch die Verwandtschaft im Bekenntnis mitsprach. Mit dem engen Anschluß an die Generalstaaten und den Bemühungen um den englischen Handel wurde die bremische Außenpolitik mehr und mehr ein ständiges Lavieren, diktiert von dem starken Wunsch nach Neutralität und dem Drang, sich aus den deutschen Streitigkeiten herauszuhalten.

Der Handel erfuhr durch den Ausbruch des großen Krieges zunächst keine Unterbrechung. Spürbar wurde der Krieg erst, als 1622 und 1626 die Niederländer, 1627 und 1629 die Dänen die Wesermündung sperrten und 1627 auch der Verkehr mit Oberdeutschland abgeschnitten wurde. Zur Bestreitung der gewaltig anwachsenden Verteidigungskosten — auch die Umgestaltung der Befestigungswerke und der Bau der Neustadt gehören dazu — wurde 1625 nach dem Vorbilde Lübecks eine Konsumtionssteuer auf Fleisch, Korn, Mehl, Wein und Feuerungsmaterial eingeführt. Im ganzen gesehen aber kam die Stadt recht glimpflich davon: Belagerung, Plünderung und Besatzung blieben ihr, wenn auch nicht ihren Landgebieten, erspart. Die Politik strikter Neutralität erlaubte dem Handel, Freund und Feind zu beliefern; die Geschäfte nahmen trotz aller Gefahren und Störungen einen guten Verlauf; der Ertrag der Akzise lag um 50 Prozent über dem Vorkriegsdurchschnitt.

Die schwere Zeit begann für Bremen erst nach dem Kriege. Der Graf von Oldenburg hatte 1623 ein Zollprivileg auf der Niederweser erlangt und in Kraft gesetzt. Der Senat sah dadurch die Fundamente der bremischen Wirtschaft bedroht, setzte sich mit bewaffneten Schiffen und Repressalien zur Wehr und führte den Widerstand auch dann weiter fort, als der Graf 1643 in aller Form mit dem Zoll belehnt wurde. Zum drohenden Verlust der freien Niederweserfahrt kam die Gefahr, die Selbständigkeit an die Schweden zu verlieren, die sich 1645 endgültig im Erzstift Bremen festgesetzt hatten und die Erbhuldigung forderten. Die Stadt schloß deshalb 1645 eine Allianz mit den Generalstaaten, veranlaßte Hamburg und Lübeck zum Beitritt und erkaufte 1646 unter großen Opfern vom Kaiser die Reichsfreiheit.

Beide Maßnahmen blieben jedoch ohne Erfolg; die Allianz wurde Bremen sogar als Versuch ausgelegt, aus dem Verbande des Reichs auszuscheiden, und kostete die Stadt viele Sympathien. Das Zoll-

privileg wurde trotz aller Bemühungen der bremischen Unterhändler in das Friedensinstrument aufgenommen. Als die Stadt trotzdem den Widerstand fortsetzte, wurde sie auch von der Allianz im Stich gelassen. Hamburg und Lübeck begnügten sich mit papiernen Protesten; den Generalstaaten, die seit 1651 durch die Navigationsakte in ihren Lebensbelangen bedroht wurden, war im Augenblick eine Minderung der bremischen Handelsmacht nicht unwillkommen. Die Stadt wurde 1652 als Friedensbrecher in die Reichsacht erklärt und mußte für die Aufhebung im nächsten Jahre 200 Mark löthiges Gold an das Reich und mit ihr 73 000 Reichstaler an den Grafen von Oldenburg zahlen. Der Elsflether Zoll lastete nun bis zum Jahre 1820 wie ein Alpdruck auf dem bremischen Handel.

Im gleichen Jahre 1653 begann der offene Krieg mit den Schweden, die die Anerkennung der Reichsfreiheit im Friedensvertrag hintertrieben hatten und sich mit Waffen ihr vermeintliches Recht holen wollten. Bremen kam mehrfach, besonders 1666, in schwere Bedrängnis, konnte aber doch letztlich, wenn auch nur unter schmerzlichen Gebietsverlusten und schweren Geldopfern, seine Selbständigkeit behaupten.

Die unruhigen Zeiten und die ständigen Geldforderungen des Rates zur Durchführung seiner kostspieligen Politik hatten die Kaufmannschaft schwer in Mitleidenschaft gezogen. Dazu kamen wirtschaftliche Rückschläge. Der englische Wirtschaftskrieg gegen die Generalstaaten verringerte die Frachtfahrt zwischen Danzig und Holland und den unmittelbaren Handel mit den Niederlanden. Das jetzt auflebende Geschäft mit England brachte trotz vielversprechender Anfänge keinen vollwertigen Ersatz für die Ausfälle. Die Nordlandfahrt mußte schon während des Krieges eingeschränkt werden, weil es immer schwieriger wurde, den Fisch über Land abzusetzen. Der Außenhandel ging auf der ganzen Linie zurück.

Die Teuerung der Jahre 1661/1662, die den Weizenpreis von 65 auf 115, den für Roggen von 40 auf 100 Reichstaler hinauftrieb, hatte nur eine vorübergehende Belebung zur Folge. Erst als sich im Zuge des Wirtschaftskrieges England 1672 bis 1674 mit Frankreich, Münster und Köln gegen Holland zusammenschloß und der Krieg sich ausweitete, trat ein fühlbarer Umschwung ein. Bremen versorgte als neutrale Stadt beide Parteien mit Lebensmitteln und Kriegsbedarf, und sein Handel erzielte große Gewinne. Die Akzise erreichte 1673 ihren bisher höchsten Stand, sank aber gleich nach Friedensschluß 1675 auf fast ein Viertel ab und

behielt diesen niedrigen Stand bis in das 18. Jahrhundert hinein. Selbst die Teuerung 1698/1699, die schlimmste des ganzen Jahrhunderts, bei der der Roggenpreis in zwei Tagen um 42 Prozent anstieg, brachte keine größere Belebung. Erst mit dem Siebenjährigen Kriege sollten der Wirtschaft wieder kräftige Antriebe erwachsen.

Das Ansteigen des Kommissionsgeschäfts und der Frachtfahrt führte 1615 zu einer Änderung der Akzisebestimmungen. Es wurde zwischen eigenem und fremdem (durchgehendem) Gut unterschieden, für das letztere ein Sondertarif eingeführt oder ein allgemeiner Wertzoll festgelegt, der je Pfund schwer 8 Groten betrug. Fast alle Handelsartikel kommen auch als fremdes Gut in den Akzisebüchern vor.

1670 entschloß sich der Rat, das immer umfangreicher werdende Kommissionsgeschäft für eine neue Steuer auszunutzen. Getreide, Kumskohl, Hering, Tran, Leinsaat, Wein, Branntwein, Salz, Felle und Häute wurden, soweit sie von See als fremdes Gut hereinkamen, mit einer Abgabe an die Schlachte, dem sogenannten Schlachtegeld, belegt. Obwohl sich später das Bild änderte und ganz andere Waren den Schwerpunkt des Durchgangshandels bildeten, blieb das Schlachtegeld bis zu seiner Aufhebung im Jahre 1809 auf die einmal festgesetzten Güter beschränkt.

Der Binnenhandel

1. Das Hinterland

Der Anschluß an den transatlantischen Weltverkehr machte den Hamburger Kaufmann weitgehend zum internationalen Händler, der sein Augenmerk vor allem auf das Ausland richtete. Bremen folgte dem Hamburger Beispiel nur zum Teil; jedenfalls vernachlässigte es keineswegs den innerdeutschen Handel, eine Voraussicht, die später in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs der Stadt wesentlich half, über die Schwierigkeiten hinwegzukommen.

Das an das Stromgebiet der Weser gebundene Hinterland erfuhr durch die steigende Nachfrage nach Getreide, Leinwand und Wolle, sowie durch die Absatz suchenden holländischen und englischen Waren eine wesentliche Erweiterung. Es reichte etwa im Osten bis an den Harz, im Westen bis Soest und schloß im Süden Hessen ein, wo Kassel

und Eschwege Umschlagplätze waren. Über diesen Raum hinaus gingen Fisch und Käse bis nach Oberdeutschland und Leipzig, seit den niederländischen Wirren auch bis an den Rhein. Rheinische Wolle, Kölner Seide und Weinstein wurden jetzt statt den Rhein abwärts über Kassel nach Bremen zur Ausfuhr gebracht. Auch nach Stabilisierung der Generalstaaten verblieb der Stadt ein Teil des rheinischen Handels; noch 1699 wurde auf dem Zollkongreß in Köln Klage geführt, daß die meisten holländischen Güter wie Hering, Salz, Käse, Gewürz und Seide ihren Weg über Bremen nach Westdeutschland nähmen[4]).

Auf der Oberweser wurden laut Zollrolle Korn, Bier, Kalk, Steine, Butter, eingesalzene Fische, Talg, Öl, Holz, Häute, Wein, Rosinen, Feigen, Eisen, gefärbtes Tuch und Waid in beiden Richtungen befördert. Auch hessische Wolle, die bisher ihren Markt in Köln gehabt hatte, nahm seit Störung der Rheinschiffahrt ihren Weg über Bremen. Ein unmittelbarer Fuhrwerksverkehr bestand mit Nürnberg, Frankfurt, Straßburg und Leipzig. In Westfalen, besonders in Osnabrück, wurden Leinwand und Tuch gegen Fisch eingehandelt.

Der Südosten lieferte Getreide, Öl, Wachs, Honig, Salz, Braunschweiger Mumme, Wolle, Wollgarn, graue Celler und weiße Braunschweiger Laken. Bremen kontrollierte nach Ausschaltung des Celler Stapels die Allerfahrt. Das Korn wurde über Essel die Aller abwärts geführt oder auch die Elbe hinab und dann auf dem Landwege nach Bremen geschafft; auch Tuch vom Leipziger Markt nahm diesen Weg. Die Braunschweiger Güter wurden in Celle auf Schiffe oder Flöße umgeschlagen, kamen aber auch mit dem Fuhrwerk nach Bremen. Für die Erze aus dem Harzgebiet war der Landtransport die Regel. Im Jahresdurchschnitt wurden über Celle etwa 66 Last Salz und 190 Braunschweiger Laken eingeführt[5]). Wenn die Aller nicht genügend Wasser führte und die Ladung liegenblieb, entstand oft erheblicher Schaden an leichtverderblichen Waren, etwa an der empfindlichen Braunschweiger Mumme.

Gleich nach Friedensschluß lebte der Streit um das Stapelrecht der Stadt Minden wieder auf. Immer wieder mußte diese Stadt über Verweigerung ihres Durchfahrtrechts Klage führen; ebensooft beschwerte

[4]) Ermentrude von Ranke, Kölns binnenländischer Verkehr im 16. und 17. Jahrhundert. Hansische Geschichtsblätter, Bd. 29, 1924.

[5]) A. Peters, Geschichte der Schiffahrt auf der Aller, Leine und Oker bis 1618. Hannover, 1913.

sich Bremen über den Mindener Stapelzwang. Erst 1769 wurde dieser Streit endgültig beigelegt.

Der englisch-holländische Wirtschaftskrieg hatte die Nachfrage nach deutscher Leinwand so gesteigert, daß der Bremer Kaufmann zu einer schärferen Erfassung des begehrten Textilerzeugnisses angereizt wurde. Als das beste Mittel, die Leinwand nach Bremen zu ziehen, schien die Belieferung der Erzeuger mit hochwertigem Saatgut. Da Riga, Memel und Tilsit die anerkannt beste Ware führten, begannen die bremischen Leinwandhändler hier vermehrt aufzukaufen und in den Leinen erzeugenden Gegenden abzusetzen. Je mehr sich die darauf gesetzten Erwartungen erfüllten, um so umfangreicher wurde der Leinsaathandel. Nach den Akzisebüchern stehen gegenüber

	verkaufter Leinsaat	eingehandelter Leinwand
1630	2 228 Tonnen	261 Pfund schwer,
1654	2 218 Tonnen	372 Pfund schwer,
1673	3 951 Tonnen	1 949 Pfund schwer,
1699	17 497 Tonnen	5 092 Pfund schwer.

Von den vielen Zollstellen, die den Handel mit dem Oberland belasteten, bereitete der Zöllner in Dreye mehrfach Ärger, indem er außer Schiffsgeld und Schreibgebühr auch „Akzidenzien" verlangte, d. h. die Tonnen mit Hering oder Mumme öffnete und einen Fisch oder eine Kanne voll entnahm. Dadurch verdarb oft der ganze Inhalt der Tonne, oder die Schiffer taten sich auch an dem Bier gütlich und ersetzten das Vakuum durch Wasser. Beschwerden bei der kurfürstlichen Regierung blieben erfolglos, da es sich um ein Gewohnheitsrecht handele.

2. Die Nachbargebiete

Zwischen Hamburg und Bremen entwickelte sich ein bedeutender Verkehr mit jährlich etwa sechzig Schiffen in beiden Richtungen. Bremen hatte sich erfolgreich in den hamburgisch-holländischen Handel eingeschaltet und belieferte die Nachbarstadt mit den Gütern des Amsterdamer Marktes: mit Tran, Leinöl, Reis, Pfeffer, Papier, Makulatur, Tischtüchern, englischen Laken, Bayensalz, Steinkohle, Kreide, Brasilholz und Indigo. Aus der binnenländischen Erzeugung gingen nach Hamburg Mehl, Bier, Baumseide, die in Hamburg gefärbt wurde, Glas, Segel-

tuch, Teer, Stahl, Sicheln, Kannen, Kruken und Schüsseln — Waren, mit denen Hamburg wieder den Norden belieferte —, ferner Steine aller Art, Leichensteine, Treppen- und Fliesensteine, Mühlsteine, auf die der Bremer Rat ein Privileg besaß und die bis Danzig abgesetzt wurden, Blocksteine aus dem Wesergebiet. Das hamburgische Färbergewerbe bezog aus Bremen Kienrauch, Waid, Weinstein, Krapp und Röthe. Die Rückfracht bestand in Erzeugnissen der Levante aus Hamburgs lebhaftem Handel mit Spanien und Italien, Gütern der Ostseeküste und seit der 1567 erfolgten Aufnahme der Merchant Adventurers in Hamburg vor allem in dem begehrten englischen Tuch.

Während des großen Krieges diente der Seeverkehr auch der Versorgung Hamburgs mit Kriegsmaterial: Musketen und Harnischen, die nach Gewicht versteuert wurden, Pulver, Kugeln, kleinen Geschützen, Götlinge genannt. Umgekehrt bezog Bremen 1628 große Mengen Segeberger Kalk zum Ausbau seiner Festungsanlagen. Der Verkehr ließ im Kriege schnell nach; nach Hamburg fuhren

1629 65 Schiffe,
1632 52 Schiffe,
1633 37 Schiffe.

In umgekehrter Richtung sank die Zahl zwischen 1625 und 1647 von 76 Schiffen auf 34 ab[6]).

Das Küstengebiet westlich der Niederweser diente dem Einkauf von Butter, Käse, Fleisch und lebendem Vieh; dafür wurden hier in geringem Umfange Bier, Tran, Teer und Getreide abgesetzt. Als durch den Krieg das Geschäft mit konserviertem Fisch stark zurückging, baute der bremische Kaufmann den Käsehandel aus. Die Erzeugung wurde durch Vorschußzahlungen wesentlich gefördert, und zum Einkauf im Frühjahr und im Herbst pflegte der Bremer Händler persönlich zu erscheinen. Mittelpunkt des Käsehandels war Emden, das damals einen großen Aufschwung nahm. Hier ließen sich verschiedentlich Bremer Kaufleute nieder, wie Almers und von dem Busch. Auch der beim Tabakhandel noch zu nennende Thomas Paine gründete hier eine Filiale.

[6]) Ernst Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Warenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Zeitschr. d. Vereins f. hamburgische Gesch., Bd. 9, 1894.

Der Außenhandel

1. Holland

Mit Umstellung seines Handels nach Westen fand Bremen als nächstgelegener großer Hafen an der Nordsee zwangsläufig Anschluß an die Niederlande, die als Stapelplatz des ostindischen und Levantehandels, als Zentrale des europäischen Kornhandels und als Sammelpunkt für festländische Waren eine besondere Anziehungskraft ausübten[7]). Bremen nahm am Amsterdamer Kornstapel den ersten Platz ein und war neben Hamburg der wichtigste Absatzhafen für die holländische Heringsfischerei. Als einer der Hauptlieferanten der deutschen Leinwand, als Frachtfahrer auf holländische Rechnung, vor allem im Schwergüterverkehr mit Danzig, spielte Bremen eine bedeutende Rolle im holländischen Wirtschaftsleben, stieß aber gerade in der Frachtfahrt auf erbitterten Wettbewerb der niederländischen Handelsschiffahrt und wurde auch in der Baienfahrt als unbequem empfunden.

Der Ausbruch der niederländischen Wirren brachte Bremen in nicht geringe Schwierigkeiten. Mit den Generalstaaten verband die Stadt der gemeinsame Glaube und die Sympathie für die neue politische Form; ihre Handelsbelange aber lagen mehr bei den Feinden Hollands. Bremen wählte den gleichen Weg wie die abtrünnigen Provinzen, die auf die Versorgung ihrer Feinde, der südlichen Niederlande und des spanischen Mutterlandes, nicht verzichten wollten. Als die Niederlande mit dem Congégeld eine neue Abgabe erhoben, führten die bremischen Schiffe ihr Getreide, Holz und Schiffbaumaterial unter Umgehung des Amsterdamer Stapels unmittelbar bis nach Spanien und Portugal. Nicht so sehr die Versorgung ihrer Feinde als vielmehr die Schädigung ihres eigenen Handels mit diesen trieben die Generalstaaten zu feindlichen Maßnahmen. Sie sperrten 1587 die Weser mit sechs bis sieben Orlogschiffen und begannen einen erfolgreichen Kaperkrieg, dem Bremen durch bewaffnete Wachtschiffe in der Gegend von Blexen und durch rücksichtslose Hinrichtung der in Gefangenschaft geratenen Piraten begegnete.

Außer Getreide, Holz und Leinwand nahmen die Niederlande auch

[7]) Hermann Entholt und Ludwig Beutin, Bremen und die Niederlande. Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte, Bd. 2. Weimar, 1939.

in größeren Mengen Eisenwaren, Blei, Braunschweiger Mumme und für ihre Bäckereien Honig und Malz ab. Das Bremer Bier dagegen, früher in Holland sehr beliebt, war 1584 mit einem hohen Einfuhrzoll belegt worden und nur noch schwer abzusetzen.

Ausfuhrgüter nach Bremen waren Hering, Tran, indische Gewürze, Öl, Zucker, Rheinwein und spanische Weine, Drell, Canevas und bis zur Verlegung des englischen Tuchstapels von Antwerpen nach Emden die englischen Laken.

Das wichtigste holländische Ausfuhrgut, der Hering, wurde von Bremen bis nach Wien, Polen und in die südostslawischen Länder vermittelt. Für den Heringshandel wurden in dem sogenannten Mandat vom 8. März 1581 strenge Bestimmungen erlassen: der Bremer war Händler zweiter Hand; unmittelbarer Einkauf vom Fangschiff und jede Art Kommission waren untersagt. Der Heringsabsatz hatte im Kriege stark gelitten, da die Gefährdung der Landtransporte das Weiterführen erschwerte. Nach Friedensschluß kam der Handel so langsam wieder in Gang, daß sich ein geschäftiger holländischer Kaufmann, Abraham Moschel, ernstlich um ein Heringsmonopol in Bremen bemühte. Ende des Jahrhunderts hatte der Heringshandel wieder einen bedeutenden Umfang erreicht: 28 Großhändler waren im Jahre 1700 an ihm beteiligt.

Im 17. Jahrhundert nahm der als Genußmittel aufkommende Tabak einen immer größeren Platz in der Ausfuhr ein. Dem ersten Vorkommen in den Akzisebüchern 1640 mit 15½ Faß stehen 1699 bereits 1528 Pfund schwer und 314 Pack, also mehr als das Hundertfache, gegenüber.

Auch als der Verkehr infolge des Wirtschaftskrieges mit England erheblich zurückging, behielten die Niederlande weiterhin den ersten Platz im bremischen Außenhandel. Aus dem früher oft erbitterten Wettbewerb entwickelte sich ein freundschaftliches Verhältnis. Viele Kaufleute hatten im Zuge der Glaubensverfolgungen in Bremen eine neue Heimat gefunden. Verschwägerungen zwischen bremischen und holländischen Kaufmannsfamilien waren nicht selten. Manches Bremer Haus hatte eine Niederlassung in Amsterdam oder Rotterdam, die ein Sohn oder Bruder leitete. Der angehende bremische Kaufmann verbrachte einen Teil seiner Lehre, wenn nicht die ganze Zeit, in Amsterdam; hier lernte er die neuen Formen des aufkommenden Merkantilsystems, die Warenbörse, den modernen Geldverkehr und die Seeversicherung kennen.

Mit dem Ausbleiben der englischen Wolle im Zuge des Wirtschafts-

krieges wuchs die Nachfrage nach deutscher Wolle als Rohstoff für die holländische Tuchindustrie. Bremen deckte diesen Bedarf auch durch Aufkäufe an der polnischen Ostseeküste. 1664 wurde eine Bördordnung für die Fahrt nach Amsterdam erlassen.

So behielten die Niederlande weiterhin den ersten Platz im bremischen Außenhandel, wenn auch der Verkehr infolge des Wirtschaftskrieges mit England merklich zurückging.

2. Die nordischen Länder

Nächst Holland war und blieb für Bremen der Norden am wichtigsten. Jenes karge Land war auf die Versorgung mit Korn, Mehl, Malz und Webwaren angewiesen und nahm dazu Mumme und anderes Bier, Branntwein, Stoffe, Steingutwaren, eiserne Öfen und Herdplatten auf. Im Austausch lieferte es die Erzeugnisse seiner Meere, Wälder und Landwirtschaft: Fisch, Tran, Holz, Butter, Talg, Wolle, Federn, rohe Rindshäute und grobe Seife.

An erster Stelle stand die Bergenfahrt. Die bremische Bergenflotte übertraf die aller anderen Hansestädte; 1597 bis 1600 liefen in Bergen 151 bremische Schiffe ein gegen zusammen 329 aus Lübeck, Rostock, Hamburg, Stralsund und Wismar[8]). Häufig wurde geklagt, daß Bremen seine Schiffe unmittelbar nach Bergen schicke und dadurch die gegen die schottischen Seeräuber eingerichtete Flottenfahrt der wendischen Städte umginge. Bis zum Dreißigjährigen Kriege war der Fisch ein Hauptgut der bremischen Einfuhr. Er fand getrocknet oder eingesalzen mühelos Absatz und wurde weit über das Hinterland hinaus bis nach Oberdeutschland vermittelt. Als der Krieg den Absatz erschwerte, nahm der Verkehr mit Bergen erheblich ab: die Zahl der eintreffenden hansischen Schiffe sank in den Jahren 1620 bis 1630 von 125 auf 25 ab. 1646 hatte die Bergenfahrt für Bremen kaum noch Bedeutung, belebte sich aber später wieder. Im übrigen wurde der Berger Zwangsstapel gern durch unmittelbaren Handel mit Stavanger und Drontheim umgangen; die von den Hansen 1572 dafür festgesetzte Strafe von 100 Reichstalern wurde 1646 auf 300 Reichstaler erhöht.

Auch der Verkehr mit dem insularen Norden verstieß gegen die

[8]) Hermann Entholt u. Ludwig Beutin, Bremen und Nordeuropa. Quellen und Forschungen zur bremischen Handelsgeschichte, Bd. 1. Weimar 1937.

hansischen Beschlüsse, weil der isländische Fisch einen starken Wettbewerb für die Fänge aus Bergen bedeutete. Bremen sandte jährlich sechs bis zehn Schiffe nach Island und den Shetland-Inseln und baute später die Fahrt noch weiter aus. In Island, das auch durch seinen Schwefel ein begehrtes Fahrtziel war, waren Bremen und Hamburg gleich stark vertreten, während auf den Shetland-Inseln der bremische Kaufmann überwog. Als 1602 für Hamburg die Islandfahrt gesperrt wurde, lief der hamburgische Bedarf zusätzlich über Bremen. Die Stadt unterhielt in Kopenhagen einen Prokurator für die Islandfahrt: 1635 bis 1640 war es der Kaufmann Johann Ölrich.

Der geringe Verkehr mit Schweden kam ganz zum Erliegen. 1539 wurden noch 284 Faß Eisenerz (Osemund) versteuert; dann wurden die Mengen immer geringer. Der hansische Kaufmann wurde hier sehr behindert: er durfte sich nur sechs Wochen lang in den Küstenstädten aufhalten und mußte für jede weitere Woche 20 Reichstaler erlegen, auch wenn er infolge Schlechtwetters nicht abreisen konnte. Die Fahrt in das Innere des Landes war ihm untersagt; oft konnte er deshalb die ausstehenden Gelder gar nicht einkassieren. Aus Dänemark wurden lediglich Feist-(= Fett)waren und zur Mast bestimmte Ochsen bezogen.

1622 erhielt Bremen freie Fahrt nach Grönland; bis dahin war die Grönlandfahrt, d. h. der Walfischfang in den Gewässern von Spitzbergen, ein Monopol der Holländer gewesen. Die erste Nachricht über den bremischen Walfang ist von 1653 erhalten; aber bereits 1656 wurde die Grönlandkompanie aufgelöst[9]). Erst wieder 1674 errichteten einige Kaufleute eine neue Kompanie, die zunächst vier, im folgenden Jahre sechs Schiffe aussandte. Die Fänge waren sehr unterschiedlich: das wirkte sich stark auf die Bremer Tranpreise aus. Beim Walfang 1688 waren von sechs Schiffen vier ohne Fang heimgekehrt: die Tonne Tran stieg darauf in Bremen auf 15 Reichstaler. Als 1695 bis 1698 15, 43, 117 und 108 Wale gefangen wurden, fiel der Tran auf 6½ Reichstaler die Tonne. Der große Erfolg veranlaßte die Kompanie, nunmehr im Durchschnitt 15 Schiffe auf Fang zu schicken.

1645 versuchte sich Bremen auch im Heringsfang in den schonenschen Gewässern, für den ein holländisches Schiff gechartert wurde; der Erfolg ist nicht bekannt[10]).

[9]) Hermann Entholt u. Ludwig Beutin, Bremen und Nordeuropa.
[10]) Ebd.

3. Die Ostseeküste

Nach dem Eindringen der Holländer und der Einführung des Sundzolls hatten die Bremer kaum noch Aussichten für einen nennenswerten Warenabsatz. Es gelang ihnen dafür, den Hauptanteil am Massengüterverkehr mit Getreide, Holz und Schiffbaumaterial zwischen Danzig und den Niederlanden zu erringen und sich gegen den erbitterten Wettbewerb seitens Hamburgs und Hollands zu behaupten. Zeitweilig führten die bremischen Schiffe ihre Fracht unter Umgehung des Amsterdamer Stapels unmittelbar nach England, Spanien und Portugal.

1611 und 1631 wurde der Sundzoll erhöht, eine weitere Heraufsetzung 1637 den Hansen allein auferlegt, während Holland und England weiterhin den alten Satz zahlten. Als die Hansestädte endlich 1645 die Gleichstellung mit den Holländern erreichten, war deren Übergewicht in der Ostsee nicht mehr zu schlagen. Die bremischen Schiffe mußten die Reise nach dem Osten meist in Ballast antreten, wenn sie Wolle und Leinsaat hereinbringen sollten, in denen sich ein lebhaftes Geschäft entwickelte. Polnische Wolle, meist über Danzig bezogen, wurde dringend in England und Holland verlangt. Die Leinsaat, die der Bremer Handel für seine Leinwandzufuhr benötigte, kam aus Riga, Memel und Tilsit. Die Ware wurde im Spätherbst angekauft und geladen. Sobald es der nachlassende Winter erlaubte, segelten die Schiffe ab, um vor Beginn der Frühjahrsbestellung in Bremen zu sein. Leinsaat aus Litauen wurde schon Ende des 16. Jahrhunderts bezogen; der livländische Orden unterhielt 1596 einen Vertreter in Bremen.

Wie wichtig die Ostseefahrt trotz aller Beschwernisse für Bremen war, erhellt daraus, daß viele angehende Kaufleute ihre Belehrungsreise nach Danzig, Königsberg, Riga, Polen und Preußen machten. Die Haußmann, Motten, Köper und Wolpmann traten im Ostseehandel besonders hervor.

Über die Durchfahrt durch den Sund sind einige Zahlen erhalten[11]). Bremische Schiffe führten allein an Getreide durch den Sund:

1640	2 027 Last,	1644	1 271 Last,
1641	2 116 Last,	1645	1 226 Last,
1642	2 484 Last,	1646	1 236 Last,
1643	2 459 Last.		

[11]) Hermann Entholt u. Ludwig Beutin, Bremen und Nordeuropa.

Insgesamt fuhren durch den Sund:

1611—1620 53,
1621—1630 31,
1631—1640 46,
1641—1650 70,
1651—1657 43 bremische Schiffe.

4. Rußland

Seit Aufgabe des Kontors in Nowgorod bestanden für länger als ein Jahrhundert von Bremen aus keine Handelsbeziehungen zum Zarenreich. Die Hansen waren hier hohen Zöllen unterworfen, während die Holländer besondere Vergünstigungen genossen. Zudem erhoben die Schweden in Narwa und in Reval einen Zoll von 4 bis 6 Prozent des Wertes auf alle russischen Waren.

Die der hansischen Gesandtschaft 1603 gebotene Möglichkeit des Handels über den neuen Eismeerhafen Archangelsk nutzte Hamburg bereits im nächsten Jahre, Bremen erst 1609 aus. Es war in der Hauptsache Zwischenhandel; die Waren (Getreide, Leder, Tran und Walderzeugnisse) wurden im Winter oder Frühjahr eingekauft und mußten sogleich bar bezahlt werden. Im Sommer holten dann bremische Schiffe die Güter ab und brachten sie in die Länder Westeuropas. Auf den Bremer Markt kamen nur geringe Mengen an moskowitischem Roggen, Leder, Juchten, Matten und „Bibergeill", einmal auch moskowitische Butter. 1667 ist Johann de Potter als bremischer Kaufmann in Moskau bezeugt.

1663 holte „Die schwarze Adele" 20 Last Roggen aus Archangelsk. Die Last kostete 48 Reichstaler; die Fracht belief sich je Last auf 12 Reichstaler; Unkosten in Archangelsk, Zoll usw. machten je Last $1^1/_4$ Reichstaler aus.

5. England

Infolge der engen Bindung an die Niederlande und den Stapel in Antwerpen hatte der bremische Direkthandel mit England nur geringen Umfang. Abgesehen von Notjahren wie 1544, 1545 und 1586, in denen Bremen die Insel auf eigene Rechnung mit Brotgetreide versorgte, waren die bremischen Schiffe eigentlich nur zur Frachtfahrt zwischen den Niederlanden und Großbritannien eingesetzt. Der Bedarf an eng-

lischen Stoffen, Zinn, Blei und Steinkohle wurde auf den holländischen Märkten gedeckt. Schottisches Salz nahm Bremen nur als Durchgangsgut, da das Lüneburger Salzmonopol seinen Verkauf in den braunschweigischen Landen verbot.

Einen Umschwung brachte die 1564 geschehene Verlegung des englischen Tuchstapels von Antwerpen nach Emden und die Aufnahme der Merchant Adventurers in Hamburg im Jahre 1567. Ein schwunghafter Handel, bei dem der Bremer als Zwischenhändler oder als Kaufmann zweiter Hand auftrat, setzte ein und belebte den Markt außerordentlich. Bremen und Hamburg überschwemmten ganz Deutschland mit englischen Stoffen. Der lebhafte Handel wurde auch durch die Abwanderung der Merchants nach Stade im Jahre 1577 und durch ihre Wiederaufnahme in Hamburg (1611) nicht unterbrochen; kein hansisches Verbot konnte den bremischen Kaufmann dazu bringen, dieses ausgezeichnete Geschäft aufzugeben. Auch Kontrollen blieben ohne Erfolg; die Stoffe waren dann eben für oberdeutsche oder italienische Rechnung eingekauft. Als Hamburg schließlich auf hansisches Drängen hin 1599 ein Einfuhrverbot erlassen mußte, versorgte Bremen die Schwesterstadt auf dem Landwege mit dem begehrten Handelsartikel.

Die Merchants nahmen ihrerseits italienische Seide, Nürnberger Waren, Leinsaat, in steigendem Umfange Leinwand, dann auch Wolle auf. Noch 1564 führte England Wolle im Umfange von 8½ Prozent seines Gesamtexports aus, und noch 1567 wurde dem Bürgermeister Detmar Kenckel aus Hamburg geschrieben, ganz England brauche noch nicht 50 Sack Wolle[12]). Aber schon wenige Jahre später begannen die Klagen des deutschen Gewerbes über die starke Wollausfuhr nach England: die englische Tuchindustrie konnte ohne die deutsche Wollzufuhr nicht mehr leben.

Die starke Leinwandausfuhr brachte der deutschen Leinenerzeugung eine anhaltende Belebung; dagegen wurde durch die Überschwemmung mit englischen Stoffen und die Massenausfuhr deutscher Wolle das einst führende deutsche Tuchgewerbe völlig ruiniert. Es blieb ihm nur die Herstellung billiger Stoffe für die primitiven Bedürfnisse der niederen Volksschichten.

Bremen konnte aus dem verbotenen Handel mit den Merchants noch einen besonderen Gewinn buchen; es erlangte als Zwischenhändler fast die gesamte Versorgung Flanderns mit englischer Steinkohle.

[12]) Bremisches Jahrbuch, Band 7, S. 31.

Der Wirtschaftskrieg gegen die Niederlande veranlaßte England, wieder eine unmittelbare Handelsverbindung mit den Hansestädten herzustellen. In einem besonderen Zusatz zur Navigationsakte erhielt auch Bremen 1669 freie Einfuhr auf deutschen Schiffen für Leinwand, Leinengarn, Segeltuch, Anis, Pottasche, Weinstein, Holz, Mumme und Rheinwein. Die damit beabsichtigte Schädigung Hollands wurde voll erreicht: 1696 belief sich die Einfuhr an schlesischer, westfälischer und hessischer Leinwand, an Leinengarn und Segeltuch aus Hamburg und Bremen zusammen bereits auf etwa 1 Million Taler. Auch die englische Ausfuhr an Tuch, Leder, Salz und Steinkohle an die beiden Hansestädte stieg merklich an. Englischer Hering, den die damit handelnden Kaufleute für besser als den flandrischen hielten, kam auf den Bremer Markt. 1685 handelten 26 Bremer mit Salz aus Schottland und Newcastle; Virginiatabak begann mit dem holländischen Kraut in Wettbewerb zu treten. Ende des Jahrhunderts hatte der Verkehr so zugenommen, daß die Kaufmannschaft 1689 ein mit zwanzig Kanonen bestücktes Konvoyschiff zum Schutz der Englandfahrt in Dienst stellte, und sehr bald zeigte sich, daß ein Schiff allein nicht ausreichte. Die Kaufleute von Rheden, Löning und Haußmann etablierten je einen Sohn in London, und die Belehrungsreisen des Kaufmannsnachwuchses führten immer häufiger auch nach England. Zu den zwölf Großkaufleuten, die 1718 im Verkehr mit England standen, gehörten auch die Zobel, Motten und ter Hellen.

6. Frankreich

Frankreich spielte im bremischen Wirtschaftsleben des 16. und 17. Jahrhunderts eine nur geringe Rolle. Die alten hansischen Privilegien und Freiheiten wurden zwar immer wieder, zuletzt 1655 von Ludwig XIV., bestätigt; doch wußte in Bremen niemand, worin sie eigentlich bestanden. Die bremische Handelsflotte nahm seit etwa 1530 an der Baienfahrt teil und führte während der niederländischen Wirren, besonders im Jahre 1586, Getreide, das sonst über Amsterdam gelaufen war, unmittelbar nach Frankreich. Die Zobel, von Rheden und von Line sind im Frankreichhandel bezeugt; doch war der Verkehr nur geringfügig. 1653 kehrte ein Schiff des Johann Lammers aus Nantes zurück, und die Elsflether Zollregister verzeichnen 1654 ein Schiff mit 400 Oxhoft Wein und 15 Oxhoft Branntwein; doch war die gesamte

Ladung Durchgangsgut. Obwohl die Konsumtionsordnung stets den französischen Rotwein aufführt, kommen in den Akzisebüchern nur geringe Mengen vor; der Ratskeller führte ihn nie.

Ein größeres Geschäft entwickelte sich nur in den Kriegsjahren 1672 bis 1674, als Bremen auch Frankreich mit Lebensmitteln und Kriegsmaterial versorgte und Bremer Schiffe als Rückfracht vor allem Wein luden. Der bremische Verkehr lief sonst im allgemeinen nur bis Rouen, wo gegen Wolle und Baumseide französisches Glas und Rotwein eingehandelt wurden.

Lorenz de Hase ließ sich 1710, wohl als der erste Bremer, in Bordeaux nieder. Aber erst der Kommerztraktat von 1716 ließ Bremen zu einem wichtigen Marktplatz für französischen Wein werden.

7. Die Pyrenäenhalbinsel

Spanien war nach dem Abfall der niederländischen Provinzen das am meisten begehrte Ziel der Hansefahrt. Mit der Ausbeutung seiner Kolonien voll beschäftigt, überließ das Land fremden Ländern seine Versorgung mit Brotgetreide, Holz und dem immer benötigten Schiffbaumaterial. Die Erhebung des Congégeldes in den Generalstaaten veranlaßte Hamburg und Bremen, ihre Schiffe unter Umgehung des Amsterdamer Stapels unmittelbar in die iberischen Häfen zu schicken. Die Einstellung des englisch-spanischen Handels im Jahre 1586 verstärkte den hansischen Verkehr; Salz, Wein, Öl, Südfrüchte und Spezereien, die bisher in den Niederlanden eingekauft wurden, kamen nun aus erster Hand nach Bremen. Ziel der bremischen Fahrt wurde Lissabon, das seit 1594 den Holländern verboten war. Der Verkehr mit den anderen Häfen der Halbinsel war dagegen nur gering. In Sevilla traf 1597 das Schiff „St. Peter" aus Bremen ein; es hatte zu seiner Reise 21 Tage gebraucht, löschte 80 Stück Tuch und 3000 Faßdauben; vier Passagiere wurden ausgebootet. Im gleichen Jahr liefen dagegen 23 hamburgische Schiffe in diesen Hafen ein[13]).

1607 räumte Spanien den Hansen besonders vorteilhafte Bedingungen ein, um ihren Handel mit den abgefallenen Provinzen, vor allem deren Belieferung mit Brotgetreide, zu unterbinden. Der Vertrag kam

[13]) Ernst Schäfer, Internationaler Schiffsverkehr in Sevilla. Hansische Geschichtsblätter, Bd. 59, 1934.

aber nicht zur Auswirkung, da Spanien zwei Jahre später einen langjährigen Waffenstillstand abschloß. In einem besonderen Artikel des Friedensvertrages von 1648 wurde den Hansestädten wiederum freier Handel und freie Schiffahrt nach Spanien und den ihm verbundenen Ländern zugesichert, und es wurden ihnen die gleichen Rechte wie den Niederländern gewährt; man gab ihnen aber kein Mittel an die Hand, diese Rechte gegenüber den holländischen Wettbewerbern durchzusetzen. Der bremische Verkehr beschränkte sich daher auf einige wenige Schiffe, die Käse, Rundfisch, Baumseide, Korn und Holz nach Lissabon brachten und dafür dort Salz, Reis, Feigen, Südwein, Brasilholz, Indigo, Öl, Matten und Laken an Bord nahmen; ein Teil der eingehandelten Waren, vor allem die Farbstoffe, ging nach Hamburg weiter. Dann stellte Bremen die iberische Fahrt völlig ein und begnügte sich mit dem Einkauf der spanischen und portugiesischen Waren in Amsterdam und Hamburg. Der Ratskeller bezog den spanischen Wein aus Amsterdam.

Erst 1692 ist wieder ein bremisches Schiff mit 24 Last Weizen nach Lissabon bezeugt. 1699 kamen größere Mengen Salz, 107 Pipen und 1 Oxhoft spanischer Wein auf den Bremer Markt. 1737 war Werner Köhne in Lissabon etabliert.

8. Italien

Mit der apenninischen Halbinsel bestand ein Landverkehr über Nürnberg, der Hering, Käse und Kirsey (leichtes englisches Wolltuch) nach Italien vermittelte und italienische Seide, meist für England bestimmt, und apulisches Öl zurückbrachte. 1649 ließ sich Statius Edzard, der vordem in Amsterdam etabliert war, in Livorno nieder, kehrte aber 1664 nach Bremen zurück. 1689 hatten Bremer Kaufleute die Spedition italienischer Kostbarkeiten nach England übernommen, und es bestand Aussicht, in größerem Umfange italienische Güter auf dem Landwege über Bremen zu leiten.

Der Seeverkehr wurde erst Ende des 17. Jahrhunderts aufgenommen, Italien wurde zu dieser Zeit von Bremen mit Brotkorn versorgt[14]). 1695 rüsteten einige Bremer eine Fregatte zur Fahrt nach Genua und ins Mittelmeer aus.

[14]) Ernst Baasch, Hamburgs Konvoyschiffahrt und Konvoywesen. Hamburg 1896.

Der Kaufmann

Die bremische Kaufmannschaft erhielt im 16. und 17. Jahrhundert erheblichen Zuwachs aus anderen Städten, vor allem aus den Niederlanden. Zweifellos hat diese Zuwanderung die Umstellung vom althergebrachten Eigenhandel auf Kommission und Frachtfahrt und den Anschluß an Holland erleichtert. Von den zahlreichen Familien, die aus Glaubensgründen die Niederlande verlassen mußten, kamen die Dirichsen, Dwerhagen (de Verhagen), ter Hellen, Herlin, Herrewin, Holle, Katterbach, Köper, von Leiden, de Potter, Putten und Zobel unmittelbar nach Bremen, ferner über Wesel die de Neufville und ter Schmitten, über Frankfurt die Motten, de Hase und Pirens, über Hamburg die Wolter.

Auch mancher angehende Kaufmann, der zur Ausbildung nach Bremen gekommen war, blieb in der Stadt. So kamen hierher:
aus Köln die Erberfeld, Giftenich, Köhne, Kramer, Meinertzhagen, aus Emden die von dem Busch und Harmes, aus Jever die Bendleben, Hanneken und Hohtmaker, ferner die Schacht aus Hamburg, die Zacher aus Stade, die von Raesfeld aus Kleve, die Heilmann aus Hildesheim, die Focke aus Mannheim, die Löning aus Herford, die Edzard aus Ostfriesland, die Weitsel aus Köthen, die Herdesianus aus Bernburg, die Duntze aus Salzuflen.

Sogar das ferne Ostland stellte eine neue Kaufmannsfamilie: der Sohn des Kaufmannes Janisch im polnischen Meseritz setzte sich als schwedischer Hauptmann a. D. in Bremen zur Ruhe; seine Söhne wandten sich hier wieder dem Handel zu.

Angehörige Bremer Familien ließen sich andererseits nachweislich als Kaufleute in Amsterdam, Rotterdam, Breda, Harlem, Hamburg und Emden nieder.

Der für den Kaufmannsberuf vorgesehene Sohn besuchte die Schule oft nur bis zur fünften Klasse (Obertertia) und erlernte Rechnen, Schönschrift, Katechismus und die Grundzüge der lateinischen Sprache. Bisweilen wurde er auch nach Hamburg auf die Rechenschule gegeben. Mit 12 bis 18 Jahren kam der Jüngling zur kaufmännischen Ausbildung zu verwandten oder befreundeten Familien, oft im Auslande. Die anschließende, zwei bis vier Jahre dauernde Belehrungsreise führte fast immer auch nach Amsterdam, später auch nach London, sonst nach Paris, Nürnberg, Danzig, Königsberg und Riga. Zweck der Reise war das Erlernen der Fremdsprache und die Kenntnis der Handelsvor-

schriften der einzelnen Städte, durch die er sich später hindurchfinden mußte. Mit 25 Jahren war im allgemeinen die Ausbildung abgeschlossen.

Die Bezeichnung Kaufmann (mercator) war ein Sammelbegriff; man unterschied den Händler (negotiarius) und den Großhändler (magnarius), ohne daß sich genaue Grenzen erkennen lassen. Schließlich gab es auch den negotiarius magnarius, also wohl einen Kaufmann, der zugleich Groß- und Kleinhandel trieb.

Die enge Bindung an Holland vermittelte dem Bremer Kaufmann die moderne Form des aufkommenden Merkantilismus. Die Beherrschung der doppelten Buchführung wird erstmalig in der Abdankungsrede auf Dietrich von Rheden (1611—1662) erwähnt; sie war also in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts für Bremen wohl noch etwas Neues. Die Warenbörse, bei der nur Warenproben vorgelegt wurden und der Abschluß auf Treu und Glauben erfolgte, war in den westlichen Handelsstaaten schon seit langem an die Stelle des Stapels getreten. Der Bremer hatte den Vorteil der schnelleren und billigeren Fracht vom Erzeuger unmittelbar zum Verbraucher ohne Umladen und Einlagern in Holland kennen- und schätzen gelernt. Aber um so kleinlicher hielt er zu Hause an den alten Einrichtungen des Stapelrechts fast bis zum Ende des nächsten Jahrhunderts fest. Ein großer Warenstapel war ihm noch immer das beste und wirksamste Mittel, das Hinterland an sich zu binden und vom direkten Seehandel fernzuhalten, wie auch den Ausländer am unmittelbaren Verkehr mit dem Binnenlande zu hindern. In Holland lernte der Kaufmann auch, seine Schiffe und deren Ladung gegen Seegefahren zu versichern; über 150 Jahre zahlte er seine Prämien an die großen Assekuranzgesellschaften in Amsterdam, später auch in Hamburg, ehe er sich entschloß, eine eigene Seeversicherung zu gründen; doch gab es auch private Seeversicherer.

Im Zahlungsverkehr herrschten noch große Unterschiede. In den nordischen Staaten hielt sich bis zuletzt der reine Tauschverkehr Ware gegen Ware, während in Archangelsk die Güter vor Lieferung bar bezahlt werden mußten. Den Käseerzeugern an der Nordseeküste wurden Vorschüsse gezahlt, die der bremische Händler, wenn er im Frühjahr und im Herbst persönlich zum Einkauf erschien, gegen die Ware abrechnete. Die Merchant Adventurers räumten ein Ziel bis zu sechs Monaten ein und gewährten bis zu 9 Prozent Rabatt. Der Verkauf an das Hinterland erfolgte schon überwiegend mit einem Ziel von drei Monaten und darüber und Ausstellen einer Inhaber-Obligation; oft wurde

auch die Rechnung zu 1/4 nach einem Monat, mit dem Rest nach sechs Monaten zahlbar gestellt. Das Oberland verlangte dagegen für seine Waren meist sofortige Bezahlung, sofern der Kontrahent in Bremen nicht als Kommissionär oder Spediteur auftrat. Bei Verkauf über das Hinterland hinaus wurde oft der Gewinn mit dem dortigen Geschäftsfreund geteilt.

Bis zum großen Glaubenskriege war Fisch der Hauptausfuhrartikel; dann traten Käse und Hering an diesen Platz. Am Fischhandel hatten die meisten Kaufleute teilgenommen, mit Käse befaßten sich nunmehr alle, darunter viele Großhändler, die die Jahreserzeugung ganzer Ortschaften in Ostfriesland aufkauften. Von einer Spezialisierung ist noch nichts zu merken, wenn sich auch mit den selteneren Artikeln wie Eisen und Eisenwaren, Wein, Tabak und Kolonialwaren nur einige Händler befaßten. Im allgemeinen trieb der Kaufmann mit möglichst vielen wichtigen Gütern Handel; er mußte daher sein Kapital vorsorglich einteilen, um jeweils zum Einkauf der jahreszeitlich gebundenen Waren flüssig zu sein. Als Beispiel für die Vielseitigkeit möge der Ratsherr Albert Löning, ein größerer Kaufmann, dienen; er versteuerte 1699 vor der Akzise Leinwand, Leinsaat, Garn, Hering, Fisch, Lachs, Bückling, Neunaugen, Tran, Käse, Butter, Farin, Salz, Seife, Roggen und Malz.

In dem eintönigen und gleichförmigen Ablauf des Handelsbetriebes seit 1675 erbrachten die Monate September und Oktober das größte Geschäft; lebhaften Umsatz hatten März, April, Juli und August, während Januar und Dezember, in denen die Schiffahrt meist ruhte, die stillsten Monate waren. Die einzelnen Handelsgüter hatten ihre feststehende Konjunkturzeit, z. B.

im Januar:	Käse, Wolle, Fisch, Neunaugen,
im Februar:	Käse, Wolle, Fisch, Leinsaat,
im März:	Leinsaat,
im April:	Bückling,
im Mai:	Bückling,
im Juni:	Schollen,
im Juli:	Käse, Aale, Lachs, Hering, Getreide,
im August:	Käse, Lachs, Getreide,
im September:	Käse, Neunaugen, Tran, Lachs, Hering,
im Oktober:	Käse, Fisch, Aale, Hering, Tran, Mumme,
im November:	Käse, Fisch, Mumme,
im Dezember:	Hering.

Der allgemeine Sittenverfall in der langen Kriegszeit wirkte sich auch auf die kaufmännische Moral aus und hatte neben hohen Geldstrafen den Einbau weiterer Sicherungen in die Handelsbestimmungen zur Folge. Salz und Leinsaat waren die Güter, die je nach Güte die größten Preisunterschiede aufwiesen und daher am meisten zu unlauteren Machenschaften reizten. Das Lüneburger Salz hatte sich als das beste zur Konservierung von Hering, Fisch und Käse erwiesen und stand deshalb hoch im Preise. Geringer bewertet und billiger waren schottisches Salz und das englische Salz aus Newcastle. Diese beiden Sorten durften, um Verwechslungen vorzubeugen, nur in bremischen Fässern oder in Laken eingeführt werden; ihr Verkauf in den braunschweigischen Landen war verboten. Es kam vor, daß ein unehrlicher Kaufmann die minderwertige Ware in alte Lüneburger oder diesen ähnliche grobe Buchentonnen umfüllte und als gutes Lüneburger Salz verkaufte. Der Handel mit Leinsaat war immer ein Risiko, weil nur einjährige Ware als Saatgut in Frage kam und die Schiffe, die kurz nach der Jahreswende in Riga, Memel und Tilsit absegelten, oft durch Winterstürme so lange in der Ostsee aufgehalten wurden, daß sie zur Einsaatzeit zu spät kamen. Ein gescheiter Händler wollte dieses Risiko ausschalten. Er erwarb über die von seinem Sohn geleitete Filiale in Amsterdam die als Saatgut nicht anerkannte und deshalb weit billigere holländische Leinsaat aus Rotterdam und Utrecht zu 14 Gulden, ließ sie in Säcken und Laken nach Bremen schaffen und hier in Rigaer und Tilsiter Tonnen umpacken, die mit „R" und „T" gebrannt waren. Als er diese nun für $7^1/_2$ Taler verkaufen wollte, kam der Betrug heraus. Die Ware, die erst auf offenem Markt verbrannt werden sollte, wurde beschlagnahmt, und der Händler mußte eine Geldstrafe von 2000 Reichstalern entrichten. Sein Einwand, das „R" auf den Tonnen solle Rotterdam bedeuten und auch Utrecht gehöre zum Stift Rotterdam, wurde verworfen; für das „T" konnte er keine Ausrede vorbringen. Im Binnenlande wiederum verkauften oft die Kommissionäre die anvertrauten Güter und flüchteten mit dem Erlös. Erst allmählich setzten sich die alten, ehrbaren Kaufmannssitten wieder durch. Während später das gleichwertige spanische Salz weitere Betrugsmanöver mit der Lüneburger Standardware unrentabel machte, war die Leinsaat auch im 18. Jahrhundert häufig Gegenstand unlauterer Machenschaften.

Verluste durch Kaperei, zu gewagte Spekulationen, aber auch Verschwendung und überhandnehmender Luxus führten Ende des Jahr-

hunderts zu häufigen Konkursen, vor allem bei den Brauern. Im ganzen gesehen aber warf der Handel auch in diesen stillen Zeiten einen leidlichen Gewinn ab, und der Kaufmann hatte bei bescheidenen Ansprüchen sein gutes Auskommen. Allerdings war er jetzt, bedingt durch die Abhängigkeit von den Niederlanden und durch die langanhaltende wirtschaftliche Flaute, nur noch ein schwaches Abbild des wagemutigen Kaufmanns von früher, mehr ein vorsichtiger kleiner Händler, der persönlich im Wagen seine Kundschaft im Hinterland bereiste, sich nicht scheute, auch bei dem kleinsten Leinwand- oder Käseerzeuger vorzusprechen und sich auch mit geringsten Geschäften befaßte — so, wie ihn der Praeses Klefeker in Hamburg 1786[15]) so treffend schildert.

Einige Handelswaren

Fisch

Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts war der Fisch Bremens Haupteinfuhrartikel. Da man noch kein Mittel kannte, ihn für längere Zeit frisch zu erhalten, befaßte sich der Handel fast nur mit konservierter (eingesalzener oder getrockneter) Ware. An der Spitze lag der Kabeljau, der unter verschiedenen Namen auf den Markt kam:
getrocknet als Stockfisch,
aufgespalten mit ausgelöstem Rückgrat und Hauptgräten als Rotscher,
ausgeweidet, aber nicht entgrätet, mit den Schwänzen zusammengebunden und über einen Stock gehängt als Rundfisch.

Der Berger Kabeljau galt als der beste; verpönt war ein Vermischen mit isländischer oder shetländischer Ware.

Für den Versand kamen weiterhin in Frage:
Labberdan (gesalzener Schellfisch),
Rekeling, Raff- oder Lotfisch (in Streifen geschnittenes, getrocknetes Bauchfleisch vom Heilbutt),
Bückling (leicht gesalzener, dann geräucherter und getrockneter Hering).

Zu den Delikatessen gehörten Berger Lachs (geräuchert oder gesalzen), Neunaugen, Aale, Stint, Schollen (Flundern), Rochen, Krabben, Muscheln (Austern).

[15]) Promemoria des Praeses der Hamburger Kommerzdeputation vom 20. Oktober 1786.

Eine bedeutende Rolle im örtlichen Fischhandel spielte der Bremer Lachs aus der Niederweser; er wurde grün verkauft und durfte nur bei Versand über größere Strecken geräuchert werden.

Hering

Die Gesamteinfuhr betrug

1570 (nur 1 Monat)	18 Tonnen,		
1609 (unvollständig)	2 884 Tonnen,		
1630 (unvollständig)	9 705 Tonnen,	davon fremdes Gut	1 176 Tonnen,
1654	7 041 Tonnen,	davon fremdes Gut	4 806 Tonnen,
1673	2 234 Tonnen,	davon fremdes Gut	1 536 Tonnen,
1677	15 979 Tonnen,	davon fremdes Gut	2 367 Tonnen,
1699	24 224 Tonnen,	davon fremdes Gut	2 185 Tonnen.

Geringer bewertet als der holländische war der Berger Hering, der nur mit 2 bis 3 Last im Jahr auf den Markt kam und als „Fleckhering" verkauft wurde. Er stand im Werte noch hinter dem holländischen „Wrack"- (d. h. ungekörtem) Hering, der je Tonne 1 Reichstaler billiger war als der gekörte.

Im übrigen war der Hering keineswegs ein billiges Volksnahrungsmittel: 1731 kostete das Stück im Kleinverkauf 10 Groten. Für Dienstboten nahm man daher die billigere vorjährige Ware; so bestellte 1629 die oldenburgische Hofhaltung 15 bis 16 Tonnen alten Hering für die Hofdienste.

In Kommission genommene Ware fand bisweilen keinen Käufer und ging dann zurück, 1699 allein 61 Tonnen Matjes und je 41 Tonnen Brant- und Vollhering. Dabei wurde (erneut?) eine Akziseabgabe erhoben, nämlich für die Tonne Matjes 2 Groten, Branthering 1,8 und Vollhering 1 Grote. Für die Begründung dieser Abgabe und ihre Höhe gibt es keine rechte Erklärung, da regulär die Akzise für den leichter verderblichen Matjes nur 2 Groten, für Brant- und Vollhering dagegen 6 und 7 Groten betrug.

Tran

Der Tran kam zunächst aus Bergen als Abfallprodukt der Stockfischbereitung, dann auch aus Hamburg und Rußland. 1630 und 1654 gab es auch „dicken Tran". Holländischer Heringstran (in Kardelen) kam erst in den 1670er Jahren auf den Markt. Ende des Jahrhunderts nahm Tran aus eigenem Walfang einen größeren Platz ein.

Käse

Der Käsehandel war schon im 16. Jahrhundert bedeutend, im 17. wurde er zu einem der wichtigsten Handelsgüter im bremischen Wirtschaftsleben. Niederländischer und Emdener Käse wurden bis nach Portugal und Italien verkauft. Während sich die ostfriesischen Schaf- und Plattkäse nicht lange im Handel hielten, fanden
Emdener Käse (in Stück zu 10 bis 12 Pfund)
und die holländischen Erzeugnisse:
Sotemelk- und Texter Käse (aus Texel?),
Stapelkäse (in Stück zu etwa 20 Pfund),
Bredekäse (aus Breda?, in Stück zu etwa 35 Pfund) immer mehr Verbreitung.

Wein

Der Weinhandel war zunächst gering und lag in den Händen nur weniger Kaufleute, 1673 waren es elf. Fast die Hälfte des versteuerten Weins war Durchgangsgut, mit dem sich die Kellereien anderer Städte und die fürstlichen Hofhaltungen versorgten. Die Bürgerschaft bezog ihren Wein häufig von durchfahrenden Schiffern. Der Handel kaufte Rheinwein (das waren alle weißen Weine, auch Moselwein) und Straßburger Branntwein in Köln und Frankfurt am Main, seltener unmittelbar beim Winzer in Mens, Erbach, Rüdesheim, Weißenach usw. Anfuhr auf dem Wasserwege über Amsterdam war die Regel; dabei verursachte der Umschlag auf das Seeschiff erhebliche Unkosten für Kranbenutzung, Tannendielen als Unterlage, Ekengeld, Trinkgeld, Paßport und Konvoy. Auf dem Wege über Minden und auf dem reinen Landwege mußte der Zoll mitunter in Wein entrichtet werden.

Der französische Wein und Branntwein wurde meist in Rouen bezogen. Von der ausnahmsweise großen Einfuhr des Jahres 1673 entfielen allein auf Dietrich Düsing, einen der wenigen Weinhändler, 80 Oxhoft Rotwein sowie 270 Oxhoft und 12 Pinten Branntwein, die er sämtlich für fremde Rechnung eingekauft hatte.

Mit spanischem Wein, auch „heißer" Wein genannt, deckte sich der Handel zumeist in Amsterdam oder Hamburg ein. Die bekanntesten Sorten waren: Pedro Ximenes, volkstümlich Petersinienwein genannt, Malvasier, Bastert, Sekt (süßer Wein aus Spanien und Portugal), Alicante und Rumenie.

Claret war ein beliebtes Mischgetränk, das nach Bedarf in der Apotheke angefertigt und dann im Ratskeller ausgeschenkt wurde.

Der Ratskeller führte nur Rheinwein und spanischen Wein, keinen französischen Rotwein. 1673 waren 22 Ohm Alicante zu „dickem Moder" geworden, ein schwerer Verlust für den Keller.

Der Genuß von Branntwein kam erst im Dreißigjährigen Kriege auf: die Akzise unterschied zwischen auswärtigem (rheinischem, französischem und spanischem) und in Bremen gebranntem.

Bier

Das Bremer Bier, das als besonders eingebrautes „Rotbier" zum Versand kam, war im Auslande weitgehend durch das Hamburger, dann das Einbecker Bier verdrängt worden. In geringen Mengen wurde es noch in Holland und in Norwegen aufgenommen; sonst deckte es vorwiegend den Bedarf der näheren Umgegend, bis es auch hier, 1618 in Verden, 1628 in Oldenburg, 1646 in Rotenburg verboten wurde. Es galt als minderwertig; auch in Bremen trank man lieber Broyhan, das hannoversche Weißbier, Mindener oder Paderborner Bier. Das letztere stellte ein aus Paderborn aus Glaubensgründen geflüchteter Brauer seit 1636 in Bremen selbst her, bis der Rat dies 1651 verbot. 1646 erhielt ein Bremer Brauer auf zwei Jahre die Erlaubnis, Broyhan herzustellen[16]).

In Holland, Friesland und England bevorzugte man die Braunschweiger Mumme, deren Vertrieb in den ersten Jahren des 17. Jahrhunderts erstaunlich anstieg. Die Zahl der über Bremen geführten Fässer war Mitte des 16. Jahrhunderts jährlich

etwa	59,
1585	176 1/2,
1600	1 098,
1609	2 000,
1613	5 000[17]).

Zum Schutze der einheimischen Brauer belegte der Rat 1609 die über die Stadt hinausgeführte Mumme mit 2 Reichstalern Akzise, ermäßigte

[16]) Geschichte der Mumme. Braunschweigisches Magazin, 1911, Heft 4/5.

[17]) Karl Hoyer, Das Bremer Brauereigewerbe. Hans. Geschichtsbl., Bd. 19, 1913.

sie aber wegen der mit Braunschweig darüber entstandenen Streitigkeiten 1614 auf 1/2 Reichstaler, wogegen Braunschweig sich mit Zufuhr und Verkauf nach Bremen begnügen mußte. Die 40 bis 45 am Mummehandel beteiligten bremischen Kaufleute hatten erheblichen Nutzen, der auch anhielt, als 1649 die Akzise wieder auf 1 Reichstaler heraufgesetzt wurde. Erst als die Einfuhrländer mehr zum Genuß von Kaffee, Tee und Kakao übergingen und Holland überdies eigene Brauereien errichtete, verlor die Mumme ihre Bedeutung. Sauer gewordene Mumme kam als „olde sure" zum halben Preise auf den Markt. 1632 kaufte ein Bremer 148 Faß zu 9 Reichstalern das Stück. Die Frachtkosten über Celle betrugen je Faß 2 Reichstaler. Da die Aller zu wenig Wasser führte, blieben 35 Faß liegen. Nach vier Monaten war die Mumme hart geworden; sie wurde jetzt vergeblich zu 6 Reichstalern als Erntebier angeboten.

Der Ratskeller erhielt 1647 die Erlaubnis, Mindener Bier und Broyhan auszuschenken; der Verbrauch war erheblich. 1677 kaufte der Ratskeller allein an Mindener Bier 378 Tonnen ein. Auch dieses Bier neigte zum Sauerwerden. Der Ratskeller hatte im Endbestand

1672 an Mindener Bier, „so gut", 5 Tonnen, sauer dagegen 35 Tonnen,
1673 an Mindener Bier, „so gut", 4 Tonnen, sauer dagegen 51 Tonnen,
1683 an Mindener Bier, „so gut", 4 Tonnen, sauer dagegen 18 Tonnen.

Die sonst in Nordwestdeutschland vertriebenen Biersorten: Erweteu, Oldenburger, Einbecker, Hamelner, Johann-Hoyer-, lübsches und englisches Bier, fanden in Bremen weniger Anklang.

Tabak

Als Arzneimittel war der Tabak schon länger bekannt: die Ratsapotheke führte ihn 1634 als Aristolachia Tabaccia. Sechs Jahre später kam er erstmalig als Genußmittel auf den Markt; Thomas Payne, der am 30. April 1640 15 1/2 Faß versteuerte, war der erste Tabakhändler in Bremen, ein gebürtiger Engländer, der sich zuerst in Zeeland, dann in Bremen niedergelassen hatte. Sein gleichnamiger Sohn und Heinrich Schröder erlernten in Holland die Fabrikation und richteten in Bremen zwei Verarbeitungsbetriebe ein, die bald 80 und 25 Arbeiter beschäftigten. Der steigende Absatz veranlaßte drei andere Kaufleute,

gleichfalls das Spinnen und Pressen von Tabak aufzunehmen. Payne und Schröder wurden dadurch so geschädigt, daß sie ihre Belegschaft auf 30, bzw. 10 Arbeiter verringern mußten. 1662 kamen sie daher um ein Verarbeitungsmonopol ein, da sie ihre Kunst in fremden Ländern gelernt hätten, im Gegensatz zu ihren Konkurrenten kein anderes Gewerbe daneben betrieben und auch in Lübeck ein Tabakfabrikant das Monopol besäße. Der Rat überwies den Antrag einer Kommission und setzte auf deren Vorschlag erst einmal die Akzise, die bisher für Blättertabak, Tabakstengel und Tabak in kleinen Säckchen 8 Groten je Pfund schwer betragen hatte, auf das Doppelte herauf. Die durch das Einsetzen der Kommission besorgten drei Konkurrenten erklärten sich freiwillig zu einer (jährlichen?) Abgabe von 4, 3 und 2 Reichstalern bereit. 1669 war noch immer keine Entscheidung gefallen; die Kommission war jetzt damit beschäftigt, die in Bremen übliche Berechnung nach „Pfund schwer" den Gepflogenheiten anderer Plätze anzugleichen, kam aber zu keinem Ergebnis. 1670 baten die Wettbewerber, unter Hinweis auf den Rückgang des Tabakhandels, um Befreiung von der freiwillig angebotenen Abgabe.

Payne, der nach Emden zog, und Schröder haben das erbetene Monopol nicht erhalten. Es entstanden vielmehr immer weitere Verarbeitungsbetriebe, so daß 1695 die Konsumtionssteuer bereits zwischen dem in Bremen und dem in der Fremde hergestellten Kraut unterschied. Neben holländischem Tabak wurden jetzt auch Virginiablätter aus England eingeführt, und auch das Oberland ging zum Tabakanbau über. Bremen verarbeitete jetzt holländischen, englischen und deutschen Tabak, wobei das holländische Vorbild in Verpackung und Etikettierung genau nachgeahmt wurde; die Konsumtionsordnung von 1702 führte dafür 3 verschiedene Steuersätze ein. 1718 war die Fabrikation von Virginia- und Rollentabak und deren Ausfuhr in die braunschweigischen Lande verboten.

Sonstige Kolonialwaren

Zucker, Reis, Feigen, Korinthen, Rosinen und die feineren Gewürze waren Luxuswaren für die Wohlhabenden und bei den geringen Mengen weniger ein Gegenstand des Handels. Ihr Vertrieb erfolgte bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts mehr durch die Apotheke, die

zugleich Kolonialwaren- und Konfitüren-Geschäft war. Es gab in der Apotheke Zucker, Reis, Gewürze, Pfeffer, Kaneel, Zimt, Nelken, Muskatnuß, Ingwer, Kapern, spanische Früchte, Sukkade, frische Zichorie, lange Rosinen, Pomeranzen, Zitronen, Oliven, Feigen, lange Pflaumen, eingemachte Walnüsse, Hamburger und Nürnberger Kuchen, Marzipan, Zuckerbrot, Biesamkugeln (ein Konfekt), weiße und „venedische" Seife, spanisches Öl, chinesischen, brasilianischen und ostindischen Imber, Safran, Tabak, aber auch Weinessig, Schreibpapier, englischen Siegellack, Berger Butter, geschälte Gerste, Schweinefett und Bindegarn. Zucker wurde in den verschiedensten Sorten geführt: Maskabados, Melis, Kandis, brauner Kandis, Puder-, Hut-, Thomas-, Kanarien- und Konfektzucker.

Die Apotheke kaufte ihre Medikamente in Göttingen ein, die übrigen Waren in Amsterdam und in Hamburg, auch auf der Frankfurter Ostermesse und vom Bremer Handel.

Da die Abrechnungen der Apotheke nur bis 1654 erhalten sind, läßt sich die weitere Entwicklung nicht verfolgen. Zucker, Öl und Gewürz erscheinen seit 1673 in größerem Umfange in den Akzisebüchern, sind also offenbar ganz oder überwiegend vom Handel übernommen worden, während die geringen Mengen an Reis, Feigen und Rosinen noch auf weiteren Verkauf durch die Apotheke schließen lassen. Tee, Kaffee und Schokolade, die 1695 konsumtionssteuerpflichtig werden, waren damals nur in der Apotheke zu erhalten.

Webwaren

Der Tuchhandel spielte eine bedeutende Rolle im bremischen Wirtschaftsleben. In steigendem Ausmaße wurden deutsche Leinwand, Wolle, Garn, Tuche und Gewebe im Rohzustand zunächst nur nach den Niederlanden, dann auch besonders nach England ausgeführt, wo sie in hochentwickelten Industrien verarbeitet wurden, um dann als holländische oder englische Ware in die Kolonien zu gehen oder wieder nach Deutschland verkauft zu werden. Am begehrtesten war die westfälische Leinwand aus der Osnabrücker Gegend; geringer galten die niedersächsischen und hessischen Erzeugnisse. Der Handel suchte auch die anerkannt gute schlesische Leinwand, die auf dem Landwege

über Leipzig herankam und ihren Markt in Hamburg hatte, durch Zollvergünstigungen an die Weser zu ziehen, doch ohne großen Erfolg.

Eine Fülle von deutschen Stoffen kam in den Handel, ein Beweis für die einstmals führende Rolle des deutschen Tuchgewerbes. Außer den Laken deutscher Herkunft gab es Sardock (grobes, halbleinenes und wollenes Zeug), Sarsche (Gewebe, teils aus Wolle allein, teils mit Leinen- oder Seidenfäden), Rasch (locker gewebten Wollstoff), Baumseide (eine Art Barchent, aber auch halbseidenes Zeug), „Pletz", „Bühren".

Eingeführt wurden: aus England: Laken, Duffel, Boyen (leichter Wollstoff mit Kette von gekämmter Wolle, gelinde gewalkt), Kirsey und Dossinken (flanellartiger Wollstoff aus Streichgarn), Cotton und gestrickte Strümpfe; aus Spanien: Laken; aus Holland: Laken, Canefas, Saye (locker gewebter Baumwollstoff), Drell, Kattun, Satin, Tisch- und Maultücher; aus Italien: Seide.

Übrige Handelsgüter

Salz, Seife, Teer, Leder, Häute und Felle nehmen hier einen größeren Platz ein. Der anfangs noch bedeutende Handel mit Honig und Wachs schrumpfte zusammen. Lebhaft war das Geschäft in Glas französischer und hessischer Herkunft, das als Schoff-, Grusing-, Hohl-, Trink- und Fensterglas, einmal auch als gebrochenes Glas vorkommt.

Eine Steigerung erfuhr der Handel mit Eisen und Eisenwaren:

	1630	1699
Stahl	3 1/2 Bund, 77 Faß	243 Faß
Eisen	4 1/2 Pfund schwer, 38 Schiffspfund, 3806 Wage	4033 Staff, 1253 Wage
eiserne Öfen, Herdplatten und Kessel	118 322 Pfund	238 977 Pfund

Barbaren- und Baraissensaft, der 1630 und 1631 in vielen Schiffspfunden versteuert wird, läßt sich nicht näher bestimmen.

Gewerbe und Manufaktur

Die im 16. Jahrhundert in Süddeutschland aufgekommene Beteiligung des Großkapitals an Bergwerksunternehmungen klang auch in Bremen an. 1568 stand der Rat in Unterhandlungen mit dem Grafen von Mansfeld wegen Ankaufs eines Kupferbergwerks bei Walkenried. Im gleichen Jahre trug sich der Bürgermeister Erich Hoyer mit der Absicht, ein Bleibergwerk auf den Arkadischen Inseln in Schottland zu erwerben; er erbat von Herzog Julius von Braunschweig einen guten Bergmeister zur Prüfung des Werks. Es ist nicht bekannt, was aus den beiden Projekten geworden ist.

Das Gewerbe wurde in Bremen durch starres Festhalten an alten, überlebten Zunftbestimmungen in seiner Entwicklung gehemmt und immer den Handelsbelangen nachgeordnet. Von dem anfangs noch stark verbreiteten deutschen Tuchgewerbe finden sich in Bremen nur geringe Ansätze. Der aus Wildeshausen zugewanderte Kaufmann Dietrich Steineken (1592—1662) richtete in der Neustadt eine Tuchmacherei ein, die Bremer Laken, Rasch und Baumseide anfertigte, dies aber zum Färben und Bereiten (d. h. Zurichten, Scheren, Pressen) meist nach Hamburg schickte, weil die Bremer Verarbeitungsindustrie nicht genügend leistungsfähig war. Der bremische Tuchhandel war ein ausgesprochener Zwischenhandel, der eigentlich nur den Wandschneidern zugute kam, wenn der Rat sich auch bemühte, durch Ermäßigung der Konsumtionsteuer das Gewerbe der Färber und Bleicher zu fördern.

1686 gründeten Dionys Alardin und Gerd Fehrmann eine Wollmanufaktur, für die sie einen Freibrief auf zehn Jahre erhielten.

Der große Erfolg der Hamburger Zuckerraffinerien führte 1668 zur Einrichtung einer Zuckerbäckerei, die Zuckerbrot, Mascobados, Puderzucker, braunen und weißen Kandis herstellte. Die Gründer Dethard und Otto Coeper, Werner Köhne, der aus Italien zurückkehrte Statius Edzard und Wynert Hoppe, erhielten ein Privileg auf zwölf Jahre und die Erlaubnis zum Kleinverkauf nicht unter 25 Pfund, mußten aber schon im nächsten Jahre um Steuerermäßigung bitten. Das Geschäft ging schlecht; da die Krämer aus alter Gewohnheit lieber den fertigen Zucker aus Holland bezogen, mußte die Raffinerie ihre Erzeugnisse nach Danzig, Königsberg, Riga und Rußland verkaufen. Dorthin aber lieferten gerade in großen Partien Holland und Hamburg, die dank besonderer Privilegien für ihre Raffinerien billiger verkaufen konnten. Das Konsortium bat um Erlaß des Konvoygeldes für Einfuhr

des Rohzuckers und Ausfuhr der Fertigware und um Senkung der Akzise auf die Hälfte. Der Senat entsprach der Bitte für sechs Jahre. Da sich die Verhältnisse nicht besserten, wurde die gleiche Vergünstigung immer wieder, sogar noch 1747, auf sechs Jahre verlängert.

1671 erhielt Nikolaus Tiling auf zehn Jahre das Privileg, Salz zu sieden. Über den Erfolg seines Unternehmens ist nichts bekannt[18]).

Das Bremer Bier hatte noch im 16. Jahrhundert ein ansehnliches Stadtgewerbe ernährt; dann geriet es ob seiner geringen Güte in Mißkredit. Die Zahl der Brauer nahm ständig ab; 1609 gab es noch 300, 1638 noch 130, 1700 aber nur noch 50. Die Brauer erreichten zwar 1645 durch ihre Klagen, daß der Ausschank von Mindener Bier auf Hochzeiten verboten wurde; aber im Kampf gegen ihren schärfsten Wettbewerber, die Braunschweiger Mumme, unterlagen sie dem Handelsinteresse des bremischen Kaufmanns.

Als 1680 nach Aufhebung des Edikts von Nantes einzeln, dann in größerer Zahl französische Glaubensflüchtlinge nach Bremen kamen, verpaßte die Stadt diese Gelegenheit, die in anderen Städten wie Hamburg das Gewerbe zum Aufblühen brachte und das ganze Wirtschaftsleben befruchtete. Ein engherziger Zunftgeist trat den Ankömmlingen, die hier ein Handwerk ausüben wollten, entgegen. Der Kaufmannschaft fehlte das Verständnis für eine über das Handwerk hinausgehende größere industrielle Tätigkeit, obwohl doch die mächtigen Industrien Hollands und Englands das beste Vorbild boten. Der Tapetenmacher Boißelier erhielt 1693 einen Freibrief auf sechs Jahre, zehn Jahre hatte er beantragt; die erbetene Gestellung von Lehrlingen wurde abgelehnt, da solche zu erhalten ihm wohl nicht schwerfallen würde. Auch einige Woll-, Samt- und Seidenweber, Handschuh-, Papier- und Uhrmacher fanden Aufnahme; im übrigen aber waren die meisten Franzosen 1698 wieder abgezogen.

1694 wurde gegen jährlich 40 Reichstaler Abgabe der Handel mit Lumpen für die Papierfabrikation privilegiert.

[18]) Ernst Baasch, Hamburgs Konvoyschiffahrt und Konvoywesen. Hamburg 1896.

Anhang I

Die in den Akzisebüchern vorkommenden Maße und Gewichte

Im 16. Jahrhundert wurde vorwiegend nach Schiffspfund gerechnet oder die Ware nach ihrem Handelswert in Talern, Mark, Schillingen, Gulden usw. angegeben. Im 17. Jahrhundert überwiegt das „Pfund schwer"; daneben traten aber nun Maße und Gewichte in einer solchen Vielzahl auf, daß ein einwandfreier Vergleich der Warenmengen gar nicht mehr möglich ist. Hinzu kommt, daß z. B. eine Last in Bremen nicht gleich einer Last in Hamburg oder Lübeck war und eine Last Roggen nicht etwa die gleiche Menge bedeutete wie etwa eine Last Raps. Jede Handelsstadt und wieder fast jede Handelsware hatten ihr eigenes Maß oder Gewicht. Die Hansestädte hatten sich schon im 16. Jahrhundert nicht einmal über das Gewicht seltener und kostbarer Waren einigen können, die gemeinsam nach England verschifft wurden.

Allgemein

1 Pfund schwer = 300 Pfund
1 Schiffspfund = 280 Pfund = 20 Liespfund
1 Zentner = 120 Pfund = 12 Stein.

Getreide, Malz

1 Last = 3 Wispel = 40 Scheffel = 4320 Pfund

Hering, Leinsaat, Salz, Honig

1 Last = 12 Tonnen
1 Last spanisches Salz = 18 Tonnen
1 Faß = 1 Tonne

Butter

1 Tonne (groß) = 280 Pfund
1 Schmaltonne = 224 Pfund

Tran

1 Last = 12 Tonnen = 12 Faß
1 Oxhoft = etwa 2 Tonnen
1 Kardele (holländisch) = etwa 2 Tonnen

Fisch

1 Last = 10 Großhundert zu 120 Stück
1 Stiege = 20 Fische
1 Tonne = 200 und 300 Pfund = 6 Stro (Strohkorb)
1 Faß = etwa 370 Pfund
1 Kip = etwa 400 Pfund
1 Pack (unbestimmbar, 150—450 Pfund)
1 Bund Aale = 6 Schock
1 Bund Rundfisch = etwa 200 Pfund
1 Lechlein (Lechel) = kleines Faß

Käse

1 Oxhoft (unbestimmbar, 430, 480, 870 Pfund)
1 Tonne = etwa 400 Pfund
1 Stiege = etwa 144 Pfund
1 Pack = etwa 30 Pfund

Wachs

1 Ballen = 2 Schiffspfund
1 Bodden = 1/2 Schiffspfund

Zucker

1 Pack = 40 und 52 Pfund
1 große Kiste Candis = 120—130 Pfund
1/2 " " = 70— 80 Pfund
1/4 " " = 40— 50 Pfund
1/8 " " = 20— 25 Pfund

Wein, Branntwein

1 Stückfaß (unbestimmbar, 5, 6, 8 und 12 Ohm)
1 Fuder = 6 Ohm
1 Faß Rheinwein = 6 Ohm
1 Oxhoft = 1 1/2 Ohm = 6 Anker = etwa 210 l
1 Pipe (unbestimmbar, 187 und 500 l)
1 Pipe spanischer Wein = 2 1/2 Ohm
1 Pipe Malvasier = 120 Stübchen
1 Pipe Alicante = 115 Stübchen
1 Pipe Bastert = 100 Stübchen
1 Faß französischer oder spanischer Wein = 4 Oxhoft
1 Both = 2 bis 3 Ohm
1 Ohm = 140—160 l
1 Stübchen = 4 Flaschen = 4 Quart
1 Pensüm (Pengüm, Pinze, Pinte) = etwa 1,3 Oxhoft

Tabak

1 Faß bis 300 Pfund
1 Faß über 300 Pfund

Leinwand

1 Faß Barchent = 88 Stück
1 Kiste Sardock = 43 Stück
1 Korb (unbestimmbar, 70—600 Pfund)
1 Draht = etwa 35 Pfund

Wolle

1 Rump = 425 Pfund
1 Sack = 2—4 Pfund schwer
1 Pengüm (unbestimmbar, 227—1411 Pfund)
1 Pack = 10—25 Pfund

Glas

1 Waage = 2 Kisten = 6 Tafeln
1 Kiste = 300 und 600 Pfund
1 Korb = ?

Stahl

1 Faß = 1 Pfund schwer
1 Busch = 2 Pfund schwer (?)
1 Bund = 60—100 Pfund

Eisen

1 Staff = ?
1 Waage = etwa 200 Pfund

Zinn

1 Fäßchen = etwa 270 Pfund

Blei

1 Fuder = etwa 2000 Pfund

Anhang II

Zusammenstellung der versteuerten Waren in einzelnen Jahren

Es sind ausgewertet worden

die Jahre 1539 (ohne 15 Tage)
1570 (nur 1 Monat)
1609 (nur 2 Monate)
1630 (ohne 3 Monate)
1654, 1673, 1699 (vollständig)

Zum Vergleich sind in Klammern die Akzisesätze angegeben, soweit sie sich ermitteln ließen.

Fisch

Ohne nähere Bezeichnung (100 Pfund = 3 Groten, 1 Faß = 11 Groten)

1539:	88 134	Pfund	5	Gulden	2	Mark				
1570:	23 270	„	38	„	71	„	35	Taler,	12	Tonnen
1609:	—									
1630:	7 038	„	53½	Schiffspfund	127½	Faß	5	Tonnen	2	Taler
1654:	9 711	„	387	„	379	„				
1673:	1 048 053	„	166	„	2 642	„	1055	„		
1699:	537 936	„			1 004	„				

	Isländischer Fisch		Shetland-Fisch
1539:	78 199 Pfund	1 Last 1 Packen	40 400 Pfund (1 Gulden)

	Kabeljau	Schellfisch	Labberdan
	(1 Tonne = 6 Groten)		(1 Tonne = 6 Groten)
1539:	3 To. 100 Pfund	—	—
1570:	—	—	—
1609:	—	—	—
1630:	75½ „	2 Faß 105 To.	47½ To. 4 Schiffspfund
1654:	7 „	10 „	3 „
1673:	9 „ 4 Faß	73½ „ 23 „	168 „ ½ Last 1 Pfund schwer
1699:	—	5 Pfund schwer 17 „	63½ „

	Rundfisch	Stockfisch
	(1000 Pfund = 3 Groten)	
1539:	45 440 Pfund 4 Pack	—
1570:	100 „	—
1609:		—
1630:	834 207 „ 6 Schiffspfund 12 Faß	100 Pfund
1654:	553 504 „	—
1673:	6 Bund	—
1699:	—	100 „

	Rotscher	Rochen
	(1 Pfund schwer = 8 Groten)	
1539:	—	650 Pfund 2 Gulden
1570:	—	—
1609:	14 Last 835 To.	—
1630:	3 „ 3000 „ 2 Schiffspfund	6 Faß 4 Schiffspf. 10 frische
1654:	1817 „ 6½ Pfund schwer	6 „ 10 „
1673:	105 „ 8½ „ „ 3 Pack	— ..
1699:	42 „	—

	Soltfisch			
	(100 Pfund = 2 Groten, 1 Tonne = 6 Groten)			
1570:	2 Tonnen			
1609:	—			
1630:	4 „	20½ Faß	11 Schiffspfund	10 754 Pfund 2 Taler
1654:		3 „	7 „	2 986 „
1673:		29 „	9½ Pfund schwer	7 252 „
1699:				18 729 „

	Schollen			
1539:	20 700 Pfund			8 Mark
1570:	13 600 „	86 Taler 5 Gulden	11 „	5 Stiegen
1609:	—			
1630:	16½ Faß	52½ Pfund schwer	49 Schiffspfund	19 Taler
1654:	20 „	49½ „ „	344 „	4000 Stück
1673:		40 „ „	161 „	1528 Pfund
1699:		⅝ „ „		10 Bund

	Stint (1 Tonne = 32 Groten)	**Lenge** (1 Tonne = 11 Groten)	**Klippfisch**
1630:	30 Tonnen	18 Tonnen 5,5 Großhundert	806 Pfund
1654:	34 „	—	—
1673:	—	—	—
1699:	79 „	1 Tonne	—

Raff, Rekeling (1 Tonne = 7 Groten)

1539:	55 Tonnen	30 Pfund	2 Gulden	179 Kip
1570:	—			
1609:	—			
1630:	54 „	105 „	6½ Faß	15 Schiffspfund
1699:		4 Pack		

	Bückling (1 Tonne = 6 Groten, 1 Stro = 1 Grote)	**Dorsch** (1 Tonne = 11 Groten)
1539:	98 Stro	—
1570:	597 „ 13 Last 1 Korb	—
1609:	—	—
1630:	1085 „ 9 „ 127 Tonnen 3 Faß 5 Schiffspfund	4 Tonnen
1654:	1336 „ 126 „	—
1673:	2292 „ 1½ „ 253 „ 10 „	29½ Tonnen
1699:	940 „ 16 „ 20 „	—

	Neunaugen (1 Lechlein = 15 Groten, 1 Fäßchen = 8 Groten)	**Sprotten**
1539:	3 Tonnen	9 Tonnen
1570:	1 Lechlein 6 Schock	1 „
1609:	—	—
1630:	1297 „ 53½ „ dröge 1 Schiffspfund	20 Stro (englische)
1654:	1443 Fäßchen	—
1673:	1711 „	—
1699:	1520 „	—

Aal

(1 Bund = 6 Groten, 1 Schock = 1 Grote)

1539:	1 Achtendel					
1570:	78 Stiege					
1609:		16 Bund	8 Schock			
1630:	711 „	17 „	198 „	4 Faß	1 Tonne	
1654:	454 „	52 „	40 „		4 Pack	
1673:	268 „	673 „	125 „	6½ „	40 „	1 Last
1699:			22 „	6 „	11 „	

Lachs

(1 Berger = 2, später 4 Groten,
1 Bremer = 2, „ 8 „ ,
1 Tonne = 60, „ 24 „)

1539:	35 Tonnen					
1570:		1400 Pfund	6 Berger	12 Bremer		
1609:			49 „	12 „		
1630:	206½ „		1255 „	137 „		
1654:	53 „		1830			
1673:	74 „		2276		17½ Stiege	
1699:	78 „		85 Berger	228 Bremer	5½ „	
			89 schottische			

Hering

Ohne Herkunftsangabe

(1 Faß = 14 Groten)

1539:	66 Last	1164 Tonnen	9 Mark		
1570:		18 „	1 Gulden		
1609:		67 „			
1630:		19 „	5 Faß	2 Schiffspfund	
1654:		34 „		2 „	
1673:		114 „	163 „	2 „	
1699:		176 „			

Matjes

(1 Tonne = 4 Groten)

1609:	6 Last	740 Tonnen	
1630:	9 „	1254 „	
1654:		1961 „	
1673:		527 „	40½ Pfund schwer
1699:	24 „	862 „	

Vollhering

(1 Tonne = 6 Groten)

35½ Last	1 579 Tonnen	
122 „	3 976 „	
	4 383 „	
19 „	878 „	
957½ „	10 284 „	

Branthering

(1 Tonne = 7 Groten)

1609:			
1630:	68½ Last	1489 Tonnen	
1654:		449 „	
1673:	7 „	242 „	
1699:	51 „	512 „	

Guistling

—
9 Last 499 Tonnen
214 „
—
—

Tran

(1 Last = 1 Reichstaler 60 Groten, 1 Tonne = 11 Groten,
1 Oxhoft = 22 und 16 Groten, 1 Kardele = 22 Groten)

1539:	4 Last	252 Tonnen					
1570:		7 „	2 Gulden				
1609:	8 „	375 „					
1630:	10 „	2962 „	6½ Faß	dicker	2 Schiffspfund		
1654:	16 „	2414 „	4 „		112 Oxhoft		
1673:	29 „	3547 „	3564 „		125 „	35 Kardelen	
1699:	36½ „	6879 „			5 „	561 „	

Käse

Ohne Herkunftsangabe

(1 Oxhoft = 20 Groten, 1 Stiege = 6 Groten, 1 Stück = 9 Groten, 1 Pack = 3 Groten)

1539: 86 Hasten 5 Tonnen 5 verinke 5505 Pfund 748 Stiege 2 Mark
1570: 1 Last 2 Tonnen 19 Stiege 153 Pfund 66 Stück 14 Taler 7 Mark
1609: —
1630: 91 Faß 600 Oxhoft 28½ Schiffspfund 34 Stiege 438 Stück 2 Pack
1654: 404 „ 291 „ 2 Pfund schwer 23 Taler
1673: 1 „ 7 „ 1 Pfund schwer 147 Stück 112 203 Pfund
1699: 77 061 „ (Emdener)

Sotemelk-Käse

(100 Pfund = 4 Groten)

1539: 14 373 Stück 5 Tonnen 1 Verding
1570: 16 600 „ 35 Stiege 300 Pfund 2 Taler
1609: —
1630: 1 530 300 Pfund
1654: 1 385 154 „
1673: 4 330 454 „
1699: 3 550 400 „

Stapel-Käse

(100 Pfund = 2 Groten)

—
—
—
896½ Pfund schwer 7 705 Pfund
151½ „ „ 3 077 „
2 852 „ „ 31 555 „
235 „ „ 3 732 „ und 687 Stück

Schaf-Käse

1539: 9 Tonnen 3999 Stück 17 Pfund 6 Gulden
1570: 20 „

Platt-Käse

(100 Pfund = 2 Groten)

1630: 521½ Pfund schwer 3329 Pfund
1654: —
1673: —
1699: —

Brede-Käse

(1 Pfund schwer = 8 Groten)

2 Pfund schwer
522 „ „ 8215 Pfund
576 „ „ 6276 „
134 „ „ 2286 „ 84 Stück

Wein

Rheinwein

(1 Ohm = 8, 16, 24 und 32 Groten)

1539: 1 Lechel 15 Stübchen
1570: 2 Ohm
1609: 19½ „
1630: 91½ „
1654: 56½ „ 3 Oxhoft
1673: 1160½ „
1699: 62 „ 1 Stückfaß

Französischer Wein

(1 Pipe = 32 Groten, 1 Oxhoft = 16 und 32 Groten, 1 Ohm = 12 Groten)

1 Pipe 7 Faß
132 Ohm
2½ „ 6 „ ½ Oxhoft
78 „ 253 „ 307 „
2 „ 230 „ 573 „
87½ „ 3135 „
4 „ 24½ „ 718 „

Spanischer Wein

(1 Pipe = 37, 48 und 64 Groten,
1 Ohm = 12 und 48 Groten)

1539: 3 Tonnen
1570: 2 Ohm
1609: 5 „ 3 Pipen 17 Taler
1630: 14 „ 28 „ 2 Oxhoft 13 Faß
1654: 16 „ 12 „ ½ „
1673: 10½ „ 41 „
1699: 2 „ 127½ „ 12 Both

Branntwein

(1 Oxhoft = 1 Reichstaler,
1 Ohm = 16, 24 und 48 Groten,
1 Pensüm = 1 Reichstaler + 18 und 42 Groten)

3 Lechel 1 Gulden 6 Mark
3 Ohm 17 Taler 12 Gulden
—
37 „ 36 Oxhoft 3 Faß
74½ „ 25 „ 3 Pensüm 2 Pipen
105½ „ 94 „ 2043½ „
59 „ 16 „ 4 „ 3 To. 4 Stck.

Bier

Bremisches Bier

(1 Tonne = 32 Groten)

1570: —
1609: 493 Tonnen 3 Taler
1630: 547 „
1654: 219 „
1673: 3 „ 27/2 Tonnen
1699: 50/2 „

Mumme

12 Faß
500½ „
588 „
1847 „

Meth

(1 Tonne = 4 Groten)

—
—
18/2 Faß 261 Tonnen
50/2 „ 211½ „
3713/2 „ —
1665/2 „ 17 „ 50/2 Tonnen

Mindener Bier

(1 Tonne = 18 Groten)

1654: 57 Tonnen
1673: 18 „ 2 Faß
1699: 8 „

Broyhan

(½ Faß = 24 und 36 Groten)

½ Faß
5/2 „ ¾ Faß
225/2 „

Tabak

(1 Pfund schwer = 8 Groten)

1654: 5½ Pfund schwer 100 Schiffspfund 14 Taler
1673: 955 „ „ 543 „ 84 Faß
1699: 1528 „ „ 314 „

Zucker

(1 Pfund schwer = 8 Groten,
1 Pack = 1,4 Groten)

1539: 300 Pfund 12 Hüte 1 Faß 3 Tonnen 31 Gulden
1570: 1 Verdel
1609: —
1630: —
1654: —
1673: 247 Pfund schwer 58 Pack
1699: 290 „ „ 52 „

Reis

—
—

5 Faß
13 Pfund schwer 30 Schiffspfund 2 Ton.
16 „ „

Leinsaat

(1 Last = 1 Reichstaler, 1 Tonne = 6 Groten)

1609:					
1630:	80	Last	1266	To.	2 Faß
1654:	60	„	1498	„	
1673:	61½	„	1371	„	1842 „
1699:	631½	„	9919	„	

Malz

(1 Last eigenes = 24 Groten, fremdes = 64 Groten)

		30 Last		
		12 „		
204	Last fremdes	460	Last eigenes	
148	„ „	644	„ „	
98½	„ „	101½	„ „	

Öl

(1 Pipe = 18 Groten, 1 Oxhoft = 14 Groten, 1 Kardele = 14 und 42 Groten, 1 Schiffspfund = 14 Groten)

1673:	77	Pipen	171½	Faß	29½	Oxhoft	11½	Ohm	116	Kardelen	209½	Schiffspfund und 4 Tonnen
1699:	34	„	2	„	2	„	10	„	2½	„	258	Pack

Webwaren

a) Deutsche Laken

	Bremische (4 Groten)			lichte		gefärbte (4 Groten)	graue (Lübsche u. Celler)	
1539:	12		—			—	46	
1570:	1		390			—	—	
1609:	86	½	1892	85	Pfund schwer	4	56	
1630:	218	½	1150	½ 27½	„ „	253	24	
1654:	2352	89/2	—			28	275	½
1673:	4938	122/2	—			—	—	
1699:	1874	½	—			—	—	

	Futterlaken (2 Groten)		ohne Herkunftsbezeichnung		Schlesische (½ = 3,5 Groten)	
1539:	27		11	1 Terling 1 Packen	4	
1570:	—		—		—	
1609:	26		16 Ballen		—	
1630:	54½	2 Schiffspfund	—		—	
1654:	50		—		½	
1673:	61½		—		—	
1699:	24½		—		25 ½	4½ Pfund schwer

	Dortmunder	Dürensches	Fuldasches	„fullensch"	Göttinger	Hagelsches
1539:	10	11	6	111	1	3
1570:	—	—	—	2	—	—

	Rote	Hagensches	Harworder	Hildesheimer	Horner	Kölner
1539:	—	1	3	3	25	72
1570:	6	—	—	—	—	—

	Lemgower	Zwickauer	Walsroder	Wedelsches	„Wittlaken"	„gel Foder"
1539:	1	2	1	15	14	13

	Osnabrücksche	Ostersche	„Pirlaken" (4 Groten)	„Nortlaken"	Pommersche
1539:	12	—	—	—	—
1630:	5	6 Schiffspfund	—	—	1
1654:	—	—	1428	—	—
1673:	6	—	464 2/2	7	—
1699:	—	—	2139 1/2	31	—

	Wilthusener (2 1/2 Groten)	Rheinische	Meißner
1630:	—	15	38
1673:	84	—	—
1699:	46	—	—

b) Sonstige deutsche Stoffe

	Sardock	Sarsche	„Pletz"	Drell	Rasch (4 Groten)	Filz	
1539:	9	—	—	—	—	—	
1609:	—	—	—	—	1 Taler	12 Pack	23 Taler
1654:	—	—	—	—	21 1/2	—	
1673:	—	—	—	—	3818 3/2	—	
1699:	—	308	80	156	2999	—	

	Bremische Baumseide (1 Grote, ausländ. 3 Groten)		witte Baumseide (1 Grote)	Bühren
1609:	262	102 Taler	713	—
1630:	967	3 Schiffspfund	—	42 Schilling
1654:	1249		—	—
1673:	489		—	125
1699:	82		—	68

c) Englische Stoffe

	Englische Laken (1 Stück = 7 Groten, 1 Pfund schwer = 33 Groten)		Kirsey (2 Groten)	Bayen	Duffel (4 Groten)	Dossinken (2 1/2 Groten)
1539:	4		—	—	—	—
1570:	35		—	—	—	—
1609:	792 1/2	219 Pfund schwer	152	10 1/2 9 Taler	1 1/4	42
1630:	1056 1/2	62 „ „	80	13	20 u. 12 Taler	131
1654:	898 11/2	1 „ „	25	21 1/2	52 8/2	25
1673:	12 211/2	30 1/2 „ „	464	62 55/2	114 25/2	192 14/2
1699:	12	8 1/2 „ „	233	57	229 1/2	—

d) Holländische Stoffe

	Holländische Laken	Satin	Canefas	Baumwolle
1570:	3	—	—	—
1630:	—	—	1½ Pfund schwer	18½ Pfund schwer
1673:	34 56/2 240/4	91	—	—
1699:	9	50	—	—

	Hardewyker Laken	Leydener	Kattun
1539:	72	5	
1630:			1½ Pfund schwer
1673:			20½ „ „

e) Spanische Laken

1673:	4	14/2
1699:	6	1/2

f) Leinwand

1539:	1762 Ellen	25 Mark								
1570:	32 Taler	94 Mark								
1609:	227½ Pfund schwer		15 Dracht	34 Korb	56 Taler	50 Schilling				
1630:	261 „	„	1 „	3 „	38 „	752 „	119 Faß u. 696 Schiffspfund			
1654:	372 „	„								
1673:	1949 „	„								
1699:	5092 „	„								

g) Wolle

(1 Faß = 5 Groten, 100 Pfund = 6 Groten)

1539:	3519 „kluvede"		319 Pfund	2 Sack	405 „kluvede",	340 Pfund Kalkwolle				
1570:	48 Sack	5 830 Pfund	3 Tonnen	24 Taler	45 Mark					
1609:	32 „	27 400 „	19½ Pfund schwer			1½ Faß	2 Taler			
1630:	129 „	39 264 „	56 „	„		16 „	86 Schiffspfund 4 Tonnen			
1654:	226 „	63 834 „				185 „	39 Schiffspfund 27 Pack			
1673:	83 „	171 321 „	94 „	„			8 „			
1699:		200 857 „								

h) Garn

(1 Pfund schwer = 8 Groten)

1539:	2 Tonnen		
1609:	29 Pfund schwer	1 Zentner	
1630:	97½ „ „	2½ Schiffspfund	
1654:	74½ „ „		
1673:	108 „ „		
1699:	780½ „ „		

VII.

Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts

Von Karl Helm

I.

Vom Mittelalter bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts

1. Der Schiffsbedarf der Stadt

Wenn wir den Rahmen der Zeit über das Mittelalter bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts spannen, so geschieht es aus mehreren Gründen. Der Austausch von Handelsgütern und der Verkehr über See beginnen sich in Bremen, von den ersten Anfängen im frühen Mittelalter abgesehen, im 13. Jahrhundert zu entwickeln und erreichen im Laufe des 16. Jahrhunderts mit einer für die damalige Zeit großräumigen Europa-Handelsfahrt einen Höhepunkt, was nicht ohne Einfluß auf den Schiffbau der Stadt und die Größe der Kauffahrteiflotte gewesen ist. Zum anderen werden die von der Hanse erlassenen Bestimmungen für den Schiffbau ihrer Städte, Grundlagen hansischer Schiffbaupolitik, noch einmal 1614 formuliert; doch überließ man es der einzelnen Stadt, inwieweit sie sich daran zu halten gewillt war. Und nicht zuletzt hat diese zeitliche Abgrenzung im besonderen ihren Grund darin, daß die Entwicklung der Schiffstypen für den Seeverkehr mit der „Fleute", die in den neunziger Jahren des 16. Jahrhunderts zum ersten Male in Holland vom Stapel lief, einen vorläufigen Abschluß fand, da die beiden folgenden Jahrhunderte ein Vielerlei an Schiffstypen zeigen, ohne eine einheitliche, fortschrittliche Linie aufzuweisen[1]).

Es mag zunächst der Umkreis der Fahrten bremischer Seeschiffe abgesteckt werden. Vor allem mit Kurs auf Norwegen segelten sie nach dem Norden Europas mit Getreide und Bremer Bier und brachten als Rückfracht Fisch für das Binnenland und Holz für den Schiffbau. Auf anderen Schiffen setzte die Mannschaft die Segel für die Fahrt nach

[1]) B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrh., Veröffentl. d. Ver. f. hamburg. Geschichte, I. Band, 1914, S. 119/120.

England, wo König Johann ohne Land 1213 dem Bremer Kaufmann eingeräumt, freien Handel zu treiben, und dadurch für die Stadt ein Handelsgebiet privilegiert, das schon gegen Ende des 11. Jahrhunderts das Ziel bremischer Kauffahrteischiffe gewesen war. Und wieder andere Schiffe nahmen in der Wesermündung den Kurs nach den Küstenplätzen und Handelsstädten der Niederlande, nachdem sie in Bremen Getreide, Bier und Holz geladen hatten.

Die Fahrten nach dem Norden und dem Westen Europas bildeten das Rückgrat des bremischen Handels, der sich trotz gelegentlicher Einbußen in der Fremde und des schweren Rückschlages um 1350 durch den „Schwarzen Tod", durch die Erzstiftsfehde und die schwere Niederlage, die Bremen im Kampf mit dem Grafen von Hoya einstecken mußte, dennoch um 1400 zum Großhandel zu entwickeln begann und im Laufe des 16. Jahrhunderts einen Höhepunkt erreichen sollte[2]).

Für den Austausch der Güter des Binnenlandes mit den Handelsprodukten der europäischen Länder westwärts und ostwärts war eine ständige Kauffahrteiflotte für die Kaufleute der Stadt nötig. Sie verlangte zweifellos den größten Anteil an den Seeschiffen, die in Bremen beheimatet waren.

Daneben hatte die Stadt selbst um der Sicherheit ihrer Einwohner und Kaufleute willen, deren Weg auf dem Strom gegen die Tücken des Fahrwassers und mancherlei Überfälle feindlicher Nachbarn oder abenteuernder Piraten geschützt werden mußte, im Laufe der Zeit manches seetüchtige Fahrzeug nötig, ein Orlogschiff oder einen Bojer, der im Frühjahr die Tonnen in der Weser auslegte, die Fahrrinne zu bezeichnen. Darüber hinaus hatte die Stadt infolge ihrer politischen Verpflichtungen für die mancherlei Fehden und Kämpfe, die sie auf dem heimatlichen Strom oder auf See auszutragen hatte, Schiffsgut zu stellen.

So mußte Bremen, als es im Sommer 1358 auf einer Tagfahrt in Lübeck in die Hanse aufgenommen wurde, sich verpflichten, schon allein auf Hamburgs Verlangen ein Kriegsschiff auszurüsten, ganz abgesehen davon, wenn die Gesamtheit der wendischen Städte es forderte[3]). Und am 2. Februar 1400 beschloß man wiederum zu Lübeck,

[2]) Friedr. Prüser, Der Bremer Überseekaufmann, Schlüssel, 3. Jahrg., H. 10, 1938; Ludw. Beutin, Handel und Schiffahrt Bremens bis zum Weltkriege, in „Bremen, Lebenskreis einer Hansestadt", S. 292 ff.; Johanna Müller, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, Brem. Jahrb., Bd. 30 u. 31; G. Bessell, Bremen, die Geschichte einer deutschen Stadt, 1935, S. 114.

[3]) Bessell, Bremen, a. a. O., S. 115.

daß Bremen als Mitglied der Hanse für den Kampf gegen die Vitalienbrüder einen Koggen mit 50 Gewappneten beisteuern sollte[4]).

Oft waren Schiffe im Laufe der Jahrhunderte für die eignen kriegerischen Verwicklungen und die Kämpfe um Freiheit und Leben der Stadt nötig, so im Jahre 1220, als der Rat einen großen Koggen, eine Wasserburg, mit „aller Herrlichkeit" ausrüsten ließ, der bei hoher Flut angeblich die Kette, die der Erzbischof unterhalb der Witteborg bei Rekum über den Strom hatte spannen lassen, mitten entzweisegelte[5]), und als im Jahre 1587 die Holländer mit sechs Kriegsschiffen die Weser sperrten, ließ der Rat sieben Fahrzeuge ausrüsten, um dem Feind zu Leibe zu gehen[6]).

Sicher ist die Zahl der Kriegsschiffe stets verschieden gewesen, und mancher Koggen, der noch vor wenigen Wochen friedlicher Fahrt gedient hatte, mußte es sich gefallen lassen, armiert zu werden und Kriegsmannschaften an Bord zu nehmen statt der Biertonnen und Getreidelasten.

Der Handel über See, die Sicherheit und Verteidigung der Freiheit des Stromes, die Verpflichtungen gegenüber der Gemeinschaft der Hanse brachten aber auch empfindliche Verluste für das Schiffsgut der Stadt mit sich. Oft wurde des Kaufmanns Schiff auf See ein Opfer von Wind und Wetter; so meldet Brüning Rulwes für das Jahr 1555, daß elf Bremer Schiffe in einer Nacht an der zerklüfteten Küste der Bretagne strandeten[7]). Aber der Kaufherren Gut mit Fahrzeug und Segeln konnten auch ein Raub des Gegners werden, sei es eines wirtschaftlichen Rivalen, eines Feindes in offener Fehde oder eines die Gewässer nach schwerbeladenen Kauffahrteischiffen absuchenden Freibeuters[8]).

So war auch eine ständige Ergänzung der bremischen Kauffahrteiflotte notwendig.

Damit erhebt sich die Frage nach dem Bau, der Art und der Anzahl der Seeschiffe, die der bremische Kaufmann und der Rat für die Stadt im Frieden und im Kriege nötig hatte, und vor allem, ob alle, der überwiegende Teil oder nur wenige dieser Fahrzeuge auf bremischen Helgen gezimmert wurden.

[4]) Hansetage 1391—1400; Hanserezesse, Bd. IV, 570.

[5]) Bessell, Bremen, a. a. O., S. 97 ff.

[6]) J. H. Duntze, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. II, 1846, S. 444.

[7]) J. Focke, Das Seefahrtenbuch des Brüning Rulwes, Brem. Jahrb., Bd. 26, 1916, S. 100.

[8]) Vgl. dazu: Joh. Müller a. a. O. II, S. 10, 12/13; W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, II. Bd., 1898, S. 225.

2. Bremens hansische Schiffbaupolitik

Es unterliegt keinem Zweifel, daß in Bremen Seeschiffe für Rechnung bremischer Handelsherren und Schiffer und für den Rat oder die Elterleute vom Stapel liefen.

Für einen bremischen Schiffbau sprechen schon Erwägungen allgemeiner Art. Die Stadt mußte als Umschlaghafen zumindest Werftplätze haben, wo die Fahrzeuge nach oft stürmischer Fahrt ausgebessert oder während der Winterruhe für neue Reisen überholt und vorbereitet werden konnten. Und wenn schon Schiffbauholz von Bremen aus nach Antwerpen, Brügge, später auch nach Amsterdam und nach England ging und ein Beschluß der eifersüchtigen Hanse Mitte des 14. Jahrhunderts Bremen die Ausfuhr von Holz für einige Zeit nur bis zum Vlie gestattete[9]), ferner die Stadt peinlich genau das Stapelrecht auf Holz ausübte, das im Stadtrecht von 1303/1308 vorgezeichnet und in der „Kundigen Rulle" von 1450 in aller Klarheit und Schärfe zum Ausdruck gekommen war[10]), so wäre es nicht zu verstehen, wenn die Stadt nicht auch für ihren eigenen Schiffbau daraus Nutzen gezogen hätte. Bremische Kaufleute nutzten ihre Beziehungen zu Norwegen, besonders zu Bergen, schon in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts aus und führten schlanke nordische Nadelhölzer ein, die sich besser zu Masten und Spieren eigneten als die Stämme, die aus den Flößen der Oberweser stammten oder die man im Harzgebirge oder in Thüringen geschlagen hatte[11]). So hat es also der Stadt an dem wichtigsten Rohstoff für den Schiffbau nicht gefehlt. Forderte schon der Seeverkehr im Verein mit dem Handel gebieterisch nach Werften in der eigenen Stadt, so konnte Bremens Holzzufuhr ihre Begründung und Entwicklung nur begünstigen.

Die Quellen freilich, die uns unmittelbar etwas über den Schiffbau in Bremen aussagen, sind spärlich genug — ein Umstand übrigens, den Bremen mit anderen Hafenstädten des niederdeutschen Raumes teilt[12]). Nur durch ein sorgfältiges Zusammentragen dieser und jener, oft rein zufälliger Nachrichten und den Versuch, sie in einen größeren Zu-

[9]) Karl Löbe, Bremens Holzwirtschaft, Abhandlg. u. Vorträge der Wittheit, Bd. 15, H. 4, 1943, S. 27.

[10]) K. Löbe a. a. O., S. 19 ff.

[11]) K. Löbe a. a. O., S. 28.

[12]) Ernst Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899, S. 8, 43, 70.

sammenhang einzuordnen, können wir ein Bild von bremischen Schiffen, ihren Werften und Handwerkern in unserem Zeitraum zeichnen.

Daß in Bremen überhaupt Schiffbau getrieben wurde, beweisen zunächst die im Rahmen des Stadtrechtes auftauchenden Bestimmungen schiffbaupolitischer Art, die sich mit den geltenden Anordnungen der Hanse auf diesem Gebiete durchaus decken, wobei von der zeitweilig besonderen Stellung der Stadt zu diesem Städtebund abgesehen werden kann.

So bestimmte das alte Stadtrecht von 1303/1308 für seine Bürger, daß sie weder kleinere noch größere in Bremen gebaute Eken an Fremde verkaufen dürften. Wer gegen das Gebot verstoßen hatte, mußte 3 Mark Strafe bezahlen[13]). Hierbei handelte es sich allerdings nicht um Seeschiffe; vielmehr sind die Eken zu allen Zeiten Fahrzeuge für den heimatlichen Strom gewesen.

Wesentlich klarer wird die Schiffbaupolitik in einer Novelle zu ebendemselben Stadtrecht umrissen, die seiner jüngsten Schicht angehört und mit der älteren und mittleren Novellenschicht den ursprünglichen Text aus einem Zeitraum von rund 120 Jahren durchsetzt[14]), so daß wir die betreffende Novelle, die sich mit der Schiffbaupolitik in Bremen beschäftigt, nahe an 1420 heranrücken können, wenn nicht sogar um ein weniges darüber hinaus. Damit erreichen wir jene Zeit, in der die Hanse Bestimmungen über den Schiffbau ihrer Bundesstädte anstrebte und für ihre Mitglieder verbindlich zu machen suchte, Vorschriften, die in allem Grundsätzlichen mit denen Bremens übereinstimmten.

Zweierlei beherrscht die Schiffbaupolitik der Hanse zu Beginn des 15. Jahrhunderts, um ihre Stellung auf diesem Gebiete gegen wirtschaftliche Gegner zu wahren und sicherzustellen: einmal ist der einheimische hansische Schiffbau vor dem außerhansischen oder dem für Butenhansen zu bevorzugen, und zum anderen sollen den Nichthansen möglichst keine Schiffe, die in Hansestädten gebaut worden sind, verkauft werden. Hier die grundlegenden Anordnungen: in dem Rezeß von Lüneburg aus dem Jahre 1412 wies man auf die Ausschließung der

[13]) Karl August Eckhardt, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen, Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 5, Art. III, S. 61.

[14]) Eckhardt a. a. O., S. 14.

Butenhansen vom Schiffbau und Schiffsverkauf hin. Jede Hansestadt, die Schiffe baute, sollte von denen, die Fahrzeuge kauften und ausführten, eine Bürgschaft verlangen, daß die Schiffe nicht an Kaufleute oder Reeder veräußert würden, deren Gemeinwesen sich nicht dem Hansebund angeschlossen habe. Ja, nicht einmal durfte ein Butenhanse Schiffsanteile an einem solchen Fahrzeug haben: also mußten auch sämtliche Reeder Bürger einer Stadt sein, die Mitglied der Hanse war.

Vollständigen Erfolg scheint dieses Bestreben indes nicht gehabt zu haben; denn im Lübecker Rezeß vom 5. Juni 1434 beschäftigte man sich abermals damit und beschloß, daß jeder Schiffsherr sein neu erbautes Fahrzeug mindestens ein Jahr im Besitz halten müsse, bevor er es an einen Butenhansen verkaufen könnte[15]).

Es liegt die Vermutung nahe, daß Bremen, um diese Zeit Mitglied der Hanse, diese Anordnungen genau befolgte und sie in das Stadtrecht von 1303/1308 in einer Novelle einfügte; wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir sie uns um 1420 oder 1430 formuliert denken.

Sie besagt, daß weder „papen noch gaste" selbst Seeschiffe noch Eken in der Stadt bauen lassen dürfen, noch darf der Bremer Bürger Fremden Schiffe zimmern oder mit der „gaste ghelder" Fahrzeuge auf heimischen Werften auf den Helgen legen lassen, bei 20 Mark Strafe. Den zweiten Grundsatz hansischer Schiffbaupolitik drückt die Novelle für Bremen unzweideutig aus, dabei sogar noch die Spanne, in der das Schiff nicht veräußert werden durfte, über die hansischen Anordnungen hinaus erhöhend: „Buwet ok welk borghere en schyp to ziner behuf, des en schal he nich vorkopen binnen dren iaren. Vorkoft he id ok, zo schal he id vorkopen unzen borghere, de dat vore to der ze dre iar. Breke did welk, de schal gheven dem rade twintich mark unde de kop schal nicht stede bliven." War das Fahrzeug aber drei Jahre lang von einem bremischen Bürger geführt worden, so konnte er es verkaufen, „weme ze willet"[16]).

Beide Bestrebungen, Fremden zu verbieten, in Bremen Schiffe zu bauen, sei es selbst oder mit ihrem Gelde durch Bürger der Stadt, und den Verkauf neuerbauter Fahrzeuge, die auf einer bremischen Werft vom Stapel gelaufen waren, an Fremde erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist zu gestatten, bildeten die Grundlage für den Schiffbau Bremens in älterer Zeit. Das gleiche wird noch einmal in den „Kundigen

[15]) Baasch a. a. O., S. 3.
[16]) Eckhardt a. a. O., S. 82, 83.

Rullen" von 1450 und 1489 formuliert[17]), wobei zu bemerken ist, daß in letzterer sogar die Zeit, in der ein neu gezimmertes Fahrzeug nicht verkauft werden durfte, auf sechs Jahre erhöht wurde. Damit nahm Bremen durchaus keine Sonderstellung ein, untersagte Hamburg doch 1529 und 1603, daß Schiffe, die am Platz gebaut wurden, an Fremde nicht vor Ablauf von zehn Jahren abgegeben werden dürften[18]), und beschloß doch der Rat von Lübeck 1560, daß jeder Reeder mitsamt seinen Mitreedern zu geloben hätte, erst nach acht Jahren die Freiheit zu haben, ein in der Stadt erbautes Schiff nach auswärts zu verkaufen[19]). Und noch am Ende des 16. Jahrhunderts wird auf einer zu Lübeck gehaltenen Tagfahrt in einer Schiffsordnung festgelegt, daß alle, Reeder und Mitreeder, die ein Schiff zimmern ließen, „hansische Personen" sein müßten[20]).

3. Von bremischen Schiffen, ihren Werftplätzen und ihren Handwerkern

Die Schiffszimmerplätze Bremens lagen seit alters her auf jener Halbinsel, die sich zwischen der Kleinen und Großen Weser erstreckt und sich aufgliedert in den nordwestlichen Teil von der alten Kaiserbrücke bis zur Brautbrücke, der noch heute den Namen „Teerhof" führt, in den mittleren Teil „Auf der Herrlichkeit", der bis zur Großen Weserbrücke reicht, und in die südöstlich gelegene Werdervorstadt. Ursprünglich muß das Bild ein anderes gewesen sein. Die drei Teile waren wahrscheinlich durch Weserarme voneinander getrennt, welche die Kleine und Große Weser verbanden, so daß Teerhof und Herrlichkeit Inseln waren. Die Große Weserbrücke, die zuerst 1244 erwähnt wird[21]), führte am linken Ufer des Stromes auf eine „insula", wie es im Jahre 1250 heißt[22]), die also mit dem später als „Herrlichkeit" bezeichneten Teil identisch sein muß. Hier legte man in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts das Kastell, „die Braut" an. Ob die beiden

[17]) K. R. 1450: 107, 108; n. Eckhardt a. a. O., S. 263; K. R. 1489: Art. 138, 139; n. Eckhardt a. a. O., S. 292.

[18]) Baasch a. a. O., S. 10.

[19]) Baasch a. a. O., S. 44.

[20]) Auszug aus dem „Recessus Civitatum Hanseaticarum Anno Domini 1591", R. 11. a. 2. a. (Zitiert nach den Signaturen des Staatsarchivs Bremen.)

[21]) Brem. Urkb. I, 226, 227.

[22]) Brem. Urkb. I, 246.

Gräben, die „Pipen", wie man sie nannte, die das Brautkastell von der Werdervorstadt und dem Teerhof trennten und über die man Zugbrücken geschlagen hatte, noch Reste der alten Verbindungsarme zwischen der Kleinen und Großen Weser waren, ist für unseren Zusammenhang nicht wesentlich. 1714 ließ man jedoch die nördliche Pipe durchdeichen, und der Teerhof wurde zur Halbinsel. Bald darauf verschwand auch die südliche Pipe, und der heutige Zustand — Teerhof, Herrlichkeit und Werdervorstadt als zusammenhängendes Gebiet — war erreicht[23]).

Bis zum Jahre 1250 hatten Schiffszimmerleute auf der Brückeninsel, der heutigen „Herrlichkeit", Schiffe aufgesetzt, gezimmert und vom Stapel laufen lassen und Fahrzeuge ausgebessert und überholt. Doch dann verbot man, an dieser Stelle, die für einen Schiffszimmerplatz besonders gut geeignet war, Schiffbau und Ausbesserung von Fahrzeugen. Der Grund dafür war wohl, daß man befürchtete, eine Werft würde hier den Fischfang der Wassermüller empfindlich stören[24]).

Ebenso günstig lag für den Schiffbau der Teerhof, dessen Name im 17. Jahrhundert nach einem Teerlager in der Nähe der Säge- und Walkmühle an der nordwestlichen Ecke aufgekommen sein soll[25]), oder wie eine andere Deutung des Namens besagt, sich mit diesem Gebiete verband, weil dort schon in früher Zeit Schiffe geteert worden sind[26]). Schon im 13. Jahrhundert soll hier ein halbes Dutzend Häuser für den Schiffsbedarf gestanden haben[27]). Jedenfalls ergeben die Nachrichten und die alten Pläne der Stadt aus späteren Jahrhunderten einwandfrei, daß der Teerhof für lange Zeit der Stadt wichtigstes, wenn nicht sogar einziges Schiffbaugelände gewesen ist[28]). Ob er es erst nach 1250 wurde, als die Brückeninsel dafür in Fortfall kam, oder es gleichzeitig mit ihr war, läßt sich nicht entscheiden. Doch darf das letztere angenommen werden[29]).

Auf dem Teerhof, im Angesicht der Stadt nahe dem Strande, setzte der Schiffbauer mit den Zimmerleuten, den Gesellen und Lehrjungen, das Spantengerippe von Schiffen auf den Stapel, der aus eichenen

[23]) Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet, 1934, S. 187 ff.
[24]) Brem. Urkb. I, 246, vergl. dazu Anmerkg. 2 ebendort.
[25]) Duntze a. a. O. III, 473; IV, 140/141.
[26]) Buchenau a. a. O. 1862, S. 139/140.
[27]) Duntze a. a. O. I, S. 85.
[28]) Vgl. dazu die Stadtpläne um 1600 (Dilich), 1650 und 1796 (Murtfeldt).
[29]) Buchenau a. a. O. 1862, S. 139/140.

Klötzen bestand, die schräg zum Wasser hin geneigt waren. Stand das Gerippe fertig, so begann man mit dem Aufnageln der Planken, die bei großen Schiffen etwa 11 cm stark gewesen sein mögen und deren geringe Zwischenräume mit Werg abgedichtet wurden, den man mit Gewalt in die Spalten hineinpreßte und dann mit heißem Teer bestrich. Eine besondere Fertigung verlangten die Planken an Bug und Heck: sie mußten über Feuer gebogen werden. Waren nun auch die Innenseiten des Spantengerippes mit einer Beplankung versehen, so konnten die Zimmerleute mit dem Einziehen der einzelnen Decks beginnen. Hatten die Meister und Gesellen die letzten Arbeiten, die am Schiffsrumpf auf dem Stapel gemacht werden konnten, das Anbringen von Zierat an Heck und Gallion, vollendet, und war des Malers Arbeit fertig, der oft das Schiff „umme her de genze allerwegen to blauwen to vormalen und zieren" hatte, wie es 1603 von Jacob Blankenford heißt, der das im Auftrage der Elterleute am Tonnenbojer ausgeführt[30]), dann konnte der Rumpf vom Stapel gleiten, zu allen Zeiten ein feierlicher Augenblick, bei dem man es sich auch früher nicht nehmen ließ, ihn festlich zu begehen. Als im Oktober 1562 ein neuer Tonnenbojer dem feuchten Element übergeben wurde, da setzte man den Schiffszimmerleuten, die am Werk gearbeitet hatten, Grapenbraten als Festkost vor[31]). Der schwimmende Schiffsrumpf erhielt nun seine weitere Ausrüstung, wie Masten, Rahen und Segel und das weitere stehende und laufende Gut, wofür die Arbeit von manch anderem Handwerker nötig war[32]).

Für das Eisenwerk arbeitete der Ankerschmied, der, wie sein Name schon sagt, die Anker herstellte, die natürlicherweise im Gewicht je nach der Größe des Fahrzeuges sehr verschieden waren. Für den Tonnenbojer, der 1562 vom Stapel lief, wog der eine 334 und der andere 235 Pfund, beide hatte Willem Lubbersen geschmiedet[33]), und für das Schiff, das Meister Wessel im Winter 1565/1566 auf dem Teerhof zimmerte, wurden vier Anker gebraucht; den schwersten von 861 Pfund ließ man allerdings auswärts schlagen, und zwar in Emden[34]).

[30]) J. Focke, Bremische Werkmeister aus älterer Zeit, Bremen 1890, S. 21. (Benutzt wurde das mit handschriftl. Nachträgen versehene Exemplar im Focke-Museum.)

[31]) J. Focke, Werkmeister, a. a. O., S. 78.

[32]) Vgl. dazu: H. A. Craemer, 5000 Jahre Segelschiffe, 1938, S. 170 ff.

[33]) Focke, Werkmeister, a. a. O., S. 141.

[34]) Focke, Seefahrtenbuch, a. a. O., S. 108/109.

Außerdem wird der Ankerschmied für die Anfertigung von Ruderhaken, großen Bolzen und manch anderem zuständig gewesen sein, während der Kleinschmied den Beschlag an Türen, Kajüten oder Bänken und die vielerlei Geräte geliefert haben wird, die für das Tauwerk nötig waren[35]). Kanefaß- oder Segeltuchmacher, über die wir für unsere Stadt nur sehr wenig wissen, verfertigten auf ihrem Webstuhl das Segeltuch, und die Reepschläger lieferten das Tauwerk[36]). Auch dem Holzbildhauer konnte der Schiffbau manch lohnende Arbeit einbringen, seien es in Holz geschnitzte Wappen oder andere Verzierungen, die Gallion und Heck schmückten.

Es sind aber nur ein paar spärliche Nachrichten über Schiffsneubauten im alten Bremen vorhanden. In der Zeit, als der Koggen der beherrschende Typ an allen Küsten des atlantischen Europas war, dessen spätere Entwicklungsstufe, ohne eine neue Form darzustellen, unter der Bezeichnung Hulk bekannt gewesen ist[37]), wird man auf dem Teerhof nicht nur die Seefahrzeuge der bremischen Kauffahrteischiffe ausgebessert und hier und da umgezimmert, sondern auch neue Koggen und Hulks gebaut haben; denn der Koggenbauer, zuerst 1301 erwähnt, dürfte sich wohl nicht nur mit dem Ausbessern und dem Kalfatern der Schiffe zufrieden gegeben haben, ebenso nicht der Schiffbauer, der zum ersten Male 1284 genannt wird. Daß daneben 1307 ein Bootmacher, ferner der für den Schiffbau wichtige Ankerschmied im Jahre 1341 auftritt und der Reepschläger zuerst für das Jahr 1327 genannt wird, die Schiffszimmerleute in ihrer Gesamtheit 1317 zum ersten Male auftauchen[38]), läßt ohne weiteres den Schluß zu, daß in der zweiten Hälfte des 13. und zu Beginn des 14. Jahrhunderts auch in Bremen seegehende Schiffe gebaut worden sind, und zwar Fahrzeuge von dem Typ, der damals der herrschende war.

Über den Flußschiffbau, den Bau von Eken, hingegen unterrichtet uns genauer das Stadtrecht von 1303/1308. Bestimmte Maße waren für sie vorgeschrieben. Am Boden sollten sie 2 Ellen breit und nicht

[35]) H. Fatthauer, Die brem. Metallgewerbe v. 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 13, S. 98.

[36]) E. Höfinghoff, Die brem. Textilgewerbe v. 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 9, S. 13, 245.

[37]) Hagedorn a. a. O., S. 42.

[38]) E. Thikötter, Die Zünfte Bremens im Mittelalter, Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 4, S. 188 ff.

mehr sein, oder sie konnten am Boden 5 Ellen Breite messen und darüber hinaus. Für die größeren Fahrzeuge dieser Art waren ferner an jeder Seite „twe bort bowen ther zwichtinghe" vorgesehen[39]). Die Eken waren lange und platte Fahrzeuge, die im Frieden als Lastschiffe gute Dienste leisteten und im Kriegsfalle Mannschaften, Schleudermaschinen und anderes Kriegsgerät auf der Weser befördern konnten[40]).

Im Seeschiffbau kamen in den fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts neue Typen auf, die auch in den Schiffsbestand Bremens ihren Einzug hielten. Zunächst trat an die Stelle der dachziegelartigen Beplankung seegehender Schiffe der Bau nach Kravelart, bei dem die Planken stumpf aufeinandergesetzt wurden, so daß die Außenhaut des Rumpfes eine glatte Fläche bildete. Das war das eigentlich Neue am Kravel; erst später kamen Fortschritte und weitere Entwicklung in der Takelung hinzu. Die entscheidende Bedeutung lag in der neuen Art der Beplankung für große und größte Lastschiffe des Seeverkehrs[41]).

Im Jahre 1537 baute Diedrich Horman in Lesumbrok ein Kravel für den Schiffer Hinrich v. Mynden, den Stiefvater des Brüning Rulwes, der seinen „Kreyers" — ein Frachtschiff mittlerer Größe, dessen Typ neben Koggen und Hulks ein gebräuchliches Seeschiff gewesen war[42]) — abwracken ließ, um noch manches, wie die Besegelung, für das neue Fahrzeug wieder verwenden zu lassen. Es wurde auf den Namen „Jonas" getauft, trat drei Jahre später seine erste Fahrt nach Bergen an und ging im Jahre 1557 auf seiner Heimfahrt von Norwegen in den Herbststürmen an der Küste Jütlands unter[43]).

Im Winter 1565/1566 baute Meister Wessel ein Schiff auf dem Teerhof, das der Schiffer Harrier Plaßenberg führen sollte. Am 18. April 1566 konnte über diesen Neubau abgerechnet werden[44]).

Leider wird nichts über die Art des Fahrzeuges ausgesagt. Aber es geht aus der Quelle hervor, daß es sich um ein Seeschiff handelte; denn es lud für die Jungfernreise Fracht für Brouage, Danzig und Amsterdam. Es muß von beträchtlicher Größe gewesen sein, wog doch der eine der vier Anker, wie schon erwähnt, 861 Pfund. An Geschütz

[39]) Eckhardt a. a. O., S. 61 (III, 17).
[40]) Duntze a. a. O., II, S. 440.
[41]) Hagedorn a. a. O., S. 56 ff.
[42]) Hagedorn a. a. O., S. 44, Anm. 1.
[43]) J. Focke, Seefahrtenbuch, a. a. O., S. 96, 101.
[44]) J. Focke, Seefahrtenbuch, a. a. O., S. 108 ff.

führte er vier Barßen an Bord mit 12 Kammern im Gewicht von 1575 Pfund, die man in Amsterdam eingekauft hatte. Außerdem bestand die Mannschaft neben dem Schiffer aus 13 Mann. Nach dem Stapellauf kam es zunächst bis zur Witteborg bei „Kulckens Hus", dann nach der Hunte und lag endlich vor Antritt seiner ersten Reise bei Blexen auf der Reede[45]), ein weiteres Zeichen für die Größe des Schiffes. Denn im allgemeinen konnten Fahrzeuge von 100 und mehr Lasten nicht von Bremen vollbeladen absegeln wegen des zu geringen Tiefganges der Weser[46]). Es darf wohl angenommen werden, daß es sich ebenfalls um ein Kravel mit drei Masten handelte.

In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts kam dann ein weiterer Schiffstyp auf, und zwar aus der friesischen Kleinschiffahrt, den man auch auf bremischen Schiffszimmerplätzen gebaut hat. Es war der Bojer, ursprünglich ein Fahrzeug, das für den Überwattenverkehr wegen seines geringen Tiefganges — nur 4½ bis 5 Fuß — besonders geeignet war. Doch seit 1540 war der Bojer ein Schiff, das wesentlich größeren Tiefgang hatte, zwei Masten führte und damit für den Seeverkehr als Transportschiff in Frage kam.

Gegenüber den großen Lastschiffen, etwa den dreimastigen Kravelen, hatte der Bojer, wenn er nicht über 55 Lasten groß gebaut war, den Vorteil, daß er die versandeten Ströme des Nordseegebietes bis an die Kajung hinaufsegeln konnte und ein Löschen auf der Reede weit vor der Stadt also nicht nötig machte[47]).

Wir wissen von zwei Bojern, die auf bremischen Werften gebaut worden sind[48]), und wir dürfen ergänzen, auch wenn es uns nicht überliefert ist, daß sie auf dem Teerhof gezimmert wurden. Beide liefen im Auftrage der Elterleute vom Stapel, der eine im Jahre 1562 und der andere 1589. Sie wurden für das Legen der Tonnen in der Weser auf beiden Seiten der Fahrrinne gebraucht, die im Frühjahr ausgelegt und vor Eintritt des Winters, wenn die Schiffahrt zu ruhen begann, wieder eingeholt wurden. Ferner dienten sie den Ratsherren für Fahrten und Besichtigungen auf der Niederweser. Man sandte sie auch aus, aufgelaufene Schiffe wieder flottzumachen, oder verwandelte sie in Kriegsschiffe, wie es 1636 geschah, als der Rat einen Tonnenbojer mit

[45]) Focke, Seefahrtenbuch, a. a. O., S. 108 ff.
[46]) Hagedorn a. a. O., S. 77.
[47]) Hagedorn a. a. O., S. 78 ff.
[48]) Dettmann, Die brem. Tonnenbojer, Brem. Jahrb., Bd. 38, S. VII ff.

Soldaten belegt gegen die Dünkirchener Freibeuter aussandte. In friedlichen Zeiten konnte es auch vorkommen, daß Kaufleute die Fahrzeuge charterten und für Frachtfahrten auf eigene Rechnung in Dienst stellten[49]).

Der erste 1562 gebaute Tonnenbojer faßte nach dem Seebrief, den man am 5. März 1574 für den Bremer Bürger Oldig Oldiges ausstellte, der das Fahrzeug selber führte, 45 Lasten[50]); der zweite 1589 vom Stapel gelaufene Bojer wird sich in seinen Maßen kaum von dem ersteren unterschieden haben. Denn gerade für diese Fahrzeuge und die Art ihrer Verwendung mußte man einen möglichst geringen Tiefgang haben, was auch für den Bojer als ausgesprochenes Lastschiff der Fall sein mußte, wenn man den Vorteil, mit diesem Fahrzeug unmittelbar an die Kajung zu fahren, um vom Land ins Schiff laden oder das Gut löschen zu können, nicht wieder aufgeben wollte. Und diesen Vorteil hatte man sich bei den Bojern, die der bremischen Kauffahrteiflotte angehörten, zunutze gemacht; denn keiner von ihnen wird in der Zeit von 1592—1621 mit mehr als 50 bis 55 Lasten deklariert[51]), während die meisten eine noch weit geringere Tragfähigkeit aufwiesen und damit auch einen dementsprechend geringeren Tiefgang gehabt haben müssen[52]).

Von den 106 Fahrzeugen, die Bremens Schiffsbestand im Jahre 1600 zählte, stellte der Bojertyp insgesamt 20 mit zusammen 745 Lasten. Daneben tauchte jedoch ein neuer Typ auf, ebenfalls ein seegehendes Fahrzeug, das Boot, das mit 13 an der Zahl von insgesamt 611 Lasten mit dem Bojer zusammen den größten Anteil an den Seeschiffen der Stadt darstellte[53]).

Der neue Typ des „Bootes" leitete sich von den zum Fischfang gebrauchten Fahrzeugen her, die bei gelegentlichen Frachtfahrten ihre Verwendbarkeit für die Kauffahrtei bewiesen hatten, so daß man in den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts dazu übergegangen war, Schiffe dieser Art für die Lastfahrt der Kaufleute und Reeder zu bauen. Besonderheiten, wie die Vorrichtungen zum Umlegen des Mastes, das Geländerwerk und der hohe Vordersteven — für den Fischfang not-

[49]) Ebd., S. VII, VIII, u. Baasch, Das Convoywesen Bremens in „Hamburgs Convoyschiffahrt", 1896, S. 368.

[50]) Seebrief f. Oldiges in R. 2. C. 1. a.

[51]) Seebriefregister 1592—1621; R. 11. p. 1.

[52]) Seebriefregister 1592—1621; R. 11. p. 1.

[53]) Seebriefregister a. a. O. und Hagedorn a. a. O., S. 98.

wendig gewesen — kamen in Fortfall. Die Takelung ergänzte man durch das Einsetzen eines Bugsprietes[54]).

Auch in Bremen ist der neue Typ gebaut worden. Leider können wir das nur für einen einzigen Fall belegen. Im Jahre 1604 wurde dem Schiffer A. Brandt ein Seebrief für sein Boot „De gulde Louwe", das mit 70 Lasten gemessen wurde, ausgestellt. Dieses Schiff war in Bremen gezimmert worden, entweder im selben Jahre oder um ein weniges vorher[55]). Es gehörte zweifellos zu den größten Fahrzeugen dieses Typs, wenn auch die größten wie „De Jeger" und „Isaac", die 1620 einen Seepaß erhielten, gar mit 100 Lasten vermerkt wurden[56]).

Ein weiteres zeigt aber der für Bremen aus dem Jahre 1600 überlieferte Schiffsbestand, daß die beiden neuen Typen des 16. Jahrhunderts — Bojer und Boot — neben den Kravelen, die um diese Zeit keineswegs mehr zu den größten Schiffen Bremens gezählt werden können, wenn ihre Zahl mit 29 angegeben wird bei nur insgesamt 642 Lasten, die bevorzugten Schiffstypen für den Seeverkehr gewesen sind.

Doch noch ein dritter neuer Typ kommt kurz vor Ausgang des 16. Jahrhunderts auf, womit die Entwicklungsmöglichkeiten des seegehenden Lastschiffes vorerst erschöpft sein sollten. Sein Ursprungsland ist Holland. Hier zimmerte 1595 ein Schiffbauer in Hoorn die erste „Fleute", wie dieser neue Typ hieß. Er war in seinem Rumpf viermal so lang als weit, war geeignet, am Winde zu segeln, und besaß, was für die wattenreiche Nordseeküste und die versandeten Flußbetten dieses Raumes unerläßlich war, einen geringen Tiefgang. Die Fleute war nach ihrem ersten Erproben so begehrt, daß in Hoorn innerhalb von acht Jahren 80 solcher Schiffe gebaut und verkauft wurden[57]). Sicher werden sich die ersten Fahrzeuge dieser Art nicht wesentlich von dem Typ des Bootes unterschieden haben, und wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir das Auftreten größerer Schiffe von 70, 80 oder gar 100 Lasten, die im Bremer Seebriefregister in den ersten beiden Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts auftauchen und noch als Boote angegeben werden, damit erklären, daß wir in ihnen die ersten Fleuten unter den bremischen Kauffahrern zu sehen haben.

1620 befinden sich unter neun aufgeführten Booten allein drei von

[54]) Hagedorn a. a. O., S. 92 ff.
[55]) Verzeichnis der in Bremen ausgefertigten Seepässe 1592/1621, R. 11. p. 1.
[56]) Seebriefregister a. a. O.
[57]) Hagedorn a. a. O., S. 102 ff.

100 Lasten: „De Jeger", „Isaac" und „De witte Hundt", wobei jedoch zu bemerken ist, daß für das letzte Schiff von 1615—1618 nur 80 Lasten und 1619 95 Lasten als Tragfähigkeit ausgewiesen werden. Aber zweifellos handelt es sich immer um das gleiche Fahrzeug; denn in all den genannten Jahren führte es der Schiffer Arend Vogelsang. Trotzdem kann „De witte Hundt", auch wenn er nur mit 80 Lasten eingesetzt wird, noch zu den größeren Fahrzeugen gezählt werden. Daß wir in den Booten größerer Tragfähigkeit schon Fleuten sehen können, wird noch weiter durch die Tatsache gestützt, daß im bremischen Schiffsbestand 1614 die erste Pinasse „S. Oleff" mit 75 Lasten genannt wird. Dieses Fahrzeug stellt keineswegs einen neuen Typ dar, sondern ist eine Entwicklungsart der Fleute, indem das Hinterschiff nicht rund wie bei der letzteren, sondern mit einem Spiegel abschloß und ferner in der Austattung Unterschiede aufwies, wie in der Anlage des Decks und der Unterkunftsräume. Der Name Pinasse als Typenbezeichnung für große Kauffahrer hat nur in den Niederlanden, Deutschland und Skandinavien für etwa ein Jahrhundert Geltung gehabt, während sich der Name Fleute als Kennzeichnung einer Schiffsart bis in das 19. Jahrhundert gehalten hat [58]).

Wenn nur von ein paar Schiffen in dem großen Zeitraum, der sich über mehrere Jahrhunderte erstreckt, bezeugt werden konnte, daß sie in Bremen gebaut wurden, so ist damit sicherlich nicht der bremische Schiffbau erschöpft gewesen, sondern es sind zweifellos wesentlich mehr Fahrzeuge aller Art auf dem Teerhof vom Stapel gelaufen, als uns heute noch bekannt ist. Andererseits wird man auch viele Schiffe im Laufe der Zeit auswärts gekauft haben, um den heimischen Schiffsbestand aufzufüllen oder die Zahl der Kauffahrer zu erhöhen.

Auch hier sind wir in der Hauptsache auf Vermutungen angewiesen, von einigen wenigen Fällen abgesehen. Aber sie vermögen uns wenigstens einen Fingerzeig zu geben, wo Bremen Seeschiffe für seine Rechnung bauen und kaufen ließ. Holland und Hamburg werden genannt.

Das für den Schiffbau klassische Land waren die Niederlande. Dort hat nicht nur Bremen, dessen Beziehungen zu den holländischen Küsten- und Seehäfen zu allen Jahrhunderten des Mittelalters recht rege gewesen sind, seinen Schiffsbestand ergänzt und erneuert, sondern auch Hamburg und ebenso Emden.

[58]) Hagedorn a. a. O., S. 104 ff.

Einen besonderen Aufschwung nahm die bremische Handelsflotte indes in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, wozu die Verhältnisse in den Niederlanden den Anstoß gaben. Sicher ist das nicht ohne Rückwirkung auf den bremischen Schiffbau gewesen, ohne daß wir indes mit Einzelheiten aufwarten können.

Bremen gehörte zu den ersten Getreidelieferanten des niederländischen Marktes, von wo aus das Korn nach England, Spanien und anderen Ländern Westeuropas verfrachtet wurde. Da aber die Niederländer bei der Wiederausfuhr eine Abgabe erhoben, das sogenannte Congégeld, suchten die Bremer Schiffe mit ihren Getreidefrachten die Plätze zu meiden, die diese Abgabe verlangten. Seit 1526 wurden für die Last Weizen und Roggen 9 und 11 Schilling Grote erhoben, und gerade in dieser Zeit und in den folgenden Jahren hatte England unter Mißernten zu leiden und war mehr als sonst auf die Getreideeinfuhr aus dem niedersächsischen Raum angewiesen. Die bremischen Kaufleute und Schiffer, deren Fahrzeuge nicht ausgereicht haben müssen, um England in diesen kritischen Jahren mit Getreide zu versorgen, heuerten vor allem in Seeland Schiffe und Mannschaften an, um ihre Kornfrachten unmittelbar nach England zu führen und das Congégeld des niederländischen Marktes auf diese Weise zu umgehen. Einst lagen dreißig Schiffe mit Korn beladen in der Wesermündung und warteten auf günstigen Wind für die Fahrt nach England, und Albert Crayer, ein Bremer Großkaufmann, ließ in Vere, Arnemuiden und Amsterdam Schiffe zur Kornfahrt nach England und darüber hinaus nach Spanien und Portugal chartern.

Diese Zeit erforderte für die bremische Handelsfahrt eine große Zahl Schiffe, die zum großen Teil aus holländischem Bestand angeheuert wurden, zumal sie untätig im Hafen liegen mußten, solange das Congégeld die auswärtigen Kaufleute und Schiffer davon abhielt, den niederländischen Markt mit Getreide zur Wiederausfuhr zu versorgen.

Aber sicher hat sich diese Zeit auch günstig auf den Schiffbau ausgewirkt. Ja, er soll nach Ansicht der Holländer in Bremen so umfangreich gewesen sein, daß er bald die holländischen Schiffe an Zahl überbieten konnte. Die Stadt soll zu dieser Zeit 100 Schiffe auf der Route besessen haben, für die sie sonst keine fünf Fahrzeuge hatte, und brachte es obendrein fertig, die Niederländer aus der Seefahrt zu verdrängen.

Wenn diese Angaben auch sicher von dem Ärger der Holländer

empfindlich getrübt sind und die wahren Verhältnisse, die für Bremens Schiffbau und Seeverkehr zutrafen, nicht einwandfrei wiedergeben, so dürfen wir doch wohl sagen, daß diese Zeit zum mindesten den Schiffbau in Bremen begünstigt hat, zumal gerade die besonderen Umstände in Holland den Grund für Bremen abgaben, seinen Handelsverkehr auszuweiten, was sich auch auf die bisher nicht stark in den Vordergrund getretene Ostseefahrt bremischer Kauffahrer auswirkte[59]).

Der einzige Schiffsneubau, von dem wir aus dieser Zeit hören, ist der obenerwähnte „Jonas", der in dieser Vereinzelung keinen Anhaltspunkt für den von uns vermuteten umfangreicheren Schiffbau in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Bremen geben kann.

Auch Hamburgs Werften müssen für bremische Rechnung gearbeitet haben; denn in der den Schiffbauern dieser Stadt im Jahre 1514 erteilten Rolle wird ihnen ausdrücklich erlaubt, für Fremde und Nachbarn — darunter werden auch die Bremer genannt — Schiffe zu bauen[60]).

Daß neben Hamburg auch Lübeck, das mit Danzig im 14. und 15. Jahrhundert den umfangreichsten Schiffbau getrieben hat, für die bremische Handelsfahrt seegehende Fahrzeuge auf dem Wege des Kaufs oder Baukontrakts geliefert hat, ist anzunehmen, wenn man berücksichtigt, daß noch im 18. Jahrhundert Lübeck in einem Zeitraum von 70 Jahren fast ein halbes Hundert neuer Schiffe für bremische Rechnung erstellt hat.

Neben den Schiffsbauten und Ankäufen Bremens in Holland, Hamburg oder Lübeck wird auch manchmal dieses und jenes Fahrzeug für die bremische Handels- und Kriegsflotte hinzugekommen sein, das man auf See oder im heimatlichen Strom aufgebracht hatte und als willkommene Beute in den Schiffsbestand der Stadt einreihen konnte.

Wenn wir auch nur ein paar sichere Nachrichten über Schiffsneubauten auf bremischen Werften besitzen, so vermögen uns diese Angaben doch ein Hinweis dafür zu sein, daß vom Mittelalter bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts das Schiffszimmerhandwerk ständig auf dem Teerhof betrieben wurde, sei es, daß seine Arbeiten in Neubauten oder im Verzimmern und Ausbauen von See- und Flußschiffen bestand. Für die noch weiter zurückliegende Zeit bezeugen die Urkunde von 1250, in der das Verbot ausgesprochen wurde, auf der sogenannten Brückeninsel

[59]) Vgl. dazu Joh. Müller a. a. O. II, S. 27, 34, 47, 57; Anm. 287, 408. F. Prüser, Überseekaufmann, a. a. O., S. 434.

[60]) Vgl. S. 13. O. Rüdiger, Die ältesten Hamburg. Zunftrollen, 1874; S. 241 (Schiffbauordnung v. 1514).

Schiffe zu bauen und auszubessern, die Bestimmungen schiffbaupolitischer Art in der jüngsten Novellenschicht des Stadtrechts von 1303 und 1308 und deren Wiederholung in den „Kundigen Rullen" von 1450 und 1489, nicht zuletzt auch das Auftreten derjenigen Handwerker, die für die Arbeiten auf einer Werft erforderlich waren, daß auch in diesem Zeitraum in Bremen Schiffe aufgesetzt, gezimmert und vom Stapel gelaufen sind, was auch eine Nachricht aus dem Jahre 1415 bestätigen mag, die sich im Archiv zu Lübeck befindet und besagt, daß in Bremen schon Schiffe gebaut sein sollen[61]). Für das folgende 16. Jahrhundert besteht ebenfalls kein Grund, daran zu zweifeln, daß in Bremen mehr Schiffe für der Bürger Rechnung gebaut worden sind, als wir nachzuweisen vermögen.

Was die Art der gezimmerten Fahrzeuge betrifft, so ist der bremische Schiffbauer sicher nicht der Erbauer und Erfinder neuer Typen gewesen, sondern er hat sich an die jeweils vorherrschenden Formen, die sich in Holland oder in der friesischen Küstenfahrt entwickelt hatten, gehalten. Er baute Koggen, zimmerte Kravelen und Bojer und legte Boote und Fleuten auf Stapel. Er folgte damit den ihm von außen her gegebenen Vorbildern und mag im Laufe des 16. Jahrhunderts, als der Weserstrom versandete, darauf gesehen haben, möglichst Fahrzeuge zu bauen, die in ihrer Tragfähigkeit die Grenze von 50 bis 55 Lasten nicht überschritten.

Keineswegs kann von einem blühenden Schiffbau in unserer Stadt gesprochen werden, wie es für Lübeck oder Danzig für das spätere Mittelalter zutrifft. Denn es wurde auf heimischen Schiffszimmerplätzen längst nicht soviel auf Stapel gelegt, daß Kaufherren, Rat und Älterleute ihr Schiffsgut jederzeit in der eigenen Stadt hätten decken können, sondern sie waren dabei auf andere deutsche und vor allem niederländische Schiffbauplätze angewiesen. Vielmehr hat Bremen genau so wie Emden einen großen Teil seiner Fahrzeuge für Handelsfahrt und Seeverkehr von auswärts bezogen und wird auch in der Regel nicht in der Lage gewesen sein, wie etwa die Ostseestädte, für die Rechnung anderer Mitglieder der Hanse Schiffsbauten in Auftrag zu nehmen[62]).

Auch die Wirkung der besonderen Verhältnisse der ersten Jahr-

[61]) Herm. Wilda, Der Beginn des brem. Schiffbaues vor 500 Jahren, Brem. Nachrichten, 4. Jan. 1916.

[62]) Baasch, Schiffbau, a. a. O., S. 265 ff.

zehnte des 16. Jahrhunderts in den Niederlanden, die Bremens Frachtfahrt in erheblichem Maße steigerten, ist nicht in erster Linie auf dem Gebiete des Schiffbaus zu suchen, sondern vielmehr darin, daß Bremen zu einer Reederstadt wurde, die größeren Schiffsraum besaß, als sie für den eigenen Handel nötig gehabt hätte[63]).

Noch sollten über anderthalb Jahrhunderte vergehen, bis auch für den Schiffbau unserer Stadt die große Stunde schlug.

II.

Vom Dreißigjährigen Krieg bis zum Beginn des Welthandels 1600 bis um 1780

1. Kleinliche Schiffbaupolitik

Im 17. Jahrhundert verlief der Handel Bremens über die See in den gleichen Bahnen wie in der vergangenen Zeit; nur verschob sich sein Schwergewicht, wenn die Einfuhr aus Frankreich die aus England um mehr als das Doppelte überstieg. Noch immer, und das bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts hinein, durchkreuzten die bremischen Kauffahrteischiffe die Meere an den Küsten Europas, und ihre Routen verliefen zwischen den sonnigen Gestaden des südlichen Spaniens und dem unwirtlichen Archangelsk, indes Grönlandfahrer zum Walfang — in größerer Zahl erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts — in die Reviere des nördlichen Eismeeres eindrangen[1]). Ja, es wird uns berichtet, daß in den beiden ersten Jahrzehnten dieses Säkulums trotz aller Bedrängnisse, unter denen die Städte der Hanse damals leiden mußten, der Handel Bremens eine Blüte erlebte.

Gewiß hat der große Krieg dieses Jahrhunderts Zeiten des Rückganges gebracht. Wurde auch die Stadt nicht zerstört, blieben auch ihre Finanzen in einem leidlich geordneten Zustande, konnten ihre Schiffe auch nach wie vor in den nordeuropäischen Bezirken einigermaßen sicher fahren, so war doch der Umfang des Handels überhaupt durch den Krieg und seine Not erheblich eingeschrumpft: den deutschen Län-

[63]) F. Prüser, Überseekaufmann, a. a. O., S. 435.

[1]) L. Brinner, Die deutsche Grönlandfahrt, Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 7, 1913, S. 379—403 über die Bremer Grönlandfahrt.

dern, verwüstet und ausgeraubt, fehlte das pulsierende Leben[2]). Und nach dem Frieden zu Münster und Osnabrück, als endlich wieder Ruhe im deutschen Lande werden sollte, hub für Bremen die eigentliche Leidenszeit an. Sein altes Recht auf die Freiheit des heimatlichen Stromes bis zur salzenen See verlor es durch den Weserzoll bei Elsfleth; nach der Freiheit der Stadt selbst griffen die Schweden, wobei 1666 die bremische Flotte, die auf der Lesum ankerte, verlorenging. Krieg, Notzeit, diplomatische Wirren und Kämpfe um die Freiheit von Strom und Stadt wären jedoch leichter zu überwinden gewesen, wenn nicht damals der neue merkantilistische Staat in Europa entstanden wäre, der seine eigenen Kräfte um seiner selbst willen planmäßig zusammenfaßte, und, wo er nur konnte, die fremde Ware und das fremde Schiff aus seinem Wirtschaftskreise verbannte[3]).

Damit wurde den Bürgern nach dem Kriege in der Zeit ihrer Selbstbehauptung eine neue, ungleich schwerere Aufgabe als bisher gestellt: Bremen selbst und sein Hinterland, das einst in so reichem Maße das Ladegut für bremische Schiffe geliefert hatte, davor zu schützen, Einflußgebiet fremder Kaufleute zu werden. Doch seine Handelsherren haben diese Aufgabe gemeistert, wobei ihnen die Entwicklung ihrer Reedereien, die im 16. Jahrhundert ihren Anfang genommen hatte, zugute kam.

So zeichnet sich das Bild des bremischen Seehandels in mehr als anderthalb Jahrhunderten bis zu jenem Zeitpunkt, als ein neues Zeitalter Wirklichkeit zu werden begann und die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika für Bremen neue und bis dahin ungeahnte Aussichten eröffnete[4]). Für seinen Schiffbau zeigten sich in diesem Zeitraum manche günstigen Voraussetzungen.

In erster Linie konnte die Reederei den Bau neuer Seeschiffe begünstigen. Zum anderen war unter dem Vorantritt Danzigs der Einfluß der alten hansischen Beschränkungen und Verbote im Schiffbau, die vor allem den Fremden gegolten, allmählich gebrochen worden[5]). Ferner konnte der Dreißigjährige Krieg, den die Stadt ohne Zerstörung und große Einbußen überstand, den Bau von Fahrzeugen aller Art für fremde Rechnung fördern, wenn man erfährt, daß Hamburg wahr-

[2]) L. Beutin a. a. O., S. 296.
[3]) L. Beutin a. a. O., S. 296.
[4]) L. Beutin a. a. O., S. 296. Bessell, Bremen. a. a. O.
[5]) Baasch, Schiffbau, a. a. O., S. 54.

scheinlich, unzweifelhaft aber Lübeck eine hohe Blüte seines Schiffbaues gerade in den Kriegsjahren zu verzeichnen hatte, was darin zum Ausdruck kommt, daß auf lübischen Werften von 1620 bis 1649 104 Schiffe mit insgesamt 13 374 Lasten vom Stapel liefen[6]), während vergleichsweise die bremische Handelsflotte um 1600 nur 106 Schiffe zählte, mit insgesamt 2744 Lasten[7]). Und ein weiterer Umstand konnte gegen Ausgang des Jahrhunderts für den bremischen Schiffbau förderlich sein: die Aufnahme der Grönlandfahrt. Liefen wohl 1674 auch nur erst vier Fahrzeuge zum Walfang aus, so waren es 1687 sieben und zehn Jahre später 16 Schiffe, die, von Bremen ausgerüstet, ihre Fahrt in das Nördliche Eismeer antraten, und um 1700 stieg die Zahl auf über 20[8]). Auch, daß in Bremen sich die Schiffszimmerleute zu keiner Zeit zu einem Amt zusammenfanden, konnte von Vorteil sein, zumal der starre Zunftorganismus dieses Handwerks in Hamburg der Entwicklung des Schiffbaues nur hinderlich gewesen ist[9]).

Aber keiner dieser für Bremen günstig erscheinenden Umstände hat dem Schiffbau der Stadt entscheidende Antriebe zu geben vermocht, soweit es die für das 17. Jahrhundert noch immer spärlich fließenden Quellen erkennen lassen und die des 18. Jahrhunderts, die schon reichlicher vorhanden sind, in ausreichendem Maße bestätigen. Von einer großzügigen oder auch nur einheitlichen Schiffbaupolitik, die nach dem Niedergang der Hanse sich nicht mehr den einengenden Bestimmungen des Bundes zu unterwerfen brauchte, kann nicht die Rede sein, was zwar nicht heißen soll, daß die Stadtväter sich überhaupt nicht um diesen Zweig des wirtschaftlichen Lebens gekümmert hätten; allerdings können wir ihnen auch andererseits nicht nachrühmen, die für die Stadt durch die Zeitläufte geschaffenen günstigen Konstellationen ausgenutzt zu haben.

Gewiß hat sich der Rat, als Hinrich von Aschen, Diedrich Wolpman und Johann Bolten ihre neuaufgesetzten Schiffe nicht fertig bauen lassen konnten, aus Mangel an gutem Eichenholz für den Kiel und andere Teile des Rumpfes, auf eine Eingabe der Kaufleute hin bewogen gefühlt, die Vorbeifuhr von kernigem, ausgesuchtem Schiffbauholz, das nach wie vor in der Hauptsache nach Holland ging, eine Zeitlang zu verbieten und nur Partien durch die Stadt zu lassen, wenn der präsi-

[6]) Baasch, Schiffbau, a. a. O., S. 53, 267.
[7]) Hagedorn a. a. O., S. 98.
[8]) Brinner a. a. O., S. 391.
[9]) Baasch, Schiffbau, a. a. O., S. 43, 271/272.

dierende Bürgermeister seine Zustimmung dafür gegeben hatte, was 1650 noch einmal wiederholt wurde, als die Elterleute in ihrer Gesamtheit darauf gedrungen hatten, die Vorbeifuhr von Holz zum mindesten in erheblicherem Maße als bisher für die Stadt nutzbar zu machen[10]). Der Rat ist sicher nicht leichten Herzens darauf eingegangen, bildete doch die Durchfuhr von Holz aus dem Oberwesergebiet, wofür eine Abgabe von den Händlern zu entrichten war, eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle für die stark in Anspruch genommene Staatskasse, wenn man in einigen Jahren die Summe von 150 000 Bremer Mark dafür buchen konnte[11]).

Aber auch in andrer Weise fehlte es an den nötigen Entschlüssen. In den sechziger Jahren des 17. Jahrhunderts scheinen zwei Schiffbaumeister, Hinrich und Johann Meyerdiercks, das Feld in ihrem Handwerk behauptet zu haben, obwohl sie durch ihr langsames Arbeiten und ihr unbedingtes Zusammenhalten bei der Festsetzung von Löhnen und Preisen in Schifferkreisen berüchtigt waren. Erst auf Drängen ihrer Auftraggeber entschloß sich der Rat, den Schiffern zu gestatten, einen fremden, tatkräftigen Meister nach Bremen zu holen, dem man für seine Werft einen Platz auf dem Werder unweit der Steinbuden anweisen wollte[12]). Daß man keinen Schiffbaumeister in der Stadt fand, der diesem Übel hätte abhelfen können, ist immerhin bezeichnend dafür, daß der Schiffbau damals in Bremen nicht hoch im Kurse stand und man alles tun mußte, um dieses Handwerk überhaupt am Leben zu erhalten, weswegen auch der Rat 1677 dem Hafenmeister von Vegesack verbot, sich dort ein Schiff bauen zu lassen, und ihn anwies, es in Bremen in Auftrag zu geben[13]).

Doch scheint damals aus dem Plan nichts geworden zu sein; denn 20 Jahre später, 1688, mußten die Reeder feststellen, daß man mehr als unzufrieden mit dem Schiffbau innerhalb der Mauern sein mußte, und sie schlugen zu seiner tatkräftigen Förderung der Wittheit ein umfangreiches Programm vor, für dessen Durchführung wiederum fremde Meister und Gesellen verschrieben werden sollten, und zwar aus Holland, wo zu allen Zeiten tüchtige Schiffszimmerleute zu finden waren. Ging die Wittheit auch nicht auf alle Punkte dieses Vorschlages ein, für

[10]) Stapelrecht: Schiffsreeder v. Aschen, R. 8. b. 2.

[11]) E. Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit, S. 104.

[12]) Wilda, Werften und Maschinenfabriken in: Bremen und seine Bauten, 1900, S. 693.

[13]) Auszug aus dem Wittheitsprotokoll v. 30. Mai 1677 (S. 15. p. 2.).

den vier Kaufleute mit ihrem Namen gezeichnet hatten, so schienen die Stadtväter doch, wie ihre Bürger, überzeugt zu sein, daß endlich etwas getan werden müsse.

Auf acht Jahre, vom 1. Januar 1688 an gerechnet, stellte der Rat den Platz für eine Werft mit einem Hause auf dem Teerhof zur Verfügung. Die Stadt wollte dem Schiffbaumeister und seinen Gesellen sowie dem Ankerschmiede und seinen Hilfskräften, die man sich alle aus der Fremde verschreiben lassen mußte, das Bürgerrecht unentgeltlich verleihen, wie sie auch, solange sie in dem Hause und auf dem Werftplatze wohnten und arbeiteten, von dem Wachdienst und den Bürgerwerkslasten befreit sein sollten. Gleichzeitig übernahmen die Kaufleute die Verpflichtung, für den notwendigen Nachwuchs zu sorgen, indem sie etliche Waisenknaben, die für das Handwerk geeignet schienen, unentgeltlich als Gesellen ausbilden lassen wollten. Die Wittheit schloß in das Privileg, das sie für die Anlage der Werft erteilte, mit ein, daß von neuerbauten Schiffen, mochten sie in hiesigem oder fremdem Auftrage gezimmert worden sein, in den ersten sechs Jahren keinerlei Abgaben entrichtet zu werden brauchten, auch, wenn sie nach auswärts verkauft wurden. Fremde aber sollten vor den Bürgern zurückstehen, eine Bestimmung, die noch an die hansische Schiffbaupolitik des Mittelalters erinnerte[14]).

Als das Privileg genehmigt war, bezog Ocke Martens das Haus auf dem Teerhof und begann mit seiner Arbeit.

Der Schiffbau lebte weiter; aber das war auch alles, und wenn er sechzig oder mehr Familien in der Stadt ernährte, wie es 1696 heißt, so war das noch keineswegs ein Zeichen dafür, daß die Durchführung des Programms Erfolg gehabt hätte. Die folgenden Jahrzehnte haben das bewiesen. Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts galten fremde Werften den Reedern mehr, seien es die in Eckernförde, Lübeck oder Holland, als die einheimischen, die immer nur in bescheidenem Umfange für bremische, hin und wieder auch einmal für fremde Rechnung Seeschiffe gezimmert haben.

Nach diesen Versuchen, die dem Schiffbau eine neue Grundlage geben sollten, aber wenig Erfolg hatten, beschränkte man sich bis zum Ausgang unseres Zeitraumes auf den Schutz und die Erhaltung der Werftanlagen der Stadt. Der Rat überwachte lediglich, ob die den Schiffszimmermeistern angewiesenen Plätze auch dafür benutzt wur-

[14]) Akten dazu S. 15. p. 2.

den. Man hatte sie meistens auf eine bestimmte Zeit von sechs, acht oder zehn Jahren gegen Erlegung eines „Stettegeldes" einem Meister angewiesen, der nach Ablauf dieser Frist um eine Erneuerung des Kontraktes jederzeit einkommen konnte, was auch nach des Meisters Tode seiner Frau und seinen Kindern zustand. Doch des öfteren mußten die Stadtväter feststellen, wenn sie den Klagen der Schiffer und Reeder über die oft mangelhaften Anlagen der Werften nachgingen, daß aus dem Schiffbauplatz ein Steinlager geworden war, daß er bebaut werden sollte oder daß sein Besitzer ihn aus irgendwelchen Gründen mit einem Zaun umgeben hatte. Immer wieder mußte hier eingegriffen werden, um die Plätze ihrer vorgesehenen Bestimmung zu erhalten.

1727 wurde Caspar Strömer angewiesen, den Werftplatz, der neben seinen Häusern auf dem Teerhof lag, weder zu bebauen noch einzufriedigen und die Bude, die auf dem Zimmerplatz stand und zur Unterbringung der Geräte diente, nicht zu erhöhen oder verbreitern zu lassen, um den Raum für die Helgen nicht noch mehr einzuengen.

Man sollte denken, daß die Stadtobrigkeit wenigstens hierin konsequent und unerbittlich gewesen wäre, aber keineswegs. Sie selbst war es, die den Platz der Schiffbauerfamilie Mencke auf dem Teerhof dem Steinhauermeister Bollmann auf acht Jahre übertrug, der das Werftgelände, das ungefähr seinem Wohnhause gegenüber lag, als Lagerstätte benutzen wollte. Als Bollmann daran ging, dort eine Bude zu errichten, wies das Kollegium der Elterleute darauf hin, daß der Platz für den Schiffbau nicht zu entbehren wäre. Als jedoch selbst der Bürgermeister nichts dagegen unternahm, hatte Bollmann Oberwasser. In aller Eile ließ er bauen — selbst am 1. Januar des Jahres 1757 ruhte die Arbeit nicht —, um eine vollendete Tatsache zu schaffen. Erst den eindringlichen Vorstellungen der Kaufmannschaft gelang es 1758, zu erreichen, daß die Witwe innerhalb von vierzehn Tagen den Platz zu räumen und die Bude ihres seligen Mannes abzubrechen hatte, so daß das Gelände, auf dem vornehmlich die Eichenschiffer ihre Fahrzeuge hatten überholen lassen, seiner alten Bestimmung wieder übergeben werden konnte[15]).

Welcher Unterschied in der Schiffbaupolitik des Mittelalters und der des 17. und 18. Jahrhunderts! Einst eingespannt in den großen europäischen Rahmen der Hanse und darauf gerichtet, die wirtschaftliche Blüte

[15]) Akten dazu: Teerhof/P. 3. B. 2. c/d.; Bollmanns Bude/P. 3. A. 12. d. 3. Vgl. ferner: E. Dünzelmann a. a. O., S. 130 ff.

der Mitglieder dieses Bundes zu schützen und zu stärken, und sogar im Stadtrecht verankert, verlor sie sich nun nach wiederholten Ansätzen im 17. Jahrhundert in der folgenden Zeit in dem Wirrwarr kleinlicher und alltäglicher Interessen, die Stadtväter, Schiffer, Reeder und Zimmermeister gegeneinander ausspielten, wobei der Rat sich lediglich auf die Wahrnehmung seiner Hoheit über die Werftplätze beschränkte, die er nicht einmal in jedem Falle zu Nutz und Frommen seiner Bürger und Kaufleute ausübte.

2. Werften auf dem Teerhof

Wie in den vergangenen Jahrhunderten setzten Schiffbaumeister und ihre Gesellen auf dem Teerhof, der Stadt Werftgelände, die Fahrzeuge auf den Helgen, die Kaufleute und Reeder oder Eichenschiffer in Auftrag gegeben hatten, denen der Zimmermann, zuweilen neben ihm auch der Schmied und der Reepschläger im Bielbrief bezeugten, daß sie das Schiff an keinem „verdächtigten", sondern am „gewöhnlichen" Orte, der jedermann kund sei, öffentlich und vor aller Augen gebaut und ausgerüstet hatten.

Einige der Schiffbauer aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts kennen wir mit Namen, wissen auch von diesem und jenem Schiff, das unter ihren kundigen Händen entstand oder dessen Bau ihnen anvertraut wurde.

Im Jahre 1630 lief „De Ploch" von 80 Lasten vom Stapel, und um die gleiche Zeit beauftragte Claes Bomeside aus Norwegen den Meister Dirich, ihm ein Fahrzeug, das 90 Lasten laden konnte, zu zimmern. In den Jahren 1641—1643 legte Joachim Martens „Das Wappen von Bremen", einen Rahsegler, und einen Bojer, der später den Namen „Die Gerechtigkeit" trug, auf den Helgen und baute sie für hiesige Bürger und deren „Mitrheder". Dirik Berendts setzte 1642 einen Bojer „Die Liebe" auf, der schon bald nach seinem Stapellauf an einen Hamburger Schiffer verkauft wurde. 1645 begann Meister Cornelius Brummer „öffentlich" mit dem Zimmern des Schiffes „Die Fortuna", das im folgenden Jahre seinem Element übergeben wurde. W. Dircksen baute 1648 das Schiff „Carolus" auf dem Teerhof, das später im Auftrage bremischer Bürger von einem Schiffer der Stadt Hamburg geführt wurde[16]).

[16]) Bielbriefe R. 11. p. 1. — S. 15. p. 2. (Schiffszimmerleute).

Da zum mindesten Joachim Martens und Dirik Berendts gleichzeitig auf dem Teerhof Seeschiffe gebaut haben, müssen wir annehmen, daß auf der Halbinsel mehrere Werftplätze eingerichtet waren, die der Rat an die einzelnen Schiffbaumeister vergab.

Der erste Zimmermann, dessen Werft uns in ihren zeitlichen Umrissen klarer entgegentritt, ist der Meister Ocke Martens, der auf Grund des Schiffbauprogramms von 1688 auf dem Teerhof seine Tätigkeit begann. Soweit wir sehen können, betrieb er sein Handwerk dort über zwanzig Jahre. Leider können wir für diesen Zeitraum nur zwei seegehende Fahrzeuge nachweisen, die er gezimmert hat, und zwar das Schiff „Die Jäger", das er für 1850 Reichstaler verkaufte[17]), und die Fleute „Jungfrau Anna", die 180 Lasten faßte und vermutlich das letzte Schiff gewesen ist, das vor seinem Tode vom Stapel lief[18]).

Noch zu seinen Lebzeiten betrieb neben ihm ein anderer Meister sein Handwerk auf dem Teerhof, der sich jedoch besonders auf das Ausbessern von Eken gelegt zu haben scheint, mit der er es gerade nicht sehr eilig gehabt haben muß, wenn wir der Beschwerde eines Eichenschiffers in diesem Punkte Glauben schenken wollen. Es war der Meister Caspar Strömer, derselbe, der 1717 ein Gelände um 112 Reichstaler für sich und seine Familie kaufte, das 135 Fuß lang war und sich in seiner ganzen Breite bis an die Weser erstreckte und im Osten an die „Schiffbauerei" grenzte, was heißen will, an die von der Stadt ihren Schiffszimmerleuten eingeräumten Werftplätze. Das von Strömer gekaufte Grundstück, auf dem bereits sein Wohnhaus stand, richtete er als Zimmerplatz ein, so daß er seitdem auf zwei Plätzen sein Handwerk betrieb, auf seinem eigenen und dem, welchen die Stadt an ihn für den Bau und die Reparatur von Eichen- und anderen Schiffen gegen ein jährliches „Stettegeld" von sieben Reichstalern vergeben hatte. Der letztere maß 70 Fuß und reichte bis an das Erbe der Elterleute, womit der Seetonnenhof gemeint ist.

Strömer glaubte, zum mindesten auf seinem Grundstück frei schalten und walten zu können. Innerhalb von drei Jahren ließ er hier drei Häuser bauen, und er stand 1727 im Begriff, noch zwei weitere aufführen zu lassen, sehr zum Ärger und Verdruß der Schiffer, die darin eine Gefahr sahen, einen für sie bequemen Werftplatz zu verlieren. Auf ihr Bitten wies dann auch die Obrigkeit Strömer sehr energisch an, daß

[17]) Bielbriefe R. 11. p. 1. (1698).
[18]) Bielbriefe R. 11. p. 1. (1712).

er sein für den Zimmereibetrieb vorgesehenes Grundstück weder bebauen noch mit einem Staket versehen dürfe.

Nach seinem Tode trat sein Sohn Marten das Erbe an, der wie sein Vater auf beiden Plätzen Schiffe zimmerte. Zu vier Gallioten legte er hier in den Jahren 1749—1752 den Kiel. Doch bald darauf, als er keine 50 Reichstaler mehr mit seinem Handwerk jährlich verdiente, beabsichtigte er, den von seinem Vater erworbenen Platz für einige Jahre als Bausteinlager zu vermieten, und versuchte den Stadtvätern klarzumachen, die ihre Anweisung über die Erhaltung der Werft wiederholt hatten, daß kein dringendes Bedürfnis mehr vorliege, sein Grundstück für den Schiffbau weiterhin zu nutzen. Er selbst wollte zunächst sein Handwerk aufgeben und zur See fahren. Er muß wohl seinen Plan verwirklicht haben; denn kein Bielbrief nennt in den folgenden Jahren seinen Namen. Eine Entscheidung der Wittheit über sein Gesuch liegt leider nicht vor; da aber nach seinem Tode im Jahre 1774 sein Sohn Johann auf dem Grundstück Seeschiffe baute, müssen wir annehmen, daß das Werftgelände nur vorübergehend für andere Zwecke benutzt wurde. Auch der unter der Stadthoheit stehende Platz neben dem Tonnenhofe ist ihm, der wohl später nach seiner Fahrenszeit wieder zu seinem Handwerk zurückkehrte, bis zu seinem Lebensende verblieben; hier wurden nach wie vor Eken und andere Schiffe ausgebessert und überholt[19]).

Erst 1785, als Johann Strömer, wie sein Großvater im Besitze beider Werftplätze, einige Schiffe gebaut hatte, übertrug der Rat das städtische Gelände neben dem Tonnenhofe an den Schiffbauer Johann Mensing, der als Kapitän gedient und dann Barsenmeister gewesen war, auf zehn Jahre mit der ausdrücklichen Bemerkung, den Platz lediglich als Werft zu benutzen. Johann Strömers letztes Schiff indes, das er auf seinem eigenen Zimmerplatz auf den Helgen legte, war die Dreimastbark „Der Hanseatische Bund", die 1795 vom Stapel lief[20]).

So hat die Familie Strömer rund ein Jahrhundert mit wechselndem Geschick den Schiffbau auf dem Teerhof betrieben. Immerhin ist diese Werft diejenige gewesen, die neben dem Ausbessern und Überholen von Fluß- und Seeschiffen von Kaufleuten und Reedern auch Aufträge für den Bau von seetüchtigen Fahrzeugen erhalten hat.

[19]) P. 3. B. 2. d. (Teerhof). — Bielbriefe R. 11. p. (S. 219, 240, 247, 364). — S. 15. p. 4. c. (1701). — P. 3. A. 12. d. 3. (26. Mai 1757).

[20]) P. 3. B. 2. d. (Teerhof). — Bielbriefe R. 11. p.

Neben diesem Unternehmen stand der Betrieb der Familie Wolpmann, deren Meister sich ausschließlich auf das Zimmern und Ausbessern von Flußschiffen, besonders Eken, beschränkten. Seit 1733 hatte Johann Wolpmann, der Begründer der Werft, ein Gelände auf dem Teerhof für die Ausübung seines Handwerks gepachtet, allerdings nicht unmittelbar von der Stadt, sondern aus zweiter Hand, und zwar von der Schiffbauerfamilie Mencke, der man schon 1719 ein Werftgrundstück, das der Hoheit des Rates unterstand, angewiesen hatte. Als Martin Mencke 1750 diesen Platz Wolpmanns Sohn Berend aufkündigte, legte dieser mit Zustimmung der Obrigkeit eine neue Werft am Neustadtsdeich oberhalb der Großen Allee in der Nähe des Fährhauses an; sie muß sich so gut entwickelt haben, daß er 1758 noch ein weiteres Grundstück auf dem Teerhof dazu pachtete[21]).

Neben den beiden Schiffszimmereien von Strömer und Wolpmann gab es noch die von Mencke, die von 1719—1754 vom Rat immer wieder aufs neue gepachtet, nur mit kurzer Unterbrechung in der Zeit, als Berend Wolpmann das Gelände für seinen Betrieb benutzte, in der Hand der Familie war. Als dann die Witwe des Steinhauermeisters Bollmann, dem man trotz zahlreicher Proteste den Platz als Lagerstätte zugewiesen hatte, das Gelände für die Schiffszimmerei wieder freigeben mußte, hat zwar Martin Mencke sein Handwerk hier nicht wiederaufgenommen; jedoch erwarb Berend Wolpmann, der schon einmal das Grundstück gepachtet hatte, es diesmal unmittelbar von der Stadt. Es ist der erwähnte Platz, den er 1758 auf dem Teerhof für sein Unternehmen am Neustadtsdeich dazu haben mußte, vermutlich, um die anfallende Arbeit in seinem Betrieb jederzeit bewältigen zu können[22]).

Es nimmt bei der kleinlichen Schiffbaupolitik des 18. Jahrhunderts nicht wunder, daß die Werftbetriebe auf dem Teerhof für den Neubau von Seeschiffen kaum eine Rolle spielten. Meistens werden sie für den nicht unerheblichen Flußschiffbau gearbeitet haben, was für Strömer gilt, auf dessen Zimmerplätzen kaum mehr als acht bis zehn Seeschiffe für bremische Rechnung in einem halben Jahrhundert vom Stapel liefen, für das Unternehmen von Wolpmann sogar ausschließlich und ebenso für den Betrieb der Menckes.

[21]) P. 3. B. 2. d. (Teerhof).
[22]) P. 3. B. 2. d. (Teerhof).

3. Die übrigen Schiffbauplätze der Stadt

Schon um die Mitte des 17. Jahrhunderts war der Teerhof nicht mehr das ausschließliche Gelände für die Werften der Stadt. Um 1644 erhandelte Johann Flugger „von denen verordneten Herren der Newen Stadt einen Platz uff dem Steffenswerder", an dessen Ufer ihm erlaubt wurde, Schiffe zu zimmern und zu Wasser zu bringen. Dagegen protestierten jedoch die Amtsfischer mit dem Einwand, daß ein Schiffbauplatz an dieser Stelle ihren Lachsfang und ihre täglichen Fischzüge in erheblichem Maße behindern würde, da sie bei hohem Wasserstand am Ufer nicht mehr genügend Platz für das Ziehen der Netze fänden. Flugger erklärte sich daraufhin bereit, mit den Fischern einen Vertrag abzuschließen, in dem er sich verpflichten wollte, sogleich, wenn der Fischerei sein Werftbetrieb schade, ohne Widerstände dem Übelstand abzuhelfen und vom Ufer des Stromes soweit zu weichen, wie es für gut befunden würde. Das bekräftigte er mit „eigenhandtlichen Unterschrifft und uffgetruckten Pittschaft" am 5. Juli Anno 1644.

Daraus ergibt sich die Lage der Werft. Ein kurzer Seitenarm der Weser, ein Gegenstück zur rechtsseitigen „Balge", verließ einst den Strom etwa dem Fangturm gegenüber und vereinigte sich wieder mit ihm bei der heutigen Eisenbahnbrücke. Er umfloß eine Insel, die „Herrn Alands Werder" genannt wurde, den bereits 1303 die Statuten erwähnen. Später, als sie mit dem Gelände der Neustadt vereinigt und der Arm der Weser verschwunden war, was wohl bei der Anlage der Neustadt und ihrer Befestigungswerke nach dem Plane Valckenburghs in den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts geschehen ist, muß sich der Name „Steffenswerder", der neben der Bezeichnung „Herrn Alands Werder" bestanden haben muß, für den Uferrand der Neustadt, der dem Steffensquartier gegenüber lag und den Amtsfischern zum Herausziehen wie zum Trocknen der Netze diente, weiterhin erhalten haben.

Hier also betrieb Johann Flugger um 1644 eine Schiffbauerei, von der wir nur wissen, daß ein auf dieser Werft gebautes Fahrzeug für 9500 Mark lübisch an einen Hamburger Schiffer verkauft wurde, dem allerdings das Schiff nicht ausgeliefert werden konnte, da es der Bürgermeister Hermann Wachmann 1646 wegen einer bestehenden Forderung an Johann Flugger in „Arrest" genommen hatte. Anzunehmen ist, daß dieses Werftgelände bald darauf wieder aufgegeben wurde; soviel

ist sicher, daß es keine nennenswerte Bedeutung im Rahmen des damaligen Schiffbaus der Stadt gehabt hat[23]).

Erst rund ein Jahrhundert später errichtete Berend Wolpmann, da ihm sein Zimmerplatz auf dem Teerhof aufgekündigt worden war, eine Werft am Neustadtsdeich oberhalb der Großen Allee. Das Bollwerk erstreckte sich südöstlich von Fährhaus und Überfahrt an der Kleinen Weser entlang um 120 Fuß und mit einer Höhe von 10 Fuß. Davor lag das Ufer, das bis an das Wasser eine Breite von 11½ Fuß hatte. Da der Weserarm hier recht flach war, mußte die Stelle ausgetieft werden. Die für den Werftbetrieb vorgesehene Wasser- und Landfläche betrug vom Bollwerk an gerechnet rund 60 Fuß. Das Fahrwasser für die Schiffe, das bis zum Teerhof noch eine Breite von 180 Fuß und eine Tiefe von 20 Fuß hatte, wurde auf diese Weise durch die Arbeiten auf dem Werftgelände nicht beeinträchtigt[24]).

An Aufträgen gebrach es dem Unternehmen nicht. Bremens Bürger besaßen zu dieser Zeit 137 große Lastkähne, Eken, Böcke oder Bullen; dazu kamen noch 59 Fahrzeuge dieser Art von auswärtigen Schiffern und rund 200 kleinere sogenannte Dielenschiffe. Für sie alle soll es damals keine geeigneten Werftplätze gegeben haben, wo sie einem gründlichen Überholen unterzogen werden konnten. Es muß also ein günstiger Zeitpunkt gewesen sein, als Wolpmann am Neustadtsdeich seine Werft eröffnete, zumal Marten Strömer sich mit dem Gedanken trug, sein Handwerk aufzugeben und sich als Fahrensmann anheuern zu lassen.

Über zwei Menschenalter, bis in das 19. Jahrhundert hinein, war dieser Platz im Besitz der Familie Wolpmann. Der Mietkontrakt für ihn wurde wiederholt erneuert, wohl zuletzt für die Witwe von Johann Wolpmann, dem Enkel des Begründers der Werft, dessen Frau in zweiter Ehe den Schiffszimmermann Rustede heiratete; er fand bei den Gesellenunruhen im Juni 1791 den Tod[25]).

[23]) Akte ohne Signatur, 1644. Johann Flugger und Bielbriefe R. 11. p. 1. (19. März 1646).

[24]) Akten und Lageplan der Werft in P. 3. B. 2. c.

[25]) K. Helm, Die brem. Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrh. Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, S. 108.

4. Schiffszimmerei im Hafenort Vegesack

Sicher seit der Zeit, als der Ort Vegesack zu Beginn des 17. Jahrhunderts Hafen wurde, hat auch hier der Schiffbau seinen Anfang genommen. Zum mindesten mußten in einfacher Form Hellinge vorhanden sein, um Fahrzeuge ausbessern und kalfatern zu können. Der Neubau von Schiffen, vor allem für die Seefahrt, sollte nach wie vor ein Vorrecht Bremens bleiben, und dem Hafenmeister Arend Vogelsang verbot der Rat deshalb im Jahre 1677, sich in Vegesack ein Schiff bauen zu lassen, und bedeutete ihm, daß es nur auf den seiner Hoheit unterstehenden Plätzen in Bremen möglich sei.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts richtete Cord Cöper, der schon 1639 als ein Schiffbauer in Vegesack bezeichnet wurde, die erste Werft in dem neuen Hafenorte ein. Der Platz erstreckte sich am rechten Ufer der Aue und wies zwei Helgen auf, einen für runde Fahrzeuge wie Schmacken und Kähne und einen zweiten für Schiffe mit plattem Boden wie Eken und Böcke.

Cöper mußte gut gearbeitet haben; denn Bremer Schiffer suchten besonders gern Frachten für Vegesack zu erhalten, um dann gleich die Gelegenheit zu haben, ihre Fahrzeuge überholen zu lassen.

Nachdem Sohn und Stiefsohn das Werk des Vaters fortgesetzt und wie dieser wohl vorwiegend für den Flußschiffbau gearbeitet hatten, verfiel die Werft, was für die bremischen Schiffer einen Verlust bedeutete.

Henrich Wehmann war es dann, dem, da er auf dem ehemaligen Cöperschen Grundstück wohnte, der Rat nach anfänglichem Zögern im September 1726 erlaubte, eine Helling anzulegen, auf der er allerdings nur Kähne und platte Schiffe bauen sollte. Er gestattete ihm ferner, solche runden Fahrzeuge auszubessern, zu überholen und zu kalfatern, die nicht mehr als 20 Lasten trügen, während er für größere es nur dann tun durfte, wenn er vorher den Hafenmeister davon in Kenntnis gesetzt hatte und dieser selber nicht in der Lage war, die Arbeiten zu übernehmen[26]).

Als Cöper im 17. Jahrhundert diesen Platz für seine Werft einrichtete, hatte er damit für die Schiffszimmerei günstiges Gelände in Vegesack ausgesucht, das gerade in den folgenden Jahrhunderten in mehr oder minder größerer Ausdehnung immer wieder seine besondere Eignung dafür beweisen sollte.

[26]) L. Halenbeck, Geschichte der Stadt Vegesack, 1893, S. 144/147. J. Focke, Vom älteren bremischen Seeschiffbau, Jahrb. d. brem. Sammlungen 1910, S. 38.

5. Schiffbauten deutscher und ausländischer Werften in der bremischen Handelsfahrt

Der kleinlichen Schiffbaupolitik dieser Zeit und der fehlenden Unternehmungslust der Schiffszimmermeister und Werftbesitzer standen eine immer noch rege Handelsfahrt, die für die damaligen Verhältnisse als großräumig zu gelten hat, und die wachsende Bedeutung des Reedereigeschäfts in der Stadt gegenüber. Das mußte dazu führen, daß Kaufleute und Schiffahrtsunternehmer auf leistungsfähigen deutschen und ausländischen Werften ihren Bedarf an Schiffsgut bauen ließen oder von auswärts seetüchtige Fahrzeuge für ihren Zweck kauften, wofür oft bis zu 20 000 Reichstaler in einem Jahr ausgegeben werden mußten, eine Summe, für die man beispielsweise um 1780 in Eckernförde drei oder vier Galioten von rund 70 Lasten zimmern lassen oder nahezu zwei Brigantinen kaufen konnte. Gewiß war das bei dem geringen Umfang des heimischen Schiffbaus schon immer nötig gewesen, steigerte sich aber im 18. Jahrhundert auf ein Maß, das nie wieder erreicht werden sollte und gegen das die Zahl der damals auf bremischen Werften gezimmerten Fahrzeuge nur einen verschwindend geringen Bruchteil darstellt.

Wenn nun von der Ergänzung und Vergrößerung der bremischen Handelsflotte auf fremden Werften die Rede ist, so heißt das nicht immer, daß die Schiffe auf Grund bremischer Aufträge gebaut wurden, was natürlich vielfach der Fall war, sondern lediglich, daß die Schiffe von auswärtigen Werften stammten und oft erst später durch Kauf in die Hand bremischer Reeder kamen.

An der Spitze standen die Schiffbauplätze von Eckernförde, die im Laufe des 18. Jahrhunderts fast siebzig Seeschiffe für die Stadt Bremen unmittelbar oder durch zweite Hand gestellt haben. Es folgt Lübeck mit über vierzig Schiffen von rund 3000 Lasten, dann in weitem Abstand Königsberg und Flensburg mit über zehn Schiffen, die Ostseestädte Danzig, Stettin, Wolgast, Stralsund und Kiel, dazu die Schwesterstadt Bremens, Hamburg, lieferten bis zu zehn Fahrzeuge. Andere wichtige Werftplätze der damaligen Zeit an der Ostsee wie Greifswald, Rostock, Wismar oder Neustadt in Holstein stellten bis zu fünf Schiffe. Von westdeutschen Werften stammt nur ein geringer Bruchteil von dem, was die Ostseeplätze für Bremen im Laufe des 18. Jahrhunderts lieferten. Rund 180 Schiffe waren von den Helgen an der Ostsee vom Stapel

gelaufen, während es nur drei waren, wenn wir Hamburg dabei nicht berücksichtigen, die Zimmerleute in Emden, Jever und Leer gebaut hatten. Ebenfalls war noch nicht die Zeit für die Schiffbauplätze an der Niederweser gekommen, die erst gegen Ende des Jahrhunderts ihre Kräfte zu rühren begannen; in jener früheren Zeit haben sie nicht mehr als fünf Fahrzeuge gestellt.

Noch immer lagen die leistungsfähigen Werften der Nordseeküste in Holland, woher die bremischen Reeder rund vierzig Schiffe bezogen. Vornehmlich in Amsterdam, Rotterdam, Zaandam oder Stavoren, in der Provinz Vriesland an der Zuidersee gelegen, kaufte man sie, in der Hauptsache Kuffen, ein ausgesprochen niederländischer Schiffstyp, der sich gut für die Küstenfahrt der Nordsee eignete.

Hinter Holland treten die anderen europäischen Länder als Herkunftsland weit zurück. Keins stellte über zehn Fahrzeuge, und sie stehen nach der Zahl in der Reihenfolge: England, Dänemark, Frankreich und Schweden.

Auch für die gegen Ende des 17. Jahrhunderts aufgenommene bremische Grönlandfahrt, die 1723 mit 25 die höchste Zahl an Fahrzeugen erreichte, werden bei weitem die meisten Schiffe nicht bremischen Ursprungs gewesen sein. Die uns überlieferte Liste der 19 Grönlandfahrer um 1700 mit insgesamt 2410 Lasten verschweigt uns leider die Herkunft der einzelnen Schiffe[27]). Wir wissen aber aus späteren Aufzeichnungen, daß in jener Zeit von sieben Grönlandfahrern nur einer auf bremischem Helgen vom Stapel lief, und zwar die Fleute „Jungfrau Anna" mit 180 Lasten, die Ocke Martens 1709/1710 gezimmert hatte. Von den übrigen sechs stammten drei aus Holland, einer aus England und zwei aus Lübeck. Erst als Johann Janssen, der tatkräftige und geschickte Schiffbauer aus Vegesack, gegen Ende des 18. Jahrhunderts seine Wirksamkeit entfaltete und damit für Bremen eine fruchtbare Periode des Schiffbaus einleitete, waren es drei Fahrzeuge der Grönlandfahrt, die auf einheimischen Werften gezimmert waren, von den durchschnittlich sechs, die man damals nur noch auszurüsten pflegte[28]).

Das gilt auch für die bremischen Kauffahrer. Als die Schiffszimmerleute in Bremen, in Vegesack und an der Lesum in den letzten beiden Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts ein Fahrzeug nach dem anderen aufsetzten und vom Stapel laufen ließen, gingen die Lieferungen deutscher

[27]) Designatio der Bremer Schiffe (R. 11. p. 1.).
[28]) Zusammenstellung auf Grund der Bielbriefe 1698—1806, R. 11. p.

und ausländischer Werften erheblich zurück. Die einheimischen Handwerker nahmen nun das Heft in die Hand, und sie verfertigten für die bremische Handelsflotte in großer Zahl Meisterstücke hölzerner Frachtensegler.

6. Die vorherrschenden Schiffstypen der bremischen Kauffahrerflotte

Im Jahre 1600 stellte der Bojer mit 20 Fahrzeugen von 106 Schiffen der bremischen Kauffahrerflotte einen großen Teil der seegehenden Schiffe Bremens. Als ausgesprochenes Lastfahrzeug war er wegen seines geringen Tiefgangs besonders für den Verkehr an der Nordseeküste und auf der immer mehr versandenden Weser gut geeignet[29]).

Ähnliche Vorteile wies die in Holland zuerst gebaute Fleute auf, die außerdem noch den Vorzug besaß, daß sie am Winde zu segeln vermochte. Beide Schiffstypen niederländischen Ursprungs sind auch weiterhin auf bremischen Werftplätzen gezimmert worden, der Bojertyp, soweit wir es aus den wenigen uns erhaltenen Bielbriefen ersehen können, vermutlich bis um die Mitte des 17. Jahrhunderts, während die Fleute noch fast das ganze 18. Jahrhundert hindurch eine gewisse Bedeutung für den bremischen Schiffbau haben sollte. Das letzte Fahrzeug dieser Art, das aufgesetzt und gezimmert wurde, war die in Vegesack im Jahre 1784 von Stapel gelaufene Fleute „Joh. Caspar Lavater", deren Taufe der berühmte Schweizer Pfarrer selber vollzog[30]). Es war wohl die letzte, die man überhaupt in Deutschland gebaut hat. Die noch seetüchtigen Fahrzeuge dieses Typs fanden jedoch noch vereinzelt bis in das 19. Jahrhundert hinein ihre Verwendung in den Walfangflotten.

Hat diese Schiffsart keine Erben hinterlassen, so löst den Bojer ein ihm völlig wesensverwandter Sprößling, die Galiot, ab. Es ist sicher ein für uns glücklicher Zufall, daß unter den Bielbriefen, die für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts nur in wenigen Stücken auf uns gekommen sind, in einem von dem Schiffszimmermeister Cornelius Brummer bezeugt wird, daß er 1645 an „gewöhnlichem Orte", was heißen will: auf dem Teerhof, die Galiot „Die Fortuna" öffentlich zu

[29]) Hagedorn a. a. O., S. 98.
[30]) O. Höver, Von der Galiot zum Fünfmaster, 1934, S. 62.

zimmern begann, die dann im folgenden Jahr völlig fertig geworden ist[31]). Zeitlich gesehen ist es durchaus möglich, daß es das erste hier in Bremen gezimmerte Fahrzeug dieses Typs gewesen ist, der wie Bojer und Fleute holländischen Ursprungs war und bei seiner großen Mannigfaltigkeit der Formen, die er entwickelte, im 18. Jahrhundert an der ganzen Nord- und Ostseeküste gebaut wurde[32]).

Die Galioten waren „kleinere, auf Kiel und mit abgerundetem Vor- und Achterschiff gebaute Seeschiffe". Ihr besonders durchgeformtes Deck, eine Erhöhung von Bug und Heck bewirkend, verlieh dem Fahrzeug Seetüchtigkeit und erhöhte sein Ladevermögen. Nach der Takelung unterschied man die Galiot, die Huckergaliot — der Hucker war ein ebenfalls aus Holland stammender Segler — und die Galiot mit drei Masten[33]).

Die Strömersche Werft auf dem Teerhof hat, soweit wir es auf Grund der Bielbriefe feststellen können, unter den wenigen seegehenden Fahrzeugen, die sie geliefert hat, vorwiegend Galioten gezimmert. Sie waren sicher wie einst Bojer und Boot für die bremische Schiffahrt wegen ihrer völligen Form und des ziemlich flachen Bodens besonders geeignet, zumal sie schon bei einer Ladefähigkeit von 40 bis 50 Lasten den Seeverkehr bewältigen konnten, ja sogar später nach allen amerikanischen und ostasiatischen Häfen die Fahrt aufzunehmen vermochten.

Es ist deshalb sicher kein Zufall, daß Bremen seinen Schiffsbestand vorwiegend durch Fahrzeuge dieses Typs ergänzte und erhöhte. Eckernförde lieferte unter den rund siebzig von hier erworbenen Schiffen weit über die Hälfte Galioten, und zwar vorwiegend einmastige, deren Ladevermögen um die 50-Lasten-Grenze lag; nahezu das Gleiche läßt sich für das Schiffsgut feststellen, das lübische Werften für hiesige Kaufleute und Reeder stellten.

Daneben hat in der bremischen Kauffahrerflotte die Kuff eine nicht unerhebliche Rolle gespielt — ein Schiffstyp, wiederum holländischen Ursprungs, der ein sehr völliges, stark gebautes Kielschiff mit verhältnismäßig flachem und breitem Boden hatte und große Ladefähigkeit besaß. Wohl ausnahmslos hat man Fahrzeuge dieser Art in Holland und auf

[31]) Bielbriefe R. 11. p. 1. (11. Juni 1647).

[32]) H. Szymanski, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, Pfingstbl. d. Hans. Geschichtsvereins, Bl. XX, 1929, S. 33.

[33]) Szymanski a. a. O., S. 33; Höver a. a. O., S. 67 (Merkmale der Galiot).

friesischen Werftplätzen bauen lassen oder gekauft. Mehr als der dritte Teil allen Schiffsgutes, das im Laufe des 18. Jahrhunderts aus den Niederlanden nach Bremen kam, stellte diesen Typ dar[34]).

So waren vorwiegend die kleineren Schiffstypen, wie um 1600, für den Seeverkehr der Stadt im Gebrauch. Eine uns überlieferte Liste, die um 1700 entstanden sein muß[35]), zählt unter den 52 bremischen Kauffahrern allein 41 Fahrzeuge, deren Ladefähigkeit die Grenze von 50 bis 60 Lasten nicht überschreitet, acht Schiffe, deren Größe 70 bis 80 Lasten beträgt, und nur drei Segler, die mit 90 bis 100 Lasten vermessen sind. Davon ausgenommen waren wegen der besonderen Verwendung die 19 bereits aufgeführten Grönlandfahrer, die durchschnittlich je 100 bis 150 Lasten zu fassen vermochten.

Bevorzugte man im 17. Jahrhundert den Kleinschiffstyp, schon durch die Ungunst des heimatlichen Stromes dazu genötigt, so können wir feststellen, daß Kaufleute, Reeder und Schiffer auch im Laufe des 18. Jahrhunderts dabei geblieben sind. Können auch die wenigen Schiffsneubauten in Bremen das nicht bestätigen, so doch die große Zahl der nach hier eingeführten Fahrzeuge. Neben den vielen einmastigen Galioten von den Werften in Eckernförde und Lübeck und den Kuffen von holländischen Schiffbauplätzen zeigen auch die Fahrzeuge, die von den übrigen Ostseeplätzen stammten und in die hiesige Schiffahrt eingestellt wurden, daß sie hauptsächlich und in manchen Fällen sogar ausnahmslos dem Typ des Kleinschiffes angehörten.

Von acht Schiffen, die in Kiel gezimmert worden waren, gehörten sieben Fahrzeuge den kleineren Schiffsarten an, neben der einmastigen Galiot auch die um die Mitte des 18. Jahrhunderts auftretende Galeaß, ein Typ, ebenfalls von großer Ladefähigkeit, der an der deutschen Ostseeküste die Galiot zu verdrängen begann und zuerst in Pommern aufgesetzt worden war.

Das gleiche gilt für Stettin: von fünf Schiffen, die Bremen erwarb, waren vier mit 40, 50, 60 und 70 Lasten deklariert. Ebenso lagen die Verhältnisse für die auf Königsberger Werften gebauten Schiffe. Von elf Fahrzeugen hatten nur zwei eine Lademöglichkeit von 90 bis 100 Lasten; alle anderen überschritten nicht die 80-Lasten-Grenze, die meisten lagen um ein Vielfaches darunter. Von den aus Wolgast bezogenen sechs Schiffen wies keins über 70 bis 80 Lasten auf.

[34]) Szymanski a. a. O., S. 10. — Bielbriefe 1698—1806, R. 11. p.
[35]) Designatio der Bremer Schiffe (R. 11. p. 1.).

Dieses Bild, daß fast zwei Jahrhunderte die Kleinschiffstypen in der bremischen Handelsflotte vorherrschten, begann sich erst im 19. Jahrhundert zu ändern, als Bremen den Anschluß an den transozeanischen Verkehr gefunden hatte.

III.

Ein Jahrhundert Blütezeit des bremischen Holzschiffbaus 1780 bis um 1870

1. Kurze Blüte des Schiffbaues in der Stadt Bremen

Als Bremen mit der politischen und wirtschaftlichen Befreiung der Vereinigten Staaten von Amerika seinen Übersee- zum transozeanischen Handel ausbaute[1]) und damit seiner Schiffahrt neue und große Aufgaben erwuchsen, schlug endlich auch die große Stunde für den Schiffbau. War seine Blüte in der Stadt Bremen nur von kurzer Dauer, so war ihm dagegen in Vegesack und später in Bremerhaven ein langes Leben beschieden. Hier entwickelten sich nicht nur im Laufe der Zeit bedeutende Werftanlagen, sondern ihre Schiffbaumeister waren Persönlichkeiten, die auf ihrem Gebiete Pionierarbeit leisteten.

Es ist deshalb auch wohl kein Zufall, daß aus Vegesack der Schiffszimmermann kommen sollte, der mit Hilfe Bremer Kaufleute für ein knappes Jahrzehnt einmal innerhalb der Mauern ihrer Stadt seinem Handwerk Ansehen und Bedeutung verlieh, was selbst die Arbeit auf den alten Plätzen des Teerhofes zu beleben schien und den Rat zu einer großzügigeren Einstellung veranlaßte, wobei betont werden mag, daß beides — die neu heraufziehende Zeit und der Antrieb, der von Persönlichkeiten ausging, — zusammenwirkte.

Das hub an im Jahre 1777, als der Holzhändler Elard Selmann und sein Kompagnon Stavenhüter den Rat um einen Schiffszimmerplatz auf dem Werder baten, und darum, für ihre geplanten Schiffsneubauten einen Meister und einige Gesellen aus Vegesack holen zu dürfen. Der Meister war Johann Janssen, der bereits seit 1770 mehr als 10 seegehende Fahrzeuge auf der Werft von Hinrich Müller gezimmert hatte.

[1]) Bessell, Bremen, a. a. O.; Fr. Prüser, Zwölfhundert Jahre bremischer Geschichte, in „Lebenskreis", S. 133 ff.; Beutin a. a. O., S. 300.

Er kam nach Bremen, und schon im Jahre 1777 entstanden auf dem Werder eine zweimastige Huckergaliot, auf dem Teerhof eine Brigantine unter seiner sachkundigen Leitung, während er noch auf Müllers Werft in Vegesack für die Galiot eines bremischen Schiffes im Bielbrief verantwortlich zeichnete.

Das spricht für seine Beweglichkeit und seine Tatkraft, die der neuen Werft voll zugute kamen, als er sich ihr wohl 1780 ganz zur Verfügung gestellt hatte.

Es galt manche Schwierigkeiten bei ihrem Ausbau zu einem leistungsfähigen Betrieb zu überwinden. Der Platz auf dem Werder war keineswegs günstig in seiner Lage zum Strom. Im Westen begrenzte ihn der ehemalige Verlauf der Piepe beim früheren Brautkastell — die spätere Holzstraße —, und im Süden stieß er an die Kleine Weser. Somit lag er oberhalb der Brautbrücke, und die Schiffe, die hier vom Stapel liefen, mußten eine aus niedrigen Jochen bestehende Brücke passieren, ein Hindernis, das sich bei dem ersten Schiff zeigte, das auf dem Werder den Helgen verließ. Man half sich dann damit, daß man den Rumpf oberhalb der Brücke voll Wasser pumpte, um ihn so zu senken, daß er unter der Brücke — selbstverständlich ohne Masten — hindurchfahren konnte. Daß diese Umständlichkeit fürderhin vermieden werden mußte, war ohne weiteres klar, und schon bald darauf genehmigte der Bürgerkonvent auf einen Antrag der Werftbesitzer hin 500 Taler für das Umändern des dritten Brückenjoches von der Neustadtseite her als Klappbrücke, das mit 37 Fuß Breite ausreichte, um die Schiffe, für die eine Weite von 36 Fuß nötig war, jederzeit ungehindert hindurch zu lassen[2]).

Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir in Janssen den Mann sehen, der mit seiner Person dahinter stand, diese Schwierigkeit zu überwinden. Daß man nicht das Schiffbaugelände auf dem Teerhof, wo unter seiner Leitung 1777 schon die Brigantine „Weser" gebaut worden war und 1778 die Galiot „Aurora" und das unterhalb der Brücken lag, als Werftplatz beibehielt, mag seinen Grund darin gehabt haben, daß es in festen Händen war und zum anderen nicht genügend Raum bot. Man muß berücksichtigen, daß Selmann und Stavenhüter bald um eine Vergrößerung ihrer Werft einkamen, um eine weiträumigere Anlage zu schaffen. Die folgenden Jahre bewiesen es, in denen in der Regel drei, oft auch noch mehr Schiffe in Arbeit waren.

[2]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 31 ff.

Es waren im ganzen rund 25 Fahrzeuge in der kurzen Zeit von acht Jahren, die der Vegesacker Meister auf dem Werder baute[3]).

Dieses plötzliche Aufleben des Schiffbaues in Bremen, das nun auch die Unterstützung der Obrigkeit fand, führte zu einer Reform der Akzise.

Nicht alle ein- und ausgeführten Waren unterlagen ursprünglich diesem Zoll. So fiel außer den Ankern — nur diese verzeichneten die Rollen des 16. und 17. Jahrhunderts — alles andere, was zum Schiffbau gehörte, nicht darunter und war frei. Als die Akzisekammer 1780 das Schiffbauholz mit in den Kreis der abgabepflichtigen Güter einbezog, erhob sich verständlicherweise Protest dagegen. Der Rat war diesmal klug genug, die günstige Entwicklung nicht zu hemmen, und erklärte das Holz, das der Schiffbau für hiesige und fremde Rechnung gebrauchte, für akzisefrei. Als dann im folgenden Jahre Handwerker, die durch den auflebenden Schiffbau manchen guten Verdienst fanden, an den Rat herantraten, seien es die Drechsler oder die Segelmacher, ihre angefertigten Arbeiten von der Akzise zu befreien, wurde am 15. November 1781 verfügt, daß sowohl für den Bau neuer Schiffe, als auch für die „Reparation" alter Fahrzeuge alles an Holz, Eisenwerk, Tauen, Segeln und an Drechslerarbeit, die aus der Anfertigung von Gienen, Blöcken, Scheiben und Pumpen bestand, akzisefrei von hier versandt werden dürfte, wobei es gleichgültig war, ob diese Arbeit hiesige oder fremde Schiffer bestellt hatten[4]). Es war ein letzter Versuch, den Schiffbau in Bremen, der unter Johann Janssens Leitung plötzlich und in größerem Umfange einsetzte, zu steigern, ihn zum mindesten aber zu erhalten. Aber der Wettbewerb der Werften in Vegesack und vor allem an der Lesum in St. Magnus und Burg ließ es nicht mehr dazu kommen. Bereits gegen Ende der achtziger Jahre, als Janssen wieder ganz und gar in Vegesack tätig war, jetzt als der Eigentümer des Müllerschen Betriebes, hatten sich die Werften in der Nähe der Stadt zu nicht mehr zu besiegenden Nebenbuhlern entwickelt.

Es war deshalb für den Kaufmann Tietjen nicht leicht, solchem Wettbewerb standzuhalten, als er im Jahre 1795 eine Werft auf dem Woltmershauser Werder anlegte, und zwar westlich der Mauer, die den Neustadtsgraben von der Weser trennte und mit ihrer Vorrichtung

[3]) Ebd., S. 32. — Bielbriefe R. 11. p. (1698—1788).
[4]) Akzisefreiheit: Schiffsbaumaterialien 1780/1781 (R. 2. A. h. 2., S. 4).

zum Öffnen der Schleuse im Volksmund der „Bär" oder „Bartadean" genannt wurde. Schon, als er noch nicht die Erlaubnis von den Neustadtsherren für seine Schiffszimmerei eingeholt hatte, begann er mit dem Bau von Fahrzeugen, zunächst für dänische Rechnung. Darüber hinaus hat er auch ein Schiff von 60 Lasten, „Dorothea Henrietta", und die Bark „Juno" für bremische Auftraggeber unter der kundigen Leitung seines Schiffszimmermeisters Cord Elmers bauen lassen[5]).

Doch nach wenigen Jahren ging das Unternehmen wieder ein, eine Folge der stetig wachsenden Konkurrenz der Werften in Vegesack und an der Lesum. Die Zeit, den Schiffbau in größerem Umfange in Bremen heimisch zu machen, schien endgültig vorbei zu sein. Jedoch bleibt Tietjen das Verdienst, erkannt zu haben, daß nur außerhalb der Mauern neues Gelände für Werftanlagen zu erschließen war, wollte man diesen wichtigen Zweig des wirtschaftlichen Lebens der Stadt überhaupt noch erhalten. Das beginnende 19. Jahrhundert hat ihm darin recht gegeben. Sein Schiffszimmerplatz wurde noch bis um die Mitte des Jahrhunderts benutzt; auch entstand manche andere Werftanlage vor den Toren auf dem gegenüberliegenden Ufer des Stromes.

2. Die Schiffbaumeister in Vegesack und ihre Werften

Obwohl die Werften in Vegesack und an der Lesum, dort auf Grund des Stader Vergleichs von 1741, wonach nur Hafen und Havenhaus bremisch blieben, auf einem Gelände angelegt worden waren, das der hannoverschen Hoheit unterstand, so sind sie doch von Anfang an zu den bremischen Werften zu zählen, in dem Sinne, daß sie sowohl ihr Entstehen als auch ihre Entwicklung ausnahmslos dem neuen Überseehandel der alten Hansestadt zu verdanken haben. Zudem wurden sie ja auch bald ein Bestandteil des bremischen Staatsgebietes: der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 gab der Stadt die Landeshoheit über Vegesack zurück und verlieh ihr den uneingeschränkten Besitz von Burg an der Lesum. Lediglich St. Magnus mit der Werft der Familie Raschen blieb außerhalb bremischer Staatshoheit, kann deswegen aber ebenso als ein Werftplatz der Stadt angesehen werden, da sie wie die anderen vornehmlich für die Reeder, Schiffer und Kaufleute Bremens in großem Umfange Seeschiffe baute.

[5]) Werft Tietjen (P. 3. A. 7. c. 4).

Es war im Jahre 1770, als der Schiffszimmermeister Hinrich Müller in Vegesack auf dem Vorlande des Weserstromes unterhalb der Hafeneinfahrt, jedoch noch auf einem Gelände, das damals unter hannoverscher Hoheit stand, eine Werft anlegte, dort, wo jetzt die „Strandlust" liegt. Sie maß 300 Fuß in der Länge und rund 100 Fuß in der Breite. In Johann Janssen fand er einen tatkräftigen Meister, der die Seele des Betriebes wurde und hier innerhalb eines Jahrzehnts mehr als zehn Schiffe baute, von denen zwei einmastige Galioten noch im Gründungsjahr der Werft für bremische Rechnung vom Stapel liefen. Während der Zeit, als Janssen in Bremen auf dem Werder seine Tätigkeit entfaltete, scheint der Bau neuer Seeschiffe auf Müllers Platz zeitweise indes ganz geruht zu haben. Erst nach der Rückkehr des Meisters lebte hier die Arbeit wieder in vollem Umfange auf, und fast in jedem Jahr verließ ein Schiff die Werft, deren Eigentümer nach der Wiederaufnahme seines Handwerks in Vegesack Johann Janssen geworden war[6]).

Sein Name galt viel und gleichermaßen seine sachkundige Leitung, unter der das Schiffszimmerhandwerk in Vegesack gedieh. Umsonst ließ nicht der Kaufmann G. Joachim Schröder, der 1799 die alte Wehmannsche Werft zu neuem Leben erweckte, ihn auf seinem Gelände an der Auemündung 1800 die Bark „Der Weltbürger" zimmern. Und ein Jahr darauf baute er im Auftrage des bremischen Rats eine Herrenjacht für 2200 Taler, die letzte dieser Art, die jedoch 1830, als sie längere Zeit untätig an der Wichelnburg und bei den Tranbrennereien vor Anker gelegen hatte, ein wenig rührseliges Ende in einer Versteigerung fand[7]). Nachdem den Meister schon seit Jahren die „schwellende Gicht" so sehr geplagt hatte, daß er oft nicht einmal mit seinen bewickelten und geschwollenen Händen die Feder oder den Stift führen konnte, starb er 1802.

Sein Sohn Peter übernahm das Erbe und machte mit seiner soliden Arbeit und dem Vertrauen, das bremische Kaufleute und Reeder zu seinem Handwerk hatten, dem Namen seines Vaters alle Ehre.

Am 16. Juni des Jahres 1808 übergab er die 200 Lasten große Bark „Mentor", die er für Fr. & E. Delius gebaut hatte, ihrem Element, ein Schiff, das unter Führung von Kapitän Wendt die Welt umsegeln

[6]) Halenbeck, Vegesack, a. a. O., S. 150; im Anhang Lageplan. — Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 41.

[7]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 42.

sollte. Es spricht ferner für seine Tatkraft und seine Regsamkeit, daß in der Zeit von 1802 bis 1810 über zwanzig Schiffe auf seiner Werft vom Stapel liefen, von denen das letzte die Galiot „Juno" war. Bald darauf muß er gestorben sein, wohl nicht mehr erlebend, daß sein und seines Vaters Werk einen empfindlichen Schlag erlitt, als unter der französischen Herrschaft auch der Schiffbau vollständig darniederlag.

Nach diesen trüben Jahren war es dann Jürgen Sager, der auf dem alten Werftplatz, den einst Hinrich Müller angelegt hatte, das Handwerk in alter, von Janssen geschaffener Tradition wiederaufnahm.

Auch sein Sohn Peter führte den Betrieb seines Vaters in althergewohnter Weise weiter und beschäftigte oft nahezu 200 Gesellen und Arbeiter. Etwa 100 größere und kleinere Seeschiffe lieferte diese Werft, die sich nach wie vor des Vertrauens der bremischen Kaufmannschaft erfreute und wegen ihrer guten und sicheren Arbeit bekannt war[8]).

Es nimmt nicht wunder, daß der einst von Wehmann für seine Schiffswerft an der Einfahrt des sogenannten alten „Deeps" ausgesuchte Platz, der sich im 18. Jahrhundert bei den Schiffern besonderer Beliebtheit erfreut hatte, auch jetzt in der beginnenden Blütezeit des Schiffbaus wieder seiner alten Bestimmung dienen sollte.

Ein Vorspiel ging voraus, ehe Johann Lange, dessen Name einen besonderen Klang bekommen sollte, weit über die Grenzen seiner Wirkungsstätte hinaus, hier seine Werftanlage schuf.

Vermutlich baute der Barsemeister Johann Mensing, derselbe, der 1785 für zehn Jahre den Strömerschen Schiffszimmerplatz auf dem Teerhof gepachtet hatte, auf dem Gelände der ehemaligen Wehmannschen Werft 1786/1787 die Brigantine „Seelust" und 1791 die Brigg „Juliana", beide Fahrzeuge im Auftrage bremischer Kaufleute und Bürger. Später erwarb der Kaufmann G. Joachim Schröder den Platz, auf dem Johann Janssen für ihn die Bark „Der Weltbürger" gezimmert hatte und wo sein Eigentümer selbst 1806 eine Galiot mit drei Masten vom Stapel laufen ließ. Es war das Jahr, in dem Johann Lange das Werftgelände mietete, um hier eine eigene Schiffszimmerei einzurichten.

Der damals Einunddreißigjährige brachte alle Voraussetzungen mit, hier einen bedeutenden Betrieb aufzubauen.

Als Sohn eines Vegesacker Schiffszimmermanns, der wegen seiner

[8]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 42.

Der Werftplatz von B. Wencke in der Steffensvorstadt.

Auf dem Stapel die Brigg „Betty" (ca. 100 Lasten) 1848.

hervorragenden Gabe, Modellschiffe zu schnitzen, weit bekannt gewesen war, kam er nach dem frühen Tode seines Vaters, den er kaum gekannt hatte, in die Lehre seines Gevatters, des bekannten Meisters Johann Janssen, der ihn später als Meisterknecht auf seiner Werft anstellte. Hier hatte er nach dem Tode seines Paten dessen Witwe und Sohn mit seiner Erfahrung in den ersten schweren Jahren gedient. Als er dann 1803 mit Anna Raschen aus St. Magnus die Ehe geschlossen hatte, wollte er seine Kräfte einem eigenen Unternehmen widmen, womit er drei Jahre später auf dem Schröderschen Gelände beginnen konnte.

Eine Galiot und eine Heringsbuyse für die Bremer Fischerei waren die ersten Schiffe, die auf seiner Werft entstanden. Es war der Auftakt für seine vielseitige, umfangreiche und nie rastende Tätigkeit, die nur die Franzosenzeit unterbrach, in der er lediglich durch den Bau von Bojern, Kuttern und Loggern und durch Besserungsarbeiten an französischen Kanonenbooten den Betrieb aufrechterhalten konnte.

Es waren schwere Jahre, die aber seine Tatkraft nicht lähmten; denn erst jetzt begann der glänzende Aufstieg seines Unternehmens, dessen Gelände er nach 1814 in einem öffentlichen Verkauf als Eigentümer erwarb und das er auf die andere Seite der Aue nach Grohn ausdehnte.

Schiff auf Schiff verließ in den drei Jahrzehnten, die ihm das Schicksal für sein Werk vergönnte, die Helgen seiner Werft: Dreimaster, Barken, Briggen, Galioten und viele Fahrzeuge der Kleinschiffahrt. Es gab wohl keinen Schiffstyp der damaligen Zeit, der dem bremischen Handel und seiner Schiffahrt diente, den Lange nicht auf seiner Werft gebaut hätte. Selbstverständlich standen die Reeder und Kaufleute Bremens als Auftraggeber an erster Stelle; aber auch manches Fahrzeug setzte er für Hamburger, Oldenburger und hannoversche Rechnung auf, dabei nicht zu vergessen, daß er einen Dreimaster, drei Briggen, einen Schuner und drei Galioten für eigene Rechnung gezimmert hat, um selbst als Reeder und Schiffsherr auftreten zu können.

Aber er war nicht nur der Schiffszimmermann, der nach althergebrachter Weise sein Handwerk ausübte und den Wert seiner Arbeit lediglich in einem sicheren und soliden Bau seiner Fahrzeuge sah; vielmehr setzte er sich auch für den Fortschritt ein, Überkommenes und Althergebrachtes zu verbessern und Schiffsformen und -typen den Verhältnissen der neuen Zeit des Überseehandels anzupassen. Er war ein

Pionier, der nicht ohne Unterlagen vorstieß, sondern von dem ausging, was sich im Schiffbau erprobt und bewährt hatte.

Darin sollte die französische Zeit, unter der Lange wie jeder andere Werftbesitzer im Niederweserraum gelitten hat, dennoch Frucht für das Werk des Vegesacker Schiffbaumeisters tragen. Er, der damals, in der Zeit der Kontinentalsperre, sechs Logger baute, wahrscheinlich für Regierungsstellen Napoleons, die sie als schnellsegelnde Wachtschiffe entlang der deutschen Küste stationierten, lernte damals zuerst diesen Schiffstyp, der französischen Ursprungs war, kennen, nicht zuletzt das Besondere an ihm, die schärfere und schmalere Bauart, die gegenüber den völligen, breiten und runden Fahrzeugen, deren Vorbilder aus Holland gekommen waren, in den Kreisen der Schiffbaumeister in Vegesack oder an der Lesum als ungewohnt empfunden wurde.

Doch Lange, der später stets die scharfe Formgebung für große Schiffe bevorzugte, die er auf seiner Werft zimmern ließ, hat wohl damals zuerst die Scheu vor dem Neuen und Ungewohnten überwunden, sich intensiv damit beschäftigt und den Wert erkannt, der sich daraus für die Segelschiffahrt nach Übersee ergeben konnte. So öffnete er damit den Weg für die Aufnahme anderer scharfgebauter Schiffstypen, die, Schöpfungen nordamerikanischer Werften, den seit Jahrhunderten herrschenden Einfluß holländischer Formen allmählich brechen sollten. Daß er dabei gründlich zu Werke ging, wie er es in seinem Handwerk jederzeit tat, mag beweisen, daß er seinen ältesten Sohn und Erben für drei Jahre in die Vereinigten Staaten schickte, dort zu lernen und Erfahrungen zu sammeln zum Nutzen des heimischen Schiffbaus.

Er selbst ließ es sich nicht nehmen, als ihm der Bremer Kaufmann und Reeder Friederich Schröder 1816 den Auftrag erteilt hatte, ein Dampfschiff zu bauen, das erste, das der Weserstrom auf seinem Rücken tragen sollte, zunächst, bevor er mit der neuen Aufgabe auf seiner Werft begann, in England, von einigen Sachverständigen begleitet, diese neue Errungenschaft der Technik zu studieren. Schon Anfang Mai des Jahres 1817 hatte er den Auftrag ausgeführt; aber peinlich genau war er zu Werke gegangen, damit die Dampfmaschine, die erst später aus Birmingham eingetroffen war, ohne Änderung in den Rumpf des Schiffes hatte eingebaut werden können.

So hinterließ er, der noch wenige Jahre vor seinem Tode mit der hannoverschen Verdienstmedaille aus Gold ausgezeichnet worden

war, als er am 29. April 1844 die Augen schloß, eine Werft von Rang und Ansehen: noch kurz vorher war sie durch die Errichtung eines Trockendocks in Bremerhaven erweitert worden. Auf ihr war es möglich, bei einer Belegschaft von 600 Mann ein Seeschiff in der kurzen Frist von sechs Wochen aufzusetzen, zu zimmern, zu takeln und für die Jungfernreise auszurüsten. H. H. Meier & Co., D. H. Wätjen & Co. und J. F. W. Iken & Co. zählten zu ihren bedeutendsten Auftraggebern.

Den Nachfolger in Planung und Leitung fand sie in Langes ältestem Sohne Johann, der das Werk seines Vaters hütete und wie dieser den Fortschritt in der Technik aufgriff und seinem Betrieb zunutze machte, so, wenn er noch im Todesjahr seines Vaters dazu überging, Einrichtungen zu schaffen, die dem Bau von eisernen Dampfschiffen dienen sollten[9]).

Hatte auch Bremens Handel in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts einen gefährlichen Tiefstand zu verzeichnen gehabt und waren die schnellsegelnden Schiffe der Amerikaner mehr und mehr in der Fahrt auf den Weserstrom erschienen, so setzten doch Kaufleute, Reeder und Schiffbaumeister schon bald nach den unruhigen Zeiten alle Kräfte an, ihrer Stadt die kaum errungene Stellung im Welthandel aufs neue zu erobern und den amerikanischen Schiffen den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Um 1840 hatte die Stadt mit fast allen bedeutenden Ländern in der neuen Welt und im alten Europa günstige Handelsverträge abgeschlossen[10]), und Reeder und Schiffbauer waren nicht untätig gewesen, von Amerika zu lernen, diese den Bau der schnellen Paketsegler, jene die Einrichtung der Linienreederei mit eben diesen Schiffen. Und wenn in dem Jahrzehnt von 1840 bis 1850 die Reederei eine durchgreifende Verjüngung ihrer Flotte vornahm[11]), so ist es zu verstehen, daß in Vegesack eine dritte Werft ins Leben gerufen werden konnte, die im Verein mit den beiden alten Unternehmen die großen Aufgaben lösen sollte, die der Schiffbau in diesem Spiel der Kräfte stellte.

Es war Hermann Friedrich Ulrichs, der im Jahre 1838 am nordwestlichen Ende von Vegesack einen Platz für eine neue Werftanlage am Fährgrund erwarb. Der damals 29 Jahre alte Großkaufmannssohn, der

[9]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 39/40. — Halenbeck, Vegesack, a. a. O., S. 151 ff. — Höver a. a. O., S. 109, 111. — D. Steilen, Geschichte der brem. Hafenstadt Vegesack, 1926, S. 90 ff. — Bild: Werft Joh. Lange, Focke-Museum. — Akten: Werft Lange, P. 13. a. 16. — Über Lange neuerdings Curt Allmers in den „Niedersächs. Lebensbildern", 2. Bd., 1954, S. 135—146.

[10]) Beutin a. a. O., S. 30.

[11]) Höver a. a. O., S. 166 ff.

einer bekannten und geachteten Bremer Familie entstammte, hatte in Kopenhagen den Schiffbau studiert und in Apenrade sich mit dem Technischen und Handwerklichen seines Berufs vertraut gemacht. Wie Langes Sohn, war er in Nordamerika gewesen, Kenntnisse und Erfahrungen in dem Land zu sammeln, das inzwischen die für den Schiffbau klassische Rolle, die Holland einst gespielt, übernommen hatte[12]).

Drei Schiffe waren es, mit denen er seine Werft einweihte, die Briggen „Franzisko", „Victoria" und „Arminius", von denen die beiden ersten je 110 Lasten groß waren[13]).

Vielseitig war seine Tätigkeit: neben den Fahrzeugen und Typen, die in die bremische Fahrt über die Meere eingestellt wurden, baute er für das Ausland Schiffe, die auf Binnenseen verwendet werden sollten und die auseinandergenommen an ihre Bestimmungsorte geschickt wurden, wo man sie wieder zusammensetzte.

Er ist es auch gewesen, dessen Erfahrungen und Aufgeschlossenheit sich Arnold Duckwitz bei seinem Bestreben, eine deutsche Flotte zu schaffen, zunutze machte. So erhielt er einen Auftrag für das erste Kanonenboot, das, noch durch Ruder fortbewegt, am 20. Juni 1848 auf seiner Werft vom Stapel lief. Darüber hinaus reiste er, von Duckwitz darum gebeten, nach England, wo er sein fachmännisches Urteil über ein Dampfschiff abgab, das man für die neue Flotte ankaufen wollte. Diesem Werk stellte er seine Werft jederzeit zur Verfügung, als es galt, die von der Seezeugmeisterei erworbenen Fahrzeuge gründlich zu überholen. Keine Mühe scheute er, um die Dampffregatte „Erzherzog Johann", bei der damals ein Dock für die Bodenbesichtigung notwendig war und deren Reparatur und Instandsetzung 28 120 Taler verschlang, wieder flottzumachen. War dieser jungen deutschen Kriegsflotte auch ein frühes und bitteres Ende beschieden, so verdient in ihrem Bereich doch der Name von Ulrichs als Schiffbaumeister durchaus neben dem von Duckwitz und Admiral Brommy genannt zu werden.

Der Werft jedoch galt sein Sinnen und Trachten, wobei er sich stets von dem Grundsatz leiten ließ, trotz der Fülle der Aufgaben und Aufträge, die an ihn herantraten, nur die beste Arbeit zu leisten und den Fahrzeugen, die auf seinen Helgen lagen, die größtmögliche Sicherheit zu geben. Waren seine Bauten auch nicht billig gegenüber denen anderer Werften, so zählte er neben Hamburger Kunden und spani-

[12]) D. Steilen, Hermann Friedrich Ulrichs, „Schlüssel", 7. H., 1938, S. 309.
[13]) Schiffsregister 1824—1880; R. 11. p.

schen Schiffahrtsunternehmern doch die besten der bremischen Reeder zu seinen dauernden Auftraggebern, da sie seinen Grundsatz wohl zu schätzen wußten.

Noch in seiner letzten Lebenszeit hat er an der Vergrößerung seiner Werft, deren Gelände schon seit den vierziger Jahren in das Gebiet des angrenzenden Lobbendorf hineinreichte, und an der technischen Ausgestaltung ihrer Anlage gearbeitet; dazu kaufte er einen neuen Platz in Bremerhaven für 22 000 Taler Gold und legte hier ein Dock an. Da riß der Tod den erst Sechsundfünfzigjährigen, der noch kräftig und rüstig war, am 3. Dezember des Jahres 1869 aus seinem Leben und Werk. Seine Witwe erhielt, dem Rat ihrer Freunde folgend, das große Erbe ihrer Familie[14]).

3. Die Werften am Lesumstrom

Haben die beiden Werften am Lesumstrom auch nicht den Umfang und die Bedeutung der Betriebe in Vegesack erreicht, so sind sie doch ebenso wichtig für Aufstieg und Höhe des Schiffbaus gewesen wie jene, die Anlage der Familie Raschen mehr zu Beginn dieser Entwicklung, während das Werk der Familie Bosse von wesentlicher Bedeutung in der Blütezeit transatlantischer Handelsfahrt war.

In den Jahren, als Johann Janssen auf dem Werder seine umfangreiche Tätigkeit aufnahm, legte Henrich Raschen in St. Magnus am Lesumstrom den Grund zu seiner Werft, auf der er zuerst 1778 für bremische Kaufleute und Bürger eine Brigantine mit zwei Masten zimmerte, die den Namen des Ortes trug, wo ihr Meister sie gebaut hatte.

Fruchtbare Jahre waren es, die nun folgten, und manches Fahrzeug, das für bremische Rechnung vom Stapel lief, „treckte" die Werftmannschaft die Lesum hinab in den Hafen von Vegesack, wo es gänzlich verfertigt und dem Kaufmann oder Reeder abgeliefert wurde. Das geschah auf bremischem Hoheitsgebiet, um Kosten und Ungelegenheiten dem Auftraggeber aus Bremen zu ersparen. Hier war es auch wohl, wo Carl Philipp Cassel selbst oder einer seiner Vertreter aus der von ihm gegründeten Handelskompagnie den Bielbrief der in St. Mag-

[14]) D. Steilen, Ulrichs. S. 310 ff. — Akten: Werft Ulrichs, P. 13. b. 42., mit Lageplan.

nus gebauten Brigg von 140 Lasten entgegennahm, die auf den Namen „Triton" getauft war und die Handelsfahrt über Batavia nach Kanton aufnehmen sollte.

Als dann um die Jahrhundertwende Henrich Raschen starb, übernahm sein Sohn, der den Vornamen des Vaters trug, die Werft. Unter der französischen Herrschaft hatte sie besonders stark zu leiden, und erst nach 1815 begann sie sich in ruhigen, aber stetigen Bahnen wieder aufwärts zu entwickeln. Fast in jedem Jahr konnte jetzt ein Schiff vom Stapel laufen, um in der bremischen Handelsflotte seinen Platz zu finden.

So dauerte es an, bis sie um 1840 ihre Arbeit einstellen mußte: wir wissen nicht, worin der eigentliche Grund gelegen hat. Waren es Zahlungsschwierigkeiten oder Schicksalsschläge der Familie? Wir vermögen es nicht zu sagen.

Dennoch sollte nach fast dreizehn Jahren, als Raschens Sohn das letzte Fahrzeug aufgesetzt hatte — den Schoner „Vivat" —, neues Leben auf dem Werftgelände einziehen. G. H. Rischmüller baute dort für Bremens Reedereien nahezu sieben Jahre lang vor allem große Seeschiffe, die bis zu 500 Lasten und darüber tragen konnten.

Dann aber begann es auf dem Schiffbauplatz an der Lesum wieder stiller zu werden, als Rischmüllers Frau und nach ihr D. Oltmanns Witwe den Betrieb weiterführten. Das Lied der Schrottsäge und das taktmäßige Hämmern auf das Spantenwerk ertönte nicht mehr so regelmäßig wie einst in den Tagen, als Henrich Raschen noch alle Hände voll zu tun gehabt hatte, die Wünsche bremischer Reeder zu erfüllen[15]).

Indes herrschte auf dem Platz gleich unterhalb der Brücke auf der anderen Seite des Stromes noch für kurze Zeit das alte geschäftige Treiben.

Um 1780 hatte hier der Hauptmann von Bock zu Wülfingen innerhalb der Schanzen der Burg eine Werft begründet, auf der Hinrich Bosse oder Boschen, wie er sich früher schrieb, aus Grambke als Zimmerbaas arbeitete. Doch schon 1784 entschloß sich der Hauptmann, den Betrieb wieder aufzugeben, eine Gelegenheit, die sein Zimmerbaas ergriff. Bosse war in der Lage dazu und konnte mit seinem Brotherren einen

[15]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 37 ff. — F. Spengemann, Altes und Neues aus dem alten St. Magnus, 1931, S. 71 ff. — F. Spengemann, Aus der Segelschiffahrtszeit. Segelschiffe, die auf der Werft in St. Magnus erbaut wurden und von deren Reisen, 1948. — Bielbriefe R. 11. p.

Kaufvertrag abschließen, auf Grund dessen ihm der Zimmerplatz, Geräte und Werkzeug für 250 Reichstaler zugesprochen wurden. Als dann im gleichen Jahre die hannoversche Regierung die Schanze vollständig dem Erdboden gleichmachen ließ und die Fläche des ehemaligen Brückenkopfes und die dazugehörenden Ländereien an 17 Anbauer zu Erbzins abgab, griff Bosse wiederum zu und erwarb so Grund und Boden für ein stattliches Wohnhaus, das sich bald mit ausladendem Giebel an der Heerstraße erhob.

Mit der Brigantine „Jungfrau Maria", in deren Bielbrief Hinrich Bosse schon 1781 für die Zimmerarbeit verantwortlich zeichnete, obgleich er noch nicht Herr des Betriebes war, hatte der Schiffbau in Burg begonnen, der hier, als Bosse allein schalten und walten konnte, und später unter seinen beiden Söhnen bei den Reedern in Bremen einen besonders guten Ruf genoß, zumal die Werft, die anfänglich wie alle die althergebrachten Schiffsformen aufgelegt hatte, sich schon früh den neuen Gegebenheiten in der Segelschiffahrt anzupassen wußte. Sie war bald dafür bekannt, daß ihre Schiffe nicht nur Meisterstücke des Handwerks darstellten, sondern darüber hinaus eine scharfe und schlanke Linienführung aufwiesen und damit dem Segler auf großer Fahrt zu letzten Möglichkeiten seiner Entwicklung verhalfen. Bosses Unternehmen, das rund 90 Jahre bestand und etwa 100 Schiffe lieferte, hat immer zu den fortschrittlichen Betrieben im Niederweserraum gehört[16]).

4. Bremerhavens Schiffbauunternehmen

Bei den Verhandlungen, die Smidt um den Erwerb des Gebietes für Bremens neuen Hafen führte, war einer der Beweggründe, der Stadt die Möglichkeit zu geben, hier in größerem Maße Schiffsneubauten ausführen zu lassen, als es bisher die beengten Verhältnisse in Bremen selbst zuließen. So ist die Gründung Bremerhavens nicht einzig und allein aus den neuen Aufgaben, die der bremischen Handelsschiffahrt gestellt wurden, erwachsen, sondern ebenso daraus, dem Schiffbau einen Platz zu geben, auf dem er sich entfalten konnte und keine Rücksicht mehr auf den versandeten Strom zu nehmen brauchte.

Als Bremen 1827 den kleinen Landstreifen an der Geestemündung

[16]) Akten Bosse, Burg: Q. 2. B. 10. i., m. und y. — Bielbriefe R. 11. p. — Schiffsregister 1824—1880, R. 11. p. — Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 37.

nach langwierigen Verhandlungen erwarb, war darin die kleine, unbedeutende Werftanlage von Cornelius Janßen Cornelius enthalten. Sie lag an der Geeste und war auf den Bau größerer Seeschiffe, die damals gerade von den Reedereien für die neue Paketfahrt in Dienst gestellt werden mußten, keineswegs eingerichtet.

Wiederum war es Johann Lange, der sich als erster entschloß, hier einen Werftplatz einzurichten, und mit ihm wagte es gleichzeitig Friedrich Wilhelm Wencke aus Bremen. Das war im Jahre 1833. Beider Plätze lagen an der Geestemündung auf dem rechten Ufer des Flusses. Die Brigg „Wilhelm Ludwig", zu der 1834 bei Wencke der Kiel gelegt wurde, ist wohl das erste Seeschiff, das in Bremens neuem Hafenort vom Stapel lief. Seit 1861 baute hier auch Ulrichs aus Vegesack, der ebenfalls ein Gelände an der Geeste erworben hatte, Seeschiffe für bremische Rechnung[17]).

Doch mit dem Schiffbau Bremerhavens verbinden sich in erster Linie die Namen Rickmers und Tecklenborg.

In dem bedeutungsvollen Jahr der Gründung von Bremens Tochterstadt befand sich Rickmers, der Sohn einer Helgoländer Fischerfamilie, als Schiffszimmermann auf großer Fahrt. Als er dann 1830 seine Lehrzeit auf See beendet hatte, kehrte er auf seine Heimatinsel zurück und baute dort für eigene Rechnung zwei Schaluppen, die ihm jedoch niemand abnehmen wollte.

Wie ein Wink des Schicksals war es, daß er die Fahrzeuge in Bremerhaven an den Mann zu bringen vermochte, was ihn bewog, sich hier Anfang Juni 1832 mit seiner Frau ansässig zu machen. Als Meisterknecht nahm er bald Arbeit auf der Werft von Cornelius, der einzigen, die es damals am Orte gab. In seiner freien Zeit hatte er auf dem Schiffbauplatze, wo er auch wohnte, die Möglichkeit, für eigene Rechnung zu arbeiten, während seine Frau mit Waschen und Flicken sich manches Stück Geld verdiente.

Schon 1834 war Rickmers in der Lage, sich ein eigenes Grundstück zu erwerben, und 1839 war er so weit, daß er Kuffen und Galioten als selbständiger Schiffbauer in Auftrag nehmen und den Kiel für das erste größere Seeschiff, die Bark „Maria Franziska", für H. Visser in Bremen legen konnte, nachdem es ihm geglückt war, einen größeren Platz an der Geeste dicht oberhalb der Fähre zu erhalten.

[17]) Bessell, Geschichte Bremerhavens, 1927. — Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 43/44. — Schiffsregister 1824—1880, R. 11. p.

Jetzt nahm die Größe der Fahrzeuge, die er zimmerte, von Jahr zu Jahr zu, und bald war seine Werft dafür bekannt, daß sie schnelle Segler von guter, solider Bauart lieferte.

Anfang der fünfziger Jahre, als der Schiffbau an der Niederweser einen Höhepunkt erreichte, beschäftigte er 300 Zimmerleute auf seinem Platz, der für die vielen Neubauten schon nicht mehr ausreichte. Deshalb entschloß sich Rickmers zu einer Neuanlage seines Unternehmens auf der Geesthelle. Hier, nun nicht mehr auf bremischem Gebiet, entfaltete sich sein Werk zu einer neuen Blüte, dem der König von Hannover größere Aufmerksamkeit zuwandte, als den Bremern, die ihm bei der notwendigen Vergrößerung seines Betriebes in keiner Weise entgegengekommen waren, lieb sein konnte.

Bis zu seinem Tode im Jahre 1886 ist er dem Holzschiffbau treu geblieben, und bald danach konnte seine Werft für sich in Anspruch nehmen, den Kiel für das größte hölzerne Schiff, die „Etha Rickmers", zu legen, das je auf einem deutschen Schiffbauplatz aufgesetzt worden war. Die beiden ältesten Söhne übernahmen das Werk ihres Vaters, das neben der Werft noch die bedeutende Reederei und die Reismühle in Bremen umfaßte, wozu der Verstorbene 1842 und 1872 den Grund gelegt hatte[18]).

An das Rickmerssche Gelände an der Geeste grenzte der Werftplatz von J. C. Tecklenborg, dem zweiten größeren Schiffbauunternehmer.

Von seinem ältesten Bruder Franz, der nach dem frühen Tode des Vaters, eines bremischen Segelmachers, Reeders und Kaufmanns, das väterliche Geschäft nach dem Ableben der Mutter übernommen hatte, war 1840 einem befreundeten Schiffbauer der Auftrag gegeben worden, für ihn mit seinen und den Mitteln einiger Freunde in Bremerhaven eine Werft zu gründen, die in erster Linie der eigenen Reederei dienen sollte. 1843 übertrug er dann das junge Unternehmen seinem Bruder, der in Amerika als Schiffbauer tätig gewesen war und unter dessen Namen und technischer Leitung der Betrieb sich nun zu entwickeln begann[19]).

1845 wurde die Bark „Creole" mit 130 Lasten abgeliefert, 1847 die Bark „Edmund", die eine Ladefähigkeit von 360 Lasten hatte, und im

[18]) 100 Jahre Rickmers, 1834—1934. — F. Prüser, Rickmer Clasen Rickmers, Nieders. Lebensbilder, I. Bd., S. 354—370. — Bremerhaven: Schiffswerften (Q. 9. h. 4.).

[19]) Vgl. dazu: K. Himer, Joh. C. Tecklenborg, Berlin 1907. — Höver a. a. O., S. 264, 273. — Brem. Biographie d. 19. Jahrh., S. 485/486.

nächsten Jahr liefen zwei Seeschiffe auf der Werft vom Stapel. Fast ausnahmslos wurden Barken, zunächst von rund 300 bis 400, seit 1860 aber bis zu 600 Lasten, in Auftrag genommen. So hatte Tecklenborg wie Rickmers einen bedeutenden Anteil an dem Bau der letzten großen Frachtensegler; doch ihr beider Name sollte sich für alle Zeiten mit der letzten Phase des Segelschiffes für große Fahrt verbinden, mit den gewaltigen eisernen Fünfmastern, wahren Meisterstücken der Schiffbaukunst, von denen die „Potosi" die rund 9900 Seemeilen weite Strecke von der Elbemündung nach der chilenischen Hafenstadt Iquique, dem Hauptverschiffungsplatz für Salpeter, in 60 oder gar noch weniger Tagen durchmaß [20]).

5. Die stadtbremischen Werften im Schatten ihrer Konkurrenten

Bis zu den Tagen in der Mitte des 19. Jahrhunderts, als Carsten Waltjen sein Werk in der Steffensvorstadt begründete und Eisen und Dampf im heraufziehenden Zeitalter der Technik und Industrie Holz und Segel im Schiffbau abzulösen begannen, haben die Werften in Bremen im Schatten ihrer Nebenbuhler in Vegesack, am Lesumstrom und in Bremerhaven leben müssen. Keine von ihnen erreichte die Bedeutung und den Umfang wie die Anlagen der großen Schiffbaumeister an der Niederweser in Bremens alter und in seiner neuen Hafenstadt.

Das alte Werftgelände auf dem Teerhof und das auf dem Werder, wo unter Johann Janssens fachkundiger Leitung für kurze Zeit der stadtbremische Schiffbau geblüht hatte, begann zu verwaisen. Cord Elmers, der nämliche, der einst Tietjens Meister auf dem Woltmershauser Werder gewesen war, baute noch einmal von 1805—1807 zwei Galioten, wahrscheinlich da, wo der Vegesacker Meister die Huckergaliot aufsetzte, die ihm wegen der niedrigen Joche der Brautbrücke soviel Kopfzerbrechen gemacht hatte. Es sind sicher nur gelegentliche Aufträge gewesen, die Cord Elmers hier ausführte; denn 1819 hatte er ein Grundstück auf dem Teerhof erworben und bat, auf seinem Eigentum einen Schiffszimmerplatz anlegen zu dürfen, ohne jetzt noch in der völlig veränderten Zeit die Möglichkeit zu haben, dem alten Werft-

[20]) Schiffsregister 1824—1880, R. 11. p. — Höver, Bremische Segelschiffe und ihre Reeder, Jahrb. d. Bremer Gesellschaft v. 1914 (1929/1930), S. 29 ff.

gelände der Stadt die Bedeutung wiederzugeben, die es in der Vergangenheit gehabt hatte[21]). Das Gleiche galt auch für die Witwe des Johann Paborn, die ebenfalls und im selben Jahre wie Elmers die hohe Obrigkeit um die Erlaubnis für die Errichtung eines Helgens auf ihrem Grund und Boden an der nordwestlichen Spitze der Halbinsel bat, und zwar für den Bau von Kähnen und Tjalken[22]).

Noch einmal mußten sich die Stadtväter mit dem Schiffbau innerhalb der alten Mauern ihres Gemeinwesens befassen und eine Entscheidung treffen, als die Holzhändler und Reeder J. C. und W. Bley, die bisher ihre Fahrzeuge im Stedingerland hatten zimmern lassen, sie 1839 allen Ernstes baten, die Deichkappe abgraben zu dürfen, die sie sich verpflichteten, in einer Nacht wiederherzustellen, um ein Schiff, das auf einem Lagerplatz hinter dem Neustadtsdeich aufgesetzt worden war und in den Spanten fertig stand, über Straße und Deich auf das Vorland transportieren zu können, wo es für den Stapellauf in die kleine Weser vollendet werden sollte. Daß die Herren des Senats zu dem geplanten Schildbürgerstreich nicht ihre Hand reichten, obgleich sie zweimal darum gebeten wurden, ist mehr als verständlich und auch, daß sie es ablehnten, den beiden Reedern die Erlaubnis zu erteilen, außerhalb des Deiches einen Schiffbauplatz anzulegen[23]). Dafür war die Zeit in den alten Stadtbezirken endgültig vorbei. Aber sie haben wenigstens und mit ihnen Chr. Poppe für sich in Anspruch nehmen dürfen, in den folgenden Jahren mit einer Schunergaliot und einer Brigg die letzten Seeschiffe, die sie diesmal jedoch auf dem alten Gelände des Werders hatten aufsetzen lassen, im Bereich der alten Stadt Seeschiffe gebaut zu haben[24]).

Nur noch vor den Mauern konnte der Schiffbau eine Stätte finden. Die alten Werftplätze auf dem Teerhof und auf dem Werder lösten solche in der Steffensvorstadt ab, wo am Weserstrom im 19. Jahrhundert zahlreiche, aber kleinere Betriebe entstanden, die oft aber nur von kurzer Dauer waren.

Im ersten Jahrzehnt zimmerten hier Wencke und Claussen zwei Schiffe, und Johann Claussen baute einen Schuner, eine Galiot und einen Ewer. Friedrich Behmann lieferte für bremische Rechnung von 1809—1813 drei Fahrzeuge. Wir müssen annehmen, besonders bei

[21]) Akten: Teerhof (P. 3. B. 2. c.). — Bielbriefe R. 11. p.
[22]) Akten: Ebd. (P. 3. B. 2. c.).
[23]) S. 15. p. 2.: Bley & Co. projekt. Schiffbauplatz, 1839.
[24]) Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 34.

Behmann, daß es sich um gelegentliche Aufträge handelte, die von Schiffszimmerleuten auf dem Gelände vor dem Steffenstor ausgeführt wurden, ohne daß sie immer als Werftbesitzer gelten konnten. Lediglich Friedrich Wencke, dessen Platz bei den Tranbrennereien lag, am heutigen Stephanitorsbollwerk, wird einen ständigen Betrieb gehabt haben, der außer Kähnen auch einige Schuner für hiesige Reeder lieferte. In den folgenden Jahrzehnten gewannen zwei weitere Werften eine gewisse Bedeutung, neben denen die Schiffszimmerei von Götje Claussen mit fünf Fahrzeugen von 1827—1831 und die Diedrich Oltmanns in den vierziger Jahren keine wesentliche Rolle gespielt haben. Die Bernhard Wenckes war die eine; von 1838—1848 lieferte sie mehr als zehn seegehende Fahrzeuge, darunter zwei Vollschiffe und einige Barken. Den zweiten Betrieb gründete Taake Janssen gegen Ende der dreißiger Jahre. Sein Platz lag zwischen dem späteren langgestreckten Fabrikgebäude des Norddeutschen Lloyd und der Zündsteinfabrik von Fritz W. Waltjen. Obgleich diese Werft wohl über ein Menschenalter bestanden hat und zuletzt in der Hand des Sohnes war, hat sie dennoch in keiner Weise mit den Unternehmen in Bremens Hafenstädten in Wettbewerb treten können. Nur vierzehn Fahrzeuge, allerdings meistens Seeschiffe, sind hier aufgesetzt worden und für bremische Reeder und Kaufleute vom Stapel gelaufen; ihr Meister, der sein Handwerk nicht schlecht verstanden haben muß, hat Waltjen in der ersten Zeit, als dieser sein Schiffbauunternehmen in unmittelbarer Nachbarschaft eröffnet hatte und einige kleinere hölzerne Segler in Auftrag nahm, oft mit Rat und Tat zur Seite gestanden[25]).

Auf dem linken Weserufer nahm auf dem alten Platz in Woltmershausen, wo ausgangs des 18. Jahrhunderts der Kaufmann Tietjen kurze Zeit Seeschiffe hatte zimmern lassen, der Holzhändler Hermann Heinecke den Schiffbau wieder auf. 1833 erklangen hier wieder nach langer Zeit die Hämmer, Sägen und Beile der Zimmerleute, eine Schunerbrigg, die in den Spanten fertig stand, zu vollenden. Die folgenden Jahre brachten der Werft eine ruhige, aber stetige Entwicklung, so daß in einem Jahrzehnt vierzehn Seeschiffe abgeliefert werden konnten.

Nach dem Tode Heineckens, dessen seit 1847 im Besitz des Staates befindliches Grundstück mit Zimmerplatz und Holzlager etwa

[25]) Werften in der Steffensvorstadt: Akten P. 4. hh. — Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 36 ff. — D. Herms, Die Anfänge der brem. Industrie, Veröffentl. a. d. Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, H. 20, S. 92 ff.

10³/₄ Morgen umfaßte, richtete Jacob Heinrich Knickmann, der das Gelände gepachtet hatte, wiederum eine Schiffszimmerei ein. Die Bark „Johanna Louise" mit 145 Lasten war wohl das erste Schiff, das unter seiner Leitung 1853 den Stapel verließ. Jahr um Jahr folgte ein Neubau, und das größte Schiff, für das hier der Kiel gelegt, wurde 1858 abgeliefert — eine Bark von 321 Lasten, getauft auf den Namen Rembrandts. Bald darauf übernahmen die beiden Söhne Johann und Heinrich das Unternehmen ihres Vaters, während Diedrich, ihr Bruder, bei ihnen als Schiffszimmermann tätig war. Da die Werft von den Neubauten seegehender Fahrzeuge nicht bestehen konnte, verlegte man sich mehr und mehr auf den Bau und die Ausbesserung von Weserkähnen, immerhin noch ein lohnendes Geschäft. Denn die Schiffbaumeister der Niederweser nahmen dafür nicht gern Aufträge entgegen, wenn sie mehrere größere Seeschiffe auf dem Kiel liegen hatten, und überließen diese Arbeit gern den kleineren Betrieben. Als dann der Platz in der Mitte der sechziger Jahre aufgegeben werden mußte, da er an den Baumaterialienhändler Stute kam, der vermutlich einen höheren Pachtpreis geboten hatte, da gelang es wohl, für das Knickmannsche Unternehmen ein neues Gelände im Woltmershauser Groden zu finden; aber die Entwicklungsmöglichkeiten fehlten hier, zumal allerlei Bedingungen für den alten Pferdezug und den Hochwasserabfluß zu erfüllen waren. Bald nach 1870 mußte der Schiffbau hier auf dem linken Weserufer der Anlage des Woltmershauser Kanals weichen, der 1875 fertiggestellt wurde, als Zugang vom Weserstrom zum Sicherheitshafen[26]).

Diedrich Knickmann, der bei seinen Brüdern auf der Werft gearbeitet hatte, eröffnete einen kleinen handwerklichen Betrieb an der Langen Bucht der Weser in Gröpelingen, vermutlich in der Zeit, als die väterliche Werft in Woltmershausen verlegt werden mußte. Sein Unternehmen, das nur wenige Handwerker beschäftigte, war in der Hauptsache ein Platz, wo die Kahnschiffer ihre Fahrzeuge bauen und überholen ließen; Seeschiffe kleineren Umfanges wie Schuner sind hier nur gelegentlich aufgelegt worden[27]). Als man 1883 mit den Arbeiten zum Durchstich der Langen Bucht begann, mußte auch Diedrich Knickmann seinen Betrieb einstellen.

[26]) Akten: P. 3. A. 7. c. 4. — S. 15. p. 2. — Vgl. Focke, Seeschiffbau, a. a. O., S. 35.

[27]) Schiffsregister 1824—1880, R. 11. p.

6. Die Bautätigkeit der Werften für die bremische Handelsfahrt

Die Eröffnung neuer Handelswege über den weltweiten Ozean mußte grundlegende Änderungen in Zahl und Größe der bremischen Frachtensegler nach sich ziehen.

Zählte die Kauffahrerflotte der Stadt im Jahre 1600 106 Schiffe mit 2744 Lasten oder 3659 Registertonnen und um 1700 70 Fahrzeuge mit 4625 Lasten oder 6166 RT., die Grönlandfahrer mit eingerechnet, so fuhren 1778 119 Schiffe unter bremischer Flagge und 1797 rund 140 Segler, die ihre gesamte Traglast in den zwanzig Jahren verdoppelt hatten[28]). Um 1800, als sich bereits das Aufblühen des Schiffbaus in der Stadt, am Lesumstrom und in Vegesack in großem Maße auswirkte, waren es 179 Fahrzeuge mit 19 300 Lasten oder 25 733 RT., die Bremens Farben am Mast zeigten.

Nach einer vorübergehenden nicht unbedeutenden Abnahme nach Zahl der Schiffe und Umfang der Flotte von 1815 bis um 1820, hervorgerufen durch das Darniederliegen des Handels in der französischen Zeit, ist bis zur zweiten Hälfte der siebziger Jahre, der Wende zum Bau von Eisenschiffen, ein ständiges Anwachsen der hölzernen Frachtensegler zu verzeichnen. Am 1. Januar 1840 zählte die bremische Handelsflotte wieder 176 Fahrzeuge mit 23 850 Lasten oder 31 800 RT., eine Zahl, die sich diesmal nach zwanzig Jahren um mehr als das Dreifache erhöhte[29]).

In immer größerem Maße stammten die Schiffe von den Werften, die sich, ausgangs des 18. Jahrhunderts im bremischen Gebiet und an der Lesum gegründet, im Laufe des 19. Jahrhunderts zu blühenden Unternehmen entwickelt hatten, denen sich nach der Gründung Bremerhavens namhafte Betriebe an der Geeste hinzugesellten.

Von den 140 Schiffen, die 1797 unter bremischer Flagge fuhren, liefen 22 auf stadtbremischen Werftplätzen vom Stapel, für 20 war in Vegesack der Kiel gelegt worden, 12 hatte Henrich Raschen in St. Magnus gezimmert und vier Hinrich Bosse auf seinem Platz in Burg. Rechnet man noch drei hinzu, die in Rönnebeck auf dem Helgen gelegen hatten, so sind es 62 Schiffe, also bald die Hälfte aller bremischen Fahrzeuge,

[28]) J. Ultzen—Barckhausen, Einige Bausteine zur Geschichte der brem. Schiffahrt, Jahrb. d. Bremer Gesellschaft v. 1914 (1929/1930).

[29]) Aus: Übersicht der brem. Seeschiffahrt in den Jahren 1838/1840.

gegenüber 78, die auswärtige Werften geliefert hatten, worunter Eckernförde mit 22 Schiffsbauten führte[30]).

Dies Bild änderte sich noch mehr zugunsten der unter bremischer Hoheit stehenden Schiffszimmerplätze. Zu Anfang des Jahres 1841 waren von 199 Seeschiffen, die Bremens Flagge am Mast führten, 27 von stadtbremischen Zimmerleuten gebaut worden, 21 in Burg, 85 auf den Werften Vegesacks und 10 an der Geeste, alle im Auftrage bremischer Reeder und Kaufleute. Nur 56 kamen von auswärtigen Werften, unter denen die in Eckernförde und in Lübeck und die holländischen Schiffbauplätze nicht mehr wie vor rund einem halben Jahrhundert ins Gewicht fielen[31]).

So hat Bremens Schiffbau, die besondere Gunst der Zeit nutzend, in wenigen Jahren das aufgeholt, was man über zwei Jahrhunderte versäumt hatte. Darüber hinaus hat er sich in der letzten Blütezeit des hölzernen Frachtenseglers in Deutschland und in der Welt Namen und Ansehen verschafft. Anfang der fünfziger Jahre erhielt die Rickmers-Werft Neubauaufträge für größere Dreimaster aus England, und die Unternehmen von Lange und Ulrichs hatten sich zu Werften entwickelt, die in den Kreisen deutscher Schiffbaumeister etwas galten. Segler, die unter ihrer Leitung gezimmert worden waren, jagten über den Atlantik mit den Schiffen anderer Nationen um die Wette, und der nordamerikanische Schiffbauer hatte vor der Arbeit des Zimmermanns in Vegesack oder an der Geeste alle Achtung[32]).

Dieser Wandel wäre unmöglich gewesen, hätte sich nicht der heimische Schiffbaumeister den sich ändernden Bedingungen der Schiffahrt angeglichen und seine Bauten jeweils auf die neuen Gegebenheiten eingestellt.

Die harte und gefahrvolle Fahrt über den oft von Stürmen heimgesuchten Nordatlantik, das dringende Bedürfnis der Reeder nach größerem Laderaum als bisher für ihre Schiffe und die sich steigernde Forderung nach Schnelligkeit der Segler, der die alte Sicherheit aber nicht geopfert werden durfte, mußten zu einem Umgestalten der bewährten Schiffsformen führen, und zwar so, daß sie der Schiffahrt auf ihren neuen Wegen ebenso dienen konnten wie bisher auf den Routen rund um das europäische Festland.

[30]) Vgl. dazu: Ültzen—Barckhausen a. a. O. (Tabelle).
[31]) Übersicht Seeschiffahrt a. a. O.: 1841.
[32]) Höver, Segelschiffe, a. a. O., S. 16, 22.

Allgemein fand bis um 1770 bei den Frachtenseglern keine Steigerung in der Größe statt; nur ausnahmsweise baute man einen Kauffahrer, der mehr als 300 Lasten zu laden vermochte. In der bremischen Handelsflotte hatte man sich schon wegen der besonderen Verhältnisse des heimatlichen Stromes stets in diesem Punkte Zurückhaltung auferlegen müssen und den Typ des kleineren Schiffes bevorzugt, war es nun der Bojer, das Boot oder die einmastige Galiot gewesen. Es ist wohl ohne weiteres zu verstehen, daß der Schiffszimmermann der Weser nicht gleich mit dem Eintritt Bremens in den Welthandel neue Typen aufgriff und baute, sondern zunächst noch bei den altbewährten Formen verharrte, die er, soweit es möglich war, den neuen Forderungen anzupassen versuchte.

So waren unter den fast 100 Schiffen, die in der Zeit von 1770 bis 1806 in Bremen, Vegesack und an der Lesum auf dem Helgen gelegen hatten, 48 Galioten mit einem Mast, also fast die Hälfte, die dieser Schiffstyp stellte; an Vollschiffen wurden im ganzen nur sechs gebaut. Das Bild deckt sich mit dem, das sich aus dem Schiffsbestand von 1797 ergibt, wenn dabei nur die Fahrzeuge berücksichtigt werden, die von hiesigen Handwerkern gezimmert wurden. In diesem Jahre standen 23 einmastige Galioten — davon nur 5 mit über 100 Lasten — im Dienste bremischer Reeder. Ihre Zahl wurde allerdings durch die vom Typ der Brigg, der sich im Laufe des 18. Jahrhunderts aus der Form der Brigantine und der Schnau entwickelt hatte, übertroffen. Erstere stammte nach ihrer Bezeichnung aus dem Mittelmeerraum und war Freibeutern und Seeräubern unentbehrlich in ihrer Eigenschaft als schnellsegelndes Fahrzeug, die schwerfälligeren Frachter aufzubringen oder den Verfolgern zu entschlüpfen. Demgegenüber hatte die Schnau größere Abmessungen gehabt, war aber, wie die Brigantine, ein Zweimast-Rahseglertyp gewesen, dessen Name jedoch in deutschen Schiffahrtskreisen frühzeitig ungebräuchlich geworden ist, während sich die Bezeichnung Brigantine noch längere Zeit gehalten hat, um dann der englischen Abkürzung ihres Namens in Brigg zu weichen[33]). In Bremen waren 1797 noch beide Bezeichnungen — Brigantine und Brigg — bei den Schiffbaumeistern gebräuchlich; denn 19 Brigantinen mit einem oder zwei Decks und zehn Briggen im Bestand der bremischen Kauffahrer waren das Werk heimischer Handwerker. Wir haben aber um diese Zeit in den 29 Fahrzeugen breite und rundliche Schiffe zu sehen,

[33]) Höver a. a. O., S. 82.

die ihre Abstammung aus dem Formenkreis der Niederlande nicht verleugnen konnten und demnach für uns noch zu den Galioten zu rechnen sind. Denn die echte Brigg und die echte Brigantine mit schärferer Linienführung in Steven und Kiel wurden erst gebaut, als der amerikanische Einfluß in der Formgebung für den Schiffbau an der Weser und Lesum zu wirken begann[34]).

So erhöht sich die Zahl der Fahrzeuge, die 1797 in Dienst standen und noch zu den althergebrachten Formen gehörten, auf 52. Das bedeutet, daß sie fast den gesamten Bestand — 62 — an Fahrzeugen ausmachten, die, von heimischen Werften stammend, in diesem Jahre unter Bremens Flagge fuhren. War es nahezu die Hälfte aller Schiffsneubauten im Zeitraum von 1770 bis 1806, die dem Typ der Galiot angehörten, so bestätigt das die Schiffsliste von 1797. Mochten auch im Laufe der Zeit manche Veränderungen vorgenommen worden sein, die breite und rundliche Grundform war wie ehedem das Vorbild für den Schiffsrumpf geblieben.

Auch hinsichtlich der Ladefähigkeit überschritt kein Fahrzeug die Grenze von 150 Lasten, von den wenigen Vollschiffen abgesehen, ein weiterer Beweis, daß man zunächst an den alten Grundsätzen noch festhielt.

Es ist deshalb nicht erstaunlich, daß der Übergangstyp der Bark, die an Stelle des Rahsegels am dritten oder hinteren Mast ein großes Gaffelsegel und ein Gaffeltoppsegel führte, nur mit 5 Fahrzeugen im Bestand von 1797 vertreten ist und nur in einem Falle die Ladefähigkeit von 150 Lasten überschritt, und gar das Vollschiff, die Fregatte, nur einmal mit 225 Lasten deklariert wurde.

So blieb der Schiffszimmermann noch bei der bewährten Grundform einstmals niederländischer Prägung, die er nach Größe und Umfang nur unerheblich steigerte.

Sicher hätte sich das Eindringen amerikanischer Vorbilder, die sich durch schlankere Formen und größere Ladefähigkeit auszeichneten, schneller vollzogen, wenn nicht die Kontinentalsperre der französischen Zeit dazwischen getreten wäre, Neubauten nicht mehr in großem Maße wie zu Beginn der Fahrt über den Ozean notwendig gewesen und die Güte und Dauerhaftigkeit des älteren Schiffsbestandes erst jetzt eigentlich zum Zuge gekommen wären.

Doch sollte die Segelschiffahrt über den Nordatlantik eine weitere

[34]) Höver a. a. O., S. 67/68.

Zukunft für Bremen haben und Kaufleute und Reeder die einmal gewonnenen Stellungen nicht wieder verlieren, so mußten sie die Größe ihrer Schiffe erheblich steigern und sich allmählich von den runden, mehr völligen Grundformen frei machen und zu den längeren und schärferen Typen übergehen.

Den unmittelbaren Anstoß dazu gab das erste Erscheinen eines amerikanischen Paketschiffes auf der Weser im Jahre 1826. Wollte man verhüten, daß die Amerikaner mit ihren schnelleren und größeren Seglern die von ihnen eingerichtete Fahrt über den Atlantik nach dem Festlande der alten Welt auf Grund regelmäßiger Fahrpläne, in denen Ausreise, Segeltage und annähernd geschätztes Einlaufen in den Bestimmungshafen festgelegt waren, auch vom Weserstrom aus beherrschten, so mußten sich die bremischen Reeder rühren und nach amerikanischem Vorbild einen Liniendienst einrichten, der wie die Schiffe der Nordamerikaner gleichzeitig die Briefschaften, damals zu Paketen gebündelt, beförderte. In den dreißiger Jahren begründeten deshalb in Bremen führende Reedereien die Paketfahrt nach den Häfen der Union. Eine gute Ausfracht bot sich ihnen in den zahllosen Auswanderern, die in den „Staaten" ein neues Glück suchen wollten, wertvolle Ladung für die Rückfahrt im Tabak, später in der Baumwolle[35]).

Daraus ergaben sich für den Schiffbau zwei Forderungen, die man sicher schon lange erkannt hatte, die aber nun gebieterisch auf ihre Erfüllung drängten, nämlich Fahrzeuge zu zimmern, die eine größere Ladefähigkeit aufwiesen als die Frachtensegler vergangener Tage und die darüber hinaus die Eigenschaft hatten, den Ozean schneller zu überqueren als bisher[36]).

So begannen in den dreißiger Jahren mit der Einrichtung der bremischen Paketfahrt nach Nordamerika die Schiffbaumeister auf den Werften in Vegesack und an der Lesum, denen die an der Geeste folgten, Fahrzeuge von großem Ladevermögen auf den Helgen zu legen, allen voran Johann Lange auf seiner Werft. Für die Reederei H. H. Meier & Co., eine der bedeutendsten unter den führenden Schiffahrtsunternehmen der Amerikafahrt, baute er 1832 das Paketschiff „New York" mit 190 Lasten. Damit hatte er den Anfang gemacht. Es folgten für die gleiche Reederei weitere Neubauten, die in ihrer Ladefähigkeit immer mehr gesteigert wurden und die im Vollschiff „Uhland", das 1847 vom Stapel

[35]) Beutin a. a. O., S. 303 ff. — Höver a. a. O., S. 188.
[36]) Höver, Segelschiffe, a. a. O., S. 14, 15, 18.

lief, mit 620 Lasten, dem Sechsfachen also, was eine gebräuchliche Galiot des 18. Jahrhunderts durchschnittlich an Tragfähigkeit aufzuweisen gehabt hatte, zunächst einen Höhepunkt erreichten. Weitere Aufträge empfing die Werft von der zweiten großen Reederei bremischer Amerikafahrt, D. H. Wätjen & Co. Es waren Barken und Vollschiffe mit 300 und 400 Lasten. Die anderen Schiffbauplätze in Vegesack folgten dem Beispiel. So lief bei Ulrichs das Vollschiff „Louisiana" 1846 vom Stapel, das die eben genannte Firma in den Dienst nach New Orleans einstellte[37]).

Diese Umstellung im Schiffbau machte sich ebenfalls das junge Unternehmen von Rickmers zunutze. Es legte 1839 den Kiel zu der Bark „Maria Franziska" von rund 160 Lasten, der Anfang für den Bau schneller und großer Schiffe auf dieser Werft. 1843 zimmerte sie für die Südseekompanie die Fregatte „Bremen" von über 300 Lasten, die mit einer Kiellänge von 120 Fuß damals als Riesenschiff galt. Das Vollschiff „Maria Luise" mit einer Tragfähigkeit von 180 Lasten für die Reederei D. P. Stürken & Co., 1846 gebaut, war als schneller Segler bekannt; die Reise von New York nach Dover vermochte er in siebzehn Tagen zurückzulegen, die Strecke von Philadelphia bis zur Wesermündung gar in nur achtzehn Tagen. Ein ebenso schneller, aber wesentlich größerer Dreimaster, den man auf den Namen Gellerts taufte, schlug ein anderes Vollschiff nicht weniger als um 30 Tage und erwarb sich das Lob eines Schiffbaumeisters in New York mit den Worten, daß es das stärkste Bremer Schiff sei, das er je gesehen hätte. Diese Entwicklung der Neubauten auf Rickmers' Werft erreichte in der Klipperfregatte „Ida Ziegler", die 1854 abgeliefert wurde, und in den Klippern „Bellona" und „Augustus Wattenbach", für ausländische Rechnung gebaut, ihren Höhepunkt[38]).

Doch hinter Lange, Ulrichs und Rickmers stand die kleinere Werft von Bosse in Burg nicht zurück. Auch hier löste man sich um diese Zeit von der runden, völligen Bauart[39]). 1837 lag die Bark „Republic" auf dem Stapel, die ungewöhnlich scharf gebaut war und es mit der Linienführung der amerikanischen Segler wohl aufnehmen konnte. Das Paketschiff „Orpheus", eine Fregatte von 392 Lasten, 1853/1854 gezimmert, erschien in Bau und Takelung wohl als Klipper bester deut-

[37]) Schiffsregister 1824—1880 (R. 11. p.).
[38]) Schiffsregister 1824—1880 (R. 11. p.).
[39]) Höver a. a. O., S. 184, 272.

scher Prägung[40]). Es war hier der wohlgelungene Versuch einer Angleichung des Paketseglers älteren Datums an die Formen und Konstruktion des amerikanischen Vorbildes gemacht worden, mit einem Schiff, das die solide Handwerksweise des Schiffbauers an der Niederweser mit den guten Eigenschaften schnellsegelnder Fahrzeuge von jenseits des Atlantiks aufs glücklichste verband. Auf der Reise von New York nach Bremerhaven im Herbst 1854 segelte dieser Dreimaster nur 18 Tage und 6 Stunden.

Selbst Taake Janssen in Bremen vor dem Steffenstor bekam von diesem Segen, der durch die neuen Aufgaben der Segelschiffahrt den Werften zuteil wurde, etwas ab. Für die Firma D. H. Wätjen & Co. baute er 1838/1840 zwei Barken, die in den Nordamerikadienst eingestellt werden sollten[41]).

Überhaupt sind die anderthalb Jahrzehnte bis 1850 ein wahrhaft goldenes Zeitalter für den Schiffbau an Weser, Lesum und Geeste geworden. In dem Augenblick, als die Paketfahrt von Bremen nach der Union eingerichtet wurde, war es ein glücklicher Umstand, daß die Bestände der bremischen Handelsflotte einer grundlegenden Ergänzung und Verjüngung bedurften[42]). Denn die meisten der Fahrzeuge, die im ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhundert den Stapel verlassen hatten, waren entweder schon längst ein Raub von Wind und Wellen geworden, hatten außer Dienst gestellt werden müssen oder waren inzwischen an auswärtige Reeder verkauft worden. Daß damit auch der Zeitpunkt als gekommen angesehen wurde, sich mehr und mehr von der überkommenen runden Form zu lösen, ist mehr als natürlich, zumal die neuen Routen bremischer Segelschiffahrt es geradezu verlangten.

Die Schiffbaumeister haben diese neue Aufgabe gemeistert. Es ist in erster Linie ihr Verdienst, daß Ende 1841 die bremischen Reedereien mit 226 Schiffen von insgesamt 36 075 Lasten oder 48 100 RT die Handelsflotte der Schwesterstadt Hamburg, unter deren Flagge 204 Fahrzeuge mit 28 275 Lasten oder 37 700 RT liefen, in den Schatten stellte[43]). Denn in Bremen, Vegesack, Burg, St. Magnus und an der Geeste lagen allein im Jahre 1839 20 Schiffe auf dem Stapel, davon

[40]) Höver, Segelschiffe, a. a. O., S. 22.
[41]) Schiffsregister 1824—1880 (R. 11. p.).
[42]) Höver a. a. O., S. 169.
[43]) Übersicht Seeschiffahrt a. a. O. 1841 (1. Jan.). — Höver a. a. O., S. 169.

9 Briggen und 3 Vollschiffe, 1839/1840 11 Fahrzeuge und 1840 wiederum 20, darunter 4 Barken, 7 Briggen und 2 Vollschiffe, — wahre Rekordjahre für die Werften, ein Höhepunkt, wie er in dieser Art für den bremischen Schiffbau bisher noch nicht zu verzeichnen gewesen war. Welch ein Emporschnellen nach Zahl und Größe der Frachtensegler bremischer Werften gegenüber den drei letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts!

Eine solche Entwicklung konnte natürlich nicht von den Typen des Kleinschiffs getragen werden, sondern nur von den Schiffsformen, die in sich die baulichen Möglichkeiten bargen zur Steigerung ihrer Größe und Schnelligkeit.

Dazu waren in besonderem Maße Bark und Fregatte oder Vollschiff geeignet, die nun die beliebtesten Typen der bremischen Werften wurden. Zeigte die Fregatte, die aus dem Formenkreis der Kriegsschiffe stammte und unter der Hand französischer Schiffbauer sich zur besten Hochseefähigkeit vollendet hatte, schärfere Führung der Unterwasserlinie als die Bark, so glich sich diese seit dem ersten Drittel des vergangenen Jahrhunderts mehr und mehr in ihrer Linienführung des Unterwasserschiffs der Fregatte an, was von den Meistern in Vegesack, Bremerhaven und Burg gefördert wurde. Waren doch Lange, Rickmers und Bosse dafür bekannt, daß sie fortschrittlich dächten und der schlankeren Form bei ihren Neubauten den Vorzug gäben[44]). Sie haben besonders die Fregatte, die als Stammutter des Seglers der Paketfahrt gelten kann, und daneben die Bark seit 1830 in großer, ständig wachsender Zahl aufgesetzt. Waren es in den zwanziger Jahren nur je drei, die vom Stapel liefen, so legten die bremischen Werften in dem Zeitraum von 1830 bis 1850 den Kiel für rund fünfzig Vollschiffe und sechzig Barken. So geht Hand in Hand mit dem Aufschwung und der Entfaltung des großen Frachtenseglers der Neubau dieser beiden Schiffstypen und die Ausschöpfung ihrer Möglichkeiten für die weite Fahrt über den Atlantik.

Daneben stand nach der Zahl der Neubauten die Brigg, der seit dem Ende des 18. Jahrhunderts am meisten verwandte Rahsegler mit rund siebzig Fahrzeugen, die in der Zeit von 1830 bis 1850 gebaut wurden, ein Typ, den wir zur Gruppe der Kleinschiffe rechnen müssen, wie Galiot und Schuner. Denn seine schiffbaulich-dimensionalen Möglichkeiten reichten nicht so weit wie die der Bark oder des Vollschiffes. Von den siebzig Briggen faßte nahezu die Hälfte nur je 120—135

[44]) Höver a. a. O., S. 134 ff., 158/159.

Lasten, wenige waren mit rund 200 Lasten deklariert[45]). Sicher ist die Brigg vorwiegend wie einst die Galiot für die Fahrt auf den europäischen Meeren von der bremischen Schiffahrt in Dienst gestellt worden.

Im weiten Abstand davon folgt der Typ des Schuners mit rund dreißig Fahrzeugen in ebendemselben Zeitraum. Wir wissen nicht genau, wann dieser Typ zuerst in Deutschland gebaut wurde, dürfen aber vermuten, daß er gegen Ende des 18. Jahrhunderts von Dänemark zu uns herüberkam. Er war ein Pionierstück des nordamerikanischen Schiffbaus, zuerst 1713 aufgelegt. Die Bedeutung dieses Typs, den, soweit wir sehen können, hierzulande zuerst H. Bosse in Burg 1798 mit dem Schuner „Johanna Hinrica" erstellte, dem später Peter Janssen und Johann Lange folgten, lag für die Entwicklung des Segelschiffbaues in erster Linie darin, daß er auf Kiel und Steven scharf geformt war wie alle Typen nordamerikanischer Prägung. Somit trug er in erheblichem Maße dazu bei, daß sich der Schiffbaumeister an der Niederweser und an der Lesum von der rundlichen und völligen Form lösen konnte. Diesem Typ ist es zu verdanken, daß die Großschiffe wie Bark und Fregatte die scharfgeschnittenen Formen entwickelten, die mit großer Ladefähigkeit die Krönung bremischen Schiffbaus werden sollten. Denn es fand die Entwicklung des Schuners genau so wie die des vollgetakelten Frachtenseglers im Vier- und Fünfmaster ihren Abschluß[46]).

In den nun folgenden rund zwei Jahrzehnten — also bis in die siebziger Jahre —, als Holz dem Eisen im Schiffbau weichen mußte, hat sich die Entwicklung, die sich um 1830 anbahnte und um 1850 einen Höhepunkt erreichte, zu einer letzten Spitzenleistung in der Größe der hölzernen Frachtensegler gesteigert.

Im Jahre 1855 lief, wieder auf der Werft von Lange, die Fregatte „D. H. Wätjen" mit 860,5 Lasten vom Stapel, 1860 folgte das Vollschiff „Senator Iken" mit ebenderselben Ladefähigkeit, und 1867 wurde mit einer Bark die 800-Lasten-Grenze überschritten. Das waren einige der größten Segler, die auf dieser Werft gezimmert wurden, die wiederum den anderen Schiffbauunternehmungen voranging. Barken und Fregatten von 500 Lasten, in den beiden Jahrzehnten vorher noch eine Seltenheit, waren jetzt nichts Besonderes mehr. Ulrichs nahm sie in

[45]) Schiffsregister 1824—1880 (R. 11. p.). — Vgl. Höver a. a. O., S. 121.
[46]) Vgl. dazu Höver a. a. O., S. 181 ff.

Auftrag, bei Tecklenborg wurden sie gebaut, bei Johann Lange in Bremerhaven liefen sie vom Stapel, und selbst Bosses Unternehmen, das immer als fortschrittlich gegolten, ließ sie auf seinem Platz zimmern, 1856/1857 die Fregatte „Äquator" von 538,2 Lasten im Auftrage der Firma C. Melchers & Co. und die Bark „Anna Delius" mit nahezu 500 Lasten, die 1853 den Helgen verließ[47]).

Dagegen baute man den Typ der Brigg so gut wie gar nicht mehr für die Rechnung bremischer Reedereien, was seinen Grund darin hatte, daß die Briggtakelung für die lange Fahrt unhandlich geworden war und die der Bark sie ersetzen mußte. So haben die Zimmerleute nicht mehr als zehn Briggen aufgesetzt, die in die bremische Handelsfahrt eingestellt wurden, die letzten, die man baute, eine Erscheinung, die auf allen deutschen Werften festzustellen ist. In der Zeit von 1870 bis 1879 liefen nur noch 54 Fahrzeuge dieser Art in ganz Deutschland vom Stapel. Während in der nach Aufhebung der englischen Navigationsakte im Jahre 1849 noch bedeutend erweiterten großen Fahrt allein Bark und Vollschiff das Feld behaupteten, ersetzte man bei den größeren Frachtenseglern der Küstenfahrt die Briggtakelung durch die des Schuners, weil sie wirtschaftlicher war[48]).

IV.

Ausklang des hölzernen Schiffbaus und Übergang zum Eisen

Das Zeitalter der Technik und der Industrie, dem Eisen und Kohle dienten, hatte schon seine Schatten vorausgeworfen, als dem Schiffbau an der Niederweser und der Lesum noch die Glanzzeit in der Entwicklung des großen Frachtenseglers bevorstand.

Johann Lange, dessen Unternehmen für den Bau großer Vollschiffe und Barken berühmt werden sollte, war es selbst, der das erste Dampfschiff in Auftrag nahm. Rund ein Menschenalter später legte Carsten Waltjen den Grund für seine Eisengießerei und Maschinenbauanstalt vor dem Steffenstor und lieferte aus seinen Werkstätten den eisernen

[47]) Schiffsregister 1824—1880 / R. 11. p.

[48]) Vgl. dazu Höver a. a. O., S. 121, und H. Szymanski, Deutsche Segelschiffe, Veröffentl. d. Instituts f. Meereskunde, Neue Folge: H. 10, 1934.

Flußschleppdampfer „Roland“ [1]). Sicher bedurfte es noch einiger Jahrzehnte, bis man an der Weser die neuen Kräfte der Schiffahrt nach Übersee zunutze machen konnte; aber man hat die Möglichkeit des Eisenschiffbaues und die Ausnutzung der Dampfkraft für das Seeschiff wachen Auges verfolgt. Blieb es bei den großen Segelschiffswerften auch nur bei einzelnen Versuchen oder Vorbereitungen, so verschrieb sich Waltjen, der seine ersten kleineren Schiffe noch aus Holz gebaut hatte, ganz dem Eisen und der Dampfkraft. Er erhielt Aufträge vom Norddeutschen Lloyd an Schleppern und an Raddampfern für die Englandfahrt und von der neuen Kriegsmarine für Minenleger und Torpedoboote, während alle anderen Schiffbauunternehmen, die auf bremischem Gebiet lagen, noch ihren Stolz darin sahen, das Schiff, gezimmert aus dem kernigen Holz deutscher Wälder und getakelt mit den blendendweißen Segeln, zu seiner letzten Vollendung zu führen, gleichsam, als wollten sie damit zeigen, daß Altes und Erprobtes in ihrem Handwerk auch für die neue Zeit der weltweiten Fahrt mit großen Lasten sich bewähren und die Aufgaben meistern könnte. Doch war es dabei nicht so, als hätten sie der neuen Technik ablehnend gegenübergestanden; denn auch sie schufen Einrichtungen und Anlagen für den Bau und die Ausbesserung eiserner Schiffe.

Allen voran war Johann Lange klug genug, die sich neu entfaltenden Kräfte für den Schiffbau auszunutzen. Noch zu seinen Lebzeiten war es, als weitere fünf Dampfschiffe auf seiner Werft die Helgen verließen, die Anlagen für die neue Technik des eisernen Schiffbaues erweitert und in Bremens Hafenstadt am Meer das erste Trockendock von ihr eingerichtet wurden. Sein Sohn fuhr damit fort, und 1854 lief der erste seegehende Dampfer „Smidt“, aus Eisen gebaut, von 1673 NRT bei ihm vom Stapel [2]).

Es lag nahe, zunächst das Neue dem seit Jahrhunderten Bewährten dienstbar zu machen. So wurde das Dasein eines zum Untergang verurteilten kunstvollen Handwerks, wie es der Schiffbau aus Holz war, verlängert, ehe man sich entschloß, der Technik das Feld zu räumen. Es wurde das eiserne Segelschiff für die große Fahrt geboren, das bremische Reeder zunächst aus zweiter Hand bezogen und das meistens von englischen Werften stammte. Erst allmählich gingen auch die Schiffbauplätze des bremischen Raumes zum Eisenbau über. In den

[1]) Vgl. dazu: Höver, Geschichte der Aktien-Gesellschaft „Weser“, 1943.
[2]) Schiffsregister 1824—1880. (R. 11. p.)

siebziger und achtziger Jahren vollzog sich auch hier die Umstellung in großem Umfange, zuletzt bei Rickmers, was sich daraus erklärt, daß für die Reisfahrt in die indischen Gewässer der hölzerne Segler, dessen gekupferter Boden den Anwuchs in den tropischen Meeren verhinderte, für unübertrefflich galt. Dieser Werft gebührt das Verdienst, die letzten Zeugen der Frachtensegler, Hochleistungen im Holzschiffbau, wenn sie auch schon eiserne Verbände aufwiesen, und damit, streng genommen, dem Kompositbau zuzurechnen wären, aufgesetzt zu haben, die Schiffe „R. C. Rickmers" und „Etha Rickmers", die 1888 und 1890 vom Stapel liefen. Beide Werften an der Geeste, die Tecklenborgs, wo 1886 die eiserne Viermastbark „Richard Wagner" den Helgen verließ, und das Unternehmen von Rickmers, haben mit ihren stählernen Vier- und Fünfmastern noch einmal bewiesen, daß der Schiffbau eine Kunst war, die sich auf den Bauplätzen unter der Hand ihrer Meister im Niederweserraum zu hoher Blüte noch im letzten Jahrhundert des Segelschiffbaues entwickeln konnte. Beide haben mit ihren Neubauten aus Stahl, sei es die Fünfmastbark „Potosi" oder das Fünfmastvollschiff „Preußen" der Tecklenborgwerft oder die Fünfmastbark „R. C. Rickmers", die 1906 vom Stapel lief, die schnellsten Segelschiffe aller vergangenen Zeiten gebaut, womit allerdings auch das Ende des Segelschiffbaues für die weite Fahrt nicht nur an der Weser, sondern in der ganzen Welt gekommen war[3]).

Indes hatte sich die Technik des Schiffbaus ganz bemächtigt, und England war die Heimstätte des Maschinenschiffs geworden, das schon in großem Ausmaß von den bremischen Reedern dort gekauft wurde. Denn sie brauchten es, allen voran der Norddeutsche Lloyd, wollten sie ihre Stellungen gegenüber der weiten Welt behaupten. In Bremen hat Carsten Waltjen von vornherein dem Maschinenschiffbau seine Aufmerksamkeit geschenkt; aber er kam ja auch nicht von der Schiffszimmerei her. Die alten Segelschiffwerften hingegen mußten ein neues Werk mit neuen Mitteln beginnen; Niethämmer und Maschinen mußten dort dröhnen, wo einst das Lied der Säge erklungen war. Wer es nicht vermochte und dazu die finanzielle Kraft nicht besaß, mußte untergehen und die Segel für immer streichen.

Es war dennoch kein Leichtes, sich dem Eisen und der Dampfkraft auf der alten Werft zu verschreiben. Selbst das Unternehmen

[3]) Vgl. dazu: Höver a. a. O., S. 339 ff.; 393 ff. — Höver, Segelschiffe, a. a. O., S. 34.

Langes, wo am ehesten die Zeichen der neuen Zeit verstanden worden waren, hatte schwere Jahre des Überganges, desgleichen die Werft von Ulrichs. Hatten auf dem Platz an der Auemündung um 1840 600 Arbeiter und Handwerker ihr Brot verdient und bei Sager 200 ihren Lohn empfangen, so beschäftigten alle drei Unternehmen um 1868 nur noch 220, eine Zahl, die 1870 auf 55 sank. In diesem Jahr wurde nur ein einziges Schiff von nahezu 500 Lasten abgeliefert, und nach weiteren vier Jahren konnte in Vegesack nicht mehr als eine Werft ihren Betrieb mühsam aufrechterhalten.

Doch Ulrichs und Lange stellten sich auf den Bau des Maschinenschiffs um, der aber nur dann für beide Unternehmen eine Zukunft haben konnte, wenn die Lasten, die der veränderten Zeit entsprechend, größer denn früher waren, von vielen Schultern getragen wurden. Als Ulrichs Sohn Karl 1883 die Augen geschlossen hatte, wandelte sich die Werft zu einer Aktiengesellschaft um, unter dem Namen „Bremer Schiffbaugesellschaft", verbunden mit dem Namen ihres verdienstvollen Gründers. Das gleiche geschah mit dem Betrieb, den einst Johann Lange ins Leben gerufen, ein Jahrzehnt später. Aus ihm ging dann der „Bremer Vulkan" hervor, mit dem sich 1893 die „Bremer Schiffbaugesellschaft" verschmolz. Damit war eine Grundlage geschaffen für eine leistungsfähige Werft der neuen Zeit.

In Bremerhaven überstanden diese Jahre des Übergangs die Betriebe von Rickmers, Tecklenborg und F. W. Wencke, deren Besitzer es sicher nicht leicht fiel, ihrer alten Liebe zum hölzernen Frachtensegler zu entsagen[4]).

Nicht allen Gründungen aus vergangenen Tagen war es beschieden, sich im harten Wettbewerb der Technik am Leben zu erhalten und einer neuen Schaffenszeit entgegenzugehen. Das Fehlen finanzieller Kraft war das eine, das andere die Ungunst der Lage, was kleinere Werftbesitzer dazu zwang, von ihrem Handwerk Abschied zu nehmen. Taake Janssens Betrieb konnte sich am Steffenstor in der unmittelbaren Nachbarschaft Waltjens nicht mehr behaupten; der Knickmannschen Werft, schon vom Weserstrom verdrängt und mehr und mehr zum Flußschiffbau übergegangen, setzte der Bau des Woltmershauser Kanals ein Ende; das alte Unternehmen von Johann Janssen in Vegesack, das später Sager übernommen hatte, erlosch ebenfalls. Um 1870 brach man die alte Werft der Raschen in St. Magnus ab[5]).

[4]) Höver a. a. O., S. 332.

[5]) Spengemann a. a. O., S. 71.

Schräg gegenüber auf dem anderen Ufer der Lesum war das letzte Schiff im Schmucke der Bremer Flaggen von seinen Stapeln geglitten; eine Dampfsägerei entstand dort, wo einst Meisterknecht und Gesellen des ehrsamen Schiffszimmerhandwerks gewirkt hatten.

Während nun in dem Hause, das noch heute in der Nähe des alten Werftplatzes in Burg steht und dessen Grund und Boden einst Hinrich Bosse erworben, in traulichen Räumen, durchweht von dem Atem versunkener Tage, Nachkommen jenes Zimmerbaas aus Grambke liebevoll die Andenken aus der stolzen Zeit bremischer Seefahrt — die vielen Bilder der Briggen, Barken und Vollschiffe hüteten, legten Schiffbaumeister zusammen mit Ingenieuren, Technikern, Arbeitern und Kaufleuten, sich der Errungenschaften unserer Zeit in vollem Maße bedienend, auf den neuen Werften am Weserstrom wiederum den Grund für eine Blütezeit des bremischen Schiffbaus. Ihr Werk, zwar durch zwei Kriege gewaltsam zerrissen, durch den letzten mehr denn je, ist immer ein verpflichtendes Erbe geblieben. Was das Mittelalter und die folgenden Jahrhunderte der Stadt nicht beschert hatten, eine führende Rolle im Schiffbau zu spielen, das schenkte ihr das Zeitalter des Welthandels und des Weltverkehrs.

VIII.

Zur Geschichte der Passagierfahrt auf der Unterweser*)

Von Christian Piefke

Eine geregelte Personenbeförderung auf den Flüssen konnte erst mit dem Aufkommen der Dampfschiffe ins Leben treten. Die Dampfschiffahrt hat ihren Ursprung in Nordamerika gehabt, wo der Ingenieur Robert Fulton am 7. Oktober 1807 das erste praktisch brauchbare, von ihm erbaute Dampfschiff „Claremont" auf dem Hudson in Fahrt setzte. Die Maschine des Dampfers entstammte der damals weltberühmten englischen Maschinenfabrik Boulton, Watt & Co. in Soho bei Birmingham, und es ist eigenartig, daß es den Engländern, durch widrige Umstände aufgehalten, erst vom Jahre 1812 ab gelang, ihre vorzüglichen Maschinen beim Bau von eigenen Dampfschiffen zur Geltung zu bringen. Dann dauerte es aber nicht mehr lange, und auch in England kam der Dampfschiffbau zu hoher Blüte, und von 1816 ab wurden auf den wichtigsten englischen Strömen Dampfschiffe eingesetzt.

Diese amerikanischen und englischen Erfolge erregten in der ganzen Welt, nicht zuletzt in Bremen, großes Aufsehen. Hier war es der aus Hoya gebürtige Arzt Dr. Bollmann, der sich auf Grund einschlägiger Studien angelegentlich mit der Frage beschäftigte, ob nicht auch auf der Weser Dampfschiffe mit Nutzen verwendet werden könnten. Auf dem Wiener Kongreß hatte er den bremischen Senator, späteren Bürgermeister Johann Smidt kennengelernt, der sich für ihn und für die von ihm aufgeworfenen Fragen stark interessierte und ihn dem Senator Dr. Nonnen empfahl. Dieser nahm dann auch schriftliche Verhandlungen mit Bollmann auf, der sich, ein Weltwanderer, bald in Paris, bald in London und in Philadelphia aufhielt. Es stellte sich jedoch heraus, daß Bollmann die einschlägigen Verhältnisse nicht genügend sachkundig beurteilte und in seinen Plänen unsicher war. Selbst unvermögend, wollte er die für das Werk erforderlichen Mittel in umständlicher Weise durch Beschaffung von Anteilscheinen aufbringen, wobei er seinen persönlichen Vorteil keineswegs vergaß. Es konnte

*) Anmerkung des Herausgebers: Diese Fassung des Themas entspricht einem besonderen Wunsche des Verfassers. Ich würde lieber „Fahrgastschiffahrt" und „Niederweser" gesagt haben.

Dr. Nonnen daher nur angenehm sein, als Bollmann — wohl der von Nonnen gemachten Einwendungen müde — den Schriftwechsel von sich aus abbrach.

Damit war das Feld für einen anderen frei geworden — den bremischen Kaufmann Friedrich oder, wie er sich selbst schrieb: Friederich Schröder. Er galt in Bremen als weitblickender rühriger Geschäftsmann; unter anderm war die Gründung der „Heringsfischerei" in Bremen sein verdienstvolles Werk. Eine Würdigung seiner großen kaufmännischen Fähigkeiten ist darin zu erblicken, daß man ihn zum Bevollmächtigten der Ersten Assecuranz-Compagnie (von 1769) machte. Mit viel Anteilnahme hatte Schröder von jeher die Fortschritte im englischen Maschinenbau, namentlich in seiner Anwendung auf die Dampfschiffahrt, verfolgt, und es kam ihm zustatten, daß er durch verwandtschaftliche Beziehungen Gelegenheit fand, sich in London eingehend mit dem Dampfschiffbau zu beschäftigen. Er gewann dabei die Überzeugung, daß Dampfschiffe auch auf der Weser vorteilhaft verwendet werden könnten, und so bat er unterm 23. Mai 1816 den bremischen Senat in einer von viel Idealismus getragenen Eingabe um Förderung seines Vorhabens. Er erwartete von der Benutzung der Dampfschiffe auf der Weser weniger persönlichen Gewinn, als großen Nutzen für Bremens Handel und Schiffahrt. Er wollte, und das entsprach den gegebenen Verhältnissen, Passagierfahrten bis Brake einrichten; denn die Versandung der Weser, die sich für die Schiffahrt durch viele Jahrzehnte auf der Strecke von Bremen bis Vegesack und darüber hinaus unheilvoll auswirkte, machte sich bei Brake nicht mehr bemerkbar, und vermöge seiner günstigen Lage konnten selbst große, mit voller Ladung von See kommende Schiffe diesen Platz anlaufen. Dadurch wurde der Ort bis zur Gründung Bremerhavens ein bedeutender Umschlaghafen für Bremen, und eine bequeme Verbindung mit Brake lag daher im Bedürfnis der bremischen Reeder und Kaufleute, der Schiffsbesatzungen und sonstiger Interessenten.

Schröder unterschätzte nicht die Schwierigkeiten, die das höchst mangelhafte Fahrwasser der Weser seinem Vorhaben bereiten würde, und er wußte auch, daß er mit hohen Ausgaben zu rechnen hatte; doch ließ er sich durch nichts abschrecken. Zur Abgeltung des sehr bedeutenden Kostenaufwandes beanspruchte er nur die ihm und seinen Erben für den Zeitraum von fünfundzwanzig Jahren „ausschließend zu ertheilende Befugniß, Dampfböte auf der Weser anzulegen und zu den

angeführten Zwecken zu benutzen". Auf Fürsprache einer durch Wittheitsbeschluß eingesetzten Kommission bewilligte der Senat das Vorhaben, jedoch nur auf fünfzehn Jahre und unter harten Bedingungen. Er mußte sich unter anderm protokollarisch verpflichten, keinen Anspruch auf Entschädigung an den Bremer Staat zu machen, wenn er bei der Ausführung des Unternehmens Schaden leiden oder seine Rechnung nicht finden sollte. Auch hatte er sich einer „obrigkeitlichen Inspection" zu unterwerfen, welcher die allgemeine Aufsicht über das Unternehmen, namentlich aber eine Einwirkung auf die Höhe der Tarife zustehen sollte.

Nachdem auch die Regierungen in Oldenburg und Hannover zugestimmt hatten[1]), konnte Schröder auf den Bau eines Dampfschiffes Bedacht nehmen.

Den Bau des Dampfers übertrug Schröder dem Schiffsbaumeister Johann Lange in Vegesack, die Lieferung der Maschineneinrichtung der schon erwähnten englischen Firma Boulton, Watt & Co. Mit dem Bau des Schiffes wurde im Herbst 1816 begonnen, und bereits am 30. Dezember konnte es — als erster deutscher Dampfer — vom Stapel gelassen werden[2]). Am 6. Mai 1817 machte „Die Weser" — so wurde das Schiff getauft — unter Führung des Kapitäns Zacharias Spilker ihre feierliche Antrittsfahrt von Vegesack nach Bremen, wobei ihr Mitglieder des Bremer Senats sowie Vertreter der oldenburgischen und hannoverschen Behörden das Geleit gaben. Die Fahrt war nach dem Bericht von Zeitgenossen „einzig und glich einem Triumphzuge". Viele der Geladenen hatten sich zwar ferngehalten, weil ihnen „die Nutzung der Kraft der Dämpfe" wohl nicht geheuer erschienen sein mochte; doch zerstreute die günstig verlaufene Probefahrt die auch in weiteren Kreisen gehegten Bedenken[3]). Schröder gab dann „Die Weser" für

[1]) In der Flagge des Schiffes „Die Weser" sind neben dem Bremer Schlüssel auch die Wappen von Hannover und Oldenburg vertreten. (Vgl. die Abb.)

[2]) Über die Größenverhältnisse und die technischen Einrichtungen des Schiffes vgl. Hermann Raschen: „‚Die Weser', das erste deutsche Dampfschiff und seine Erbauer", Berlin 1908.

[3]) Der Senatssyndikus Gröning schreibt über die Probefahrt an den Senator, späteren Bürgermeister Smidt: „Ich bin im Begriff, mit 15 anderen Mitgliedern, dem Herrn Präsidenten incl. . . . . nach Vegesack zu fahren, wohin Fr. Schröder 150 Personen zu einem gehörigen Frühstück und zur Rückfahrt auf dem Dampfboote, das um 2 Uhr seine erste Reise nach Bremen antreten wird, eingeladen hat . . . . . Der Wind ist günstig und das Wetter ausnehmend schön."

einige Tage gegen ein zum Besten des Armenhauses erhobenes Eintrittsgeld zur Besichtigung frei. Am 19. Mai erließ er folgende Bekanntmachung:

„Das Dampfschiff ‚Die Weser', von Bremen nach Vegesack, Elsfleth und Brake, fährt morgen, Dienstag, den 20. dieses, und sodann täglich von der Wichelnburg präcise 7 Uhr Morgens ab und verläßt Brake des Nachmittags präcise 2 Uhr.

Sowohl bei der Hin- als Rückfahrt hält sich das Schiff 10 Minuten vor Vegesack und Elsfleth auf, um Passagiere aufzunehmen oder abzusetzen. Das Passagegeld für die Person ist:

a) in der ersten Cajüte
nach Elsfleth und Brake od. von daher zurück 1 Ld'or Rtl. 24 Grote,
nach Vegesack oder von daher zurück . . . — Ld'or Rtl. 48 Grote,

b) in der zweiten Cajüte
nach Elsfleth und Brake od. von daher zurück 1 Ld'or Rtl. — Grote,
nach Vegesack oder von daher zurück . . . — Ld'or Rtl. 36 Grote.

Kinder unter zwölf Jahren bezahlen die Hälfte. Jede Person hat 10 Pfund Bagage frei, sorgt jedoch selbst für die Aufbewahrung derselben."

Bereits zehn Tage später mußte Schröder in einer weiteren Bekanntmachung gestehen, daß er die ausgesprochene Absicht, „die Reise nach Brake und wieder zurück in einem Tage abzumachen", nicht ausführen könne. Er erklärte: „Da es sich gezeigt, daß das Fahrwasser zwischen der Ochtum und Vegesack so seicht ist, daß dasselbe während der Ebbe nicht fahrbar bleibt, so ist von jetzt an die Abänderung getroffen, daß das Dampfschiff ‚Die Weser', um jedesmal die Zeit der Fluth benutzen zu können, den einen Tag von hier nach Brake abgehen und den folgenden Tag von da auf hier zurückkehren wird".

Es war aber nicht nur das unzureichende, bei Ebbe oft nur 1½ Fuß tiefe Fahrwasser zwischen Bremen und Vegesack, sondern in Verbindung damit auch der zu große Tiefgang des Dampfers, wodurch die Unzuträglichkeiten hervorgerufen wurden. Auf 2¾ bis 3 Fuß abgestellt, betrug er bei beladenem Fahrzeug sogar 3½ bis 4 Fuß! So war es keine Seltenheit, wenn „Die Weser" auf der Strecke Bremen—Vegesack in dem versandeten Flußbett steckenblieb. Trotzdem ließ sich das Unternehmen zunächst gut an: der Reiz der Neuheit lockte, und eine bessere Verbindung zwischen Bremen, Vegesack und Brake gab es noch nicht. So beförderte der Dampfer in den ersten Jahren je

Fahrt zeitweilig bis zu zweihundertundfünfzig Menschen, obwohl die Kajüten nur etwa sechzig bis achtzig Personen fassen konnten. In der besseren Jahreszeit war an Sonn- und Festtagen neben Vegesack auch Lankenau ein beliebtes Reiseziel, wo sich am Weserstrand schon früh eine Art von Familienbad entwickelt hatte, wie es sich bis in unsere Tage erhalten hat. Der Fahrpreis nach Lankenau betrug zwölf Grote.

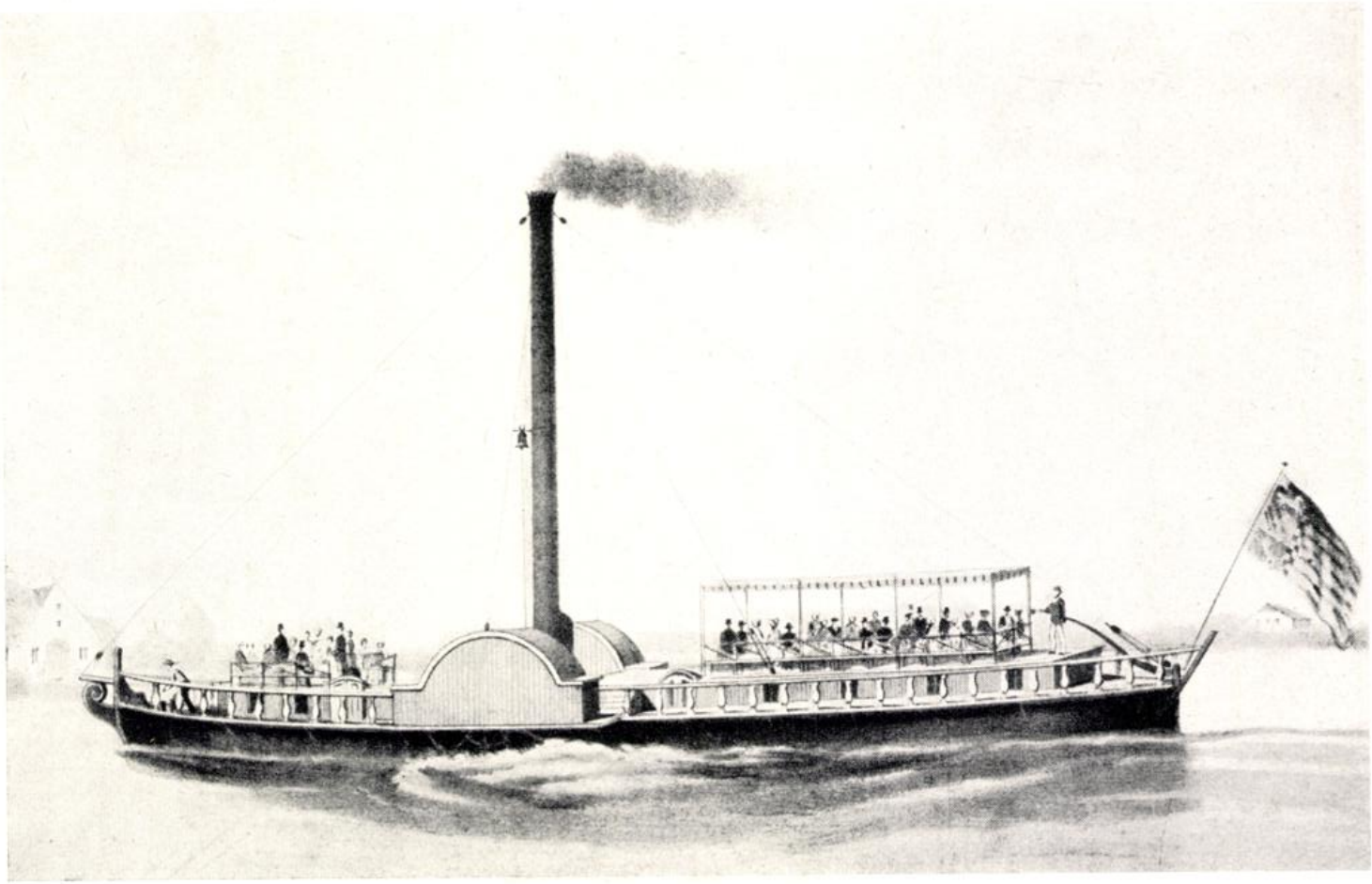
Die Versandung der Weser, welcher die damaligen technischen Abwehrmittel nicht gewachsen waren, zeigte sich an verschiedenen Stellen des Flußbettes[4]). Gefürchtet waren besonders die Untiefen „bei den Kalkhöven" unweit Vegesacks und vom Osterort bei Oslebshausen. Wenn bei ohnehin geringem Wasserstand Ostwind aufkam, konnten nicht einmal leere Kähne hier passieren. Das führte zu wachsenden Unregelmäßigkeiten im Verkehr des Dampfers und wiederholt sogar zu Fahrteinstellungen. Schröder bemühte sich auf alle nur mögliche Art, diesen Unzuträglichkeiten abzuhelfen. So ließ er in Vegesack die Fahrgäste nötigenfalls auf Kähnen an den Dampfer anbooten oder sie von Bord abholen. Als sich Schröder Ende August 1818 genötigt sah, die Dampfschiffahrt zwischen Bremen und Vegesack vorübergehend einzustellen und sie nur zwischen Vegesack und Brake durchzuführen, veranlaßte er, um die Verbindung mit Vegesack aufrechtzuerhalten, den Mietkutscher Beling vom Stephanikirchhof Nr. 7, Wagenfahrten zwischen Bremen und Vegesack einzurichten. Sie nahmen in Vegesack Anschluß an das nach Brake abfahrende und von Brake zurückkehrende Dampfschiff. Anfang Oktober mußte Schröder nochmals Belings Hilfe in Anspruch nehmen.

Ende Oktober 1818 setzte Schröder seinen „neuen" Dampfer „Herzog von Cambridge", den er durch Jürgen Sager in Vegesack hatte erbauen lassen, zur Fahrt zwischen Bremen und Vegesack und „Die Weser" für den Dienst zwischen Vegesack und Brake ein. Doch scheint sich das neue Schiff hier nicht bewährt zu haben; denn schon von 1820 ab wird es in den alten Fahrplänen nicht mehr erwähnt. Ebensowenig glückte sein Einsatz auf der Oberweser. Im Jahre 1830 wurde der „Herzog von Cambridge" „zum Abbruch verkauft"[5]).

Im September 1821 wurde die Schiffahrt durch die „beim Osterorte

[4]) Vgl. Heinz Conradis: „Der Kampf um die Weservertiefung in alter Zeit" im Brem. Jahrb., 41. Bd., 1944.

[5]) Vgl. G. C. Kindt: „Die erste Dampfschiffahrt auf der Weser und ihr Begründer Friedr. Schröder" in den „Abhandlungen, herausgegeben vom Naturwissenschaftlichen Verein zu Bremen", Bremen, 1868, Bd. 1, S. 340 und 342.



„Die Weser“,
das erste deutsche Dampfschiff, 1817

befindliche seichte Stelle" für eine ganze Woche lahmgelegt. Um das Maß vollzumachen, lief am 24. Oktober 1822 „Die Weser", von Brake kommend, bei „Kalkhöven" fest, und fünfzig bis sechzig Fahrgäste waren genötigt, größtenteils unter Zurücklassung ihres Gepäcks, den Weg nach Bremen zu Lande zu suchen. Das erregte natürlich in weitesten Kreisen große Mißstimmung. Es kam hinzu, daß man sich mit den Fahrzeiten des Dampfers, die auf Ebbe und Flut abgestellt werden mußten, daher täglich wechselten und oft in unbequem frühe Morgenstunden fielen, nicht befreunden konnte. Schließlich war die Höhe der Fahrpreise schon lange bemängelt worden, und man hätte sich längst von Schröder abgewandt, wenn bessere Reisegelegenheiten verfügbar gewesen wären.

Dieser Fall sollte jetzt eintreten. Nach Verbesserung der nach Vegesack führenden Zufahrtwege — Schröder spricht (1824) von der damals angelegten „Kunststraße nach Vegesack" — verkehrten bald regelmäßige Reisewagen dahin. Als erster zeigte Ende Juli 1822 der Gastwirt Mahnken in Vegesack, Besitzer des Gasthofs „Stadt Hamburg", die Aufnahme einer Personenbeförderung nach Bremen an. Sein Wagen fuhr täglich um 6 Uhr früh von Vegesack ab; die Rückfahrt von Bremen vermittelte um 5 Uhr nachmittags die Witwe Carsten Greve in Bremen, Langenstraße Nr. 64. Die einfache Fahrt kostete 24 Grote. Zu demselben Fahrpreis und denselben Fahrzeiten nahmen Anfang August auch die Fuhrunternehmer Solte und Stricker in Vegesack die Verbindung mit Bremen auf. Im Mai 1823 trat als weiterer der Gastwirt Daniel Helmer vom Gasthof „Stadt Hannover" in Vegesack hinzu; er berechnete für die einfache Fahrt gar nur 18 Grote. Im September benutzte Nicolaus Beling ein abermaliges Versagen des Dampfers dazu, seine Wagenfahrten wiederaufzunehmen. Es dauerte nicht lange, dann dehnten Mahnken und Beling unter Beteiligung eines Oldenburger Fuhrmanns und unter Benutzung der Lemwerder—Vegesacker Fähre ihre Fahrten bis Brake und Elsfleth aus, also auf das gesamte bisher von Schröder befahrene Verkehrsgebiet. Der Fahrpreis betrug bis Brake 1 Rtl. und 24 Grote. Da sagte man sich zum großen Teil von Schröder los und ging zu den Landverbindungen über, zumal im Verkehr mit Vegesack die Fahrpreise der Fuhrunternehmer weit niedriger als die Dampferfahrpreise waren. Erst Anfang April 1824 ließ sich Schröder zu einer Herabsetzung der Fahrpreise auf der Teilstrecke Bremen—Vegesack herbei, indem er hier Rückfahrkarten einführte, die für die erste Kajüte 48,

für die zweite 36 Grote kosteten; dadurch wurde der Preis für die einfache Fahrt zweiter Kajüte unter die Fahrpreise der Fuhrunternehmer gesenkt.

Mit dieser Maßnahme kam Schröder jedoch zu spät; denn der Wettbewerb durch die Reisewagen hatte ihm bereits erheblichen Schaden zugefügt. Das ergibt sich aus dem von Schröder aufgestellten „Verzeichniß der Passagiere, welche in den Jahren 1817 bis 1823 incl. die Dampfschiffahrt benutzt haben", und noch mehr aus der ebenfalls von Schröder herrührenden Verlustrechnung, — beides Unterlagen zu einer Eingabe Schröders an die Weserschiffahrts-Inspektion. Die Zahl der Fahrgäste nach Vegesack, Elsfleth, Brake und zurück, die sich 1817, für nur sieben Monate, auf 10 184 belaufen hatte, ging vom Jahre 1819 ab ständig zurück: sie betrug 1821 noch 8811, um dann in steiler Kurve 1822 auf 6257 und 1823 auf 5719 abzusinken. Ein entsprechendes Bild gibt die Verlustrechnung; es wurde (in runden Zahlen) ein Überschuß erzielt:

1817	von	2 974 Rtl.,
1818	von	812 Rtl.,
1820	von	1 176 Rtl.,
1821	von	38 Rtl.,
zusammen		5 000 Rtl.;

dagegen betrug der Verlust:

1819	2 573 Rtl.,
1822	1 252 Rtl.,
1823	2 295 Rtl.,
zusammen	6 120 Rtl.,

so daß Schröders Unternehmen Ende 1823 mit einem Gesamtverlust von rund 1120 Rtl. abschloß. Deutlich lassen die Zahlen für 1822 und 1823 die Auswirkungen des Wettbewerbs der Fuhrunternehmer erkennen.

Dieses enttäuschende Ergebnis seiner fast siebenjährigen Tätigkeit, die sich im Kampf mit naturgegebenen Widerständen erschöpft hatte, veranlaßte Schröder, den Senat zu bitten, „auf Mittel Bedacht zu nehmen", wie er „in den Stand möge gesetzt werden", das ihm „ertheilte Privilegium der Dampfschiffahrt fernerhin in Ausübung zu bringen". Für den Rückgang seines Unternehmens machte er „die Anlegung der Kunststraße nach Vegesack" und „die Seichtigkeit des

Fahrwassers des Weserstroms" verantwortlich. Bei der Aufnahme seines Betriebs hätte er mit Zuversicht erwartet und nach einer Zusicherung des Chefs der Convoye-(Wasserbau-)Behörde auch erwarten dürfen, daß das Fahrwasser baldigst verbessert werden würde. Inzwischen setzte Schröder die Fahrten bis auf weiteres aus.

Der Senat verwies die Eingabe an die Weserschiffahrtsinspektion, der Schröder nunmehr seine Klagen unter ausführlicher Begründung darlegte. Er beschwerte sich heftig über die Convoye-Deputation, der er den guten Willen absprach, die Verbesserung des Weserfahrwassers mit Beschleunigung durchzuführen. Für den Fall, daß kein Wandel geschaffen werden könnte, erbot er sich, dem Staate gegen Vergütung seiner Auslagen, „so wie sie zu Buche stehen, das ganze Institut zur ferneren Betreibung zu überlassen"; doch würde er es vorziehen, wenn der Staat ihm den etwaigen Ausfall ersetze. In ihrem Bericht sprach sich die Weserschiffahrtsinspektion gegen beide Vorschläge aus und kam ihrerseits zu dem eigenartigen Antrage, Schröder eine Summe von etwa 1500 Rtl. zur Verfügung zu stellen, „um sie im Laufe dieses Jahres nach seinem Gutdünken zur Beseitigung der Hindernisse in der Strombahn vermitteltst der desends zu seiner Disposition zu stellenden Baggermaschine, durch Bollwerke oder durch andere Vorkehrungen zu verwenden".

Jetzt hatte die Convoye-Deputation das Wort. Sich zunächst gegen den ihr von Schröder gemachten Vorwurf der Säumigkeit verwahrend, gab sie zu, daß die Schiffahrt durch die seichten Stellen „bei den Kalkhöven" und „beim Osterorte" stark benachteiligt werde; doch käme das bei niedrigem Wasserstand und anhaltendem Ostwinde fast jeden Herbst vor. Dagegen wäre die Convoye machtlos, solange die Strombesserungsarbeiten nicht vollendet wären. Schröder habe diese Zustände, also auch das von ihm eingegangene Risiko, gekannt und für den Fall des Mißlingens seiner Pläne auf Schadloshaltung durch den Staat ausdrücklich verzichtet. So machte die Convoye für den Rückgang der Dampfschiffahrt in erster Linie Schröder selbst verantwortlich; Ursachen hierfür wären der zu große Tiefgang des Dampfers „Die Weser", der Ankauf des ungeeigneten Dampfers „Herzog von Cambridge", der unbequeme Fahrplan und die zu hohen Fahrpreise. Eine geldliche Unterstützung Schröders käme nicht in Frage, und der Antrag der Weserschiffahrtsinspektion, ihm die staatliche Baggermaschine zur Verfügung zu stellen, sei abzulehnen.

Die Convoye-Deputation scheint recht rückständig gewesen zu sein; sie hielt von der Dampfschiffahrt auf der Weser überhaupt nicht viel und wollte für den Fall, daß Schröder sein Unternehmen aufgäbe und keinen geeigneten Nachfolger erhalte, den Verkehr zwischen Bremen, Vegesack und Brake unter anderm gar auf Ruderböte verweisen. „In Vegesack und Brake giebt es immer so viele müßige und brodlose Matrosen und Havenlagerer", so sagte sie, „daß einer Verbindung unter ihnen, eine bequeme und wohlfeile Communication zwischen diesen Orten zu unterhalten, wohl nicht schwer fallen könnte ....; außerdem würde aber dem nahrlosen Vegesack dabey wesentlich geholfen werden, und auch Brake und der Herzog von Oldenburg würde es uns Dank wissen".

Wohl unter dem Eindruck des ihm von der Convoye erstatteten Berichts verwarf der Senat mit Beschluß vom 7. April 1824 Schröders Gesuch und ermahnte ihn, wenn nicht sein Privileg erlöschen sollte, die Fahrten nach Vegesack und Brake vor Ablauf des Monats April wiederaufzunehmen. Schröder fügte sich und setzte sein Schiff am 14. April 1824 wieder in Fahrt. Am 1. Juni verwandte sich das Collegium Seniorum für ihn; doch lehnte der Senat jegliche Unterstützung Schröders ab. Im übrigen hätte er, so hieß es damals, dem Convoye-Departement bereits empfohlen, seine ganze Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß die „Strombahn der Weser", soweit irgend tunlich, in der erforderlichen Schiffbarkeit erhalten werde.

Ob Schröder im Jahre 1825 weitere Rückschläge erfahren hat oder ob sonstige Beweggründe ihn dazu veranlaßt haben: er nahm den Betrieb 1826 trotz ernster Vorstellungen des Senats nicht wieder auf, so daß dieser unterm 10. Mai erklärte, „daß nunmehr das dem Kaufmann Friedrich Schröder ertheilte ausschließliche Privilegium zur Betreibung der Dampfschiffahrt erloschen sei". Schröder ließ sich das nicht anfechten: am 1. Mai des folgenden Jahres trat er, nachdem die Fahrten im Jahre vorher geruht hatten, wieder auf den Plan, und nun brachte der neue Fahrplan eine Überraschung.

Schröder hatte bereits 1821 mehrere Fahrten über Brake hinaus bis nach „der Geest" ausgeführt, wo sich den größeren Schiffen ein gern benutzter Ankerplatz bot; doch hatte er bald darauf diese Abstecher, wohl wegen zu geringer Benutzung, wieder aufgegeben. Nunmehr legte er sie nach Ablauf von sechs Jahren, erstmalig am 16. Mai, wieder ein. Er machte sie davon abhängig, daß sich mindestens sechs,

später zwölf Fahrgäste beteiligten. Zunächst beschränkte er sich auf vereinzelte Fahrten; erst 1832 fuhr „Die Weser" wöchentlich zweimal nach Bremerhaven hinunter. Der Unternehmer wird aber bei diesen Bremerhaven-Fahrten nicht auf seine Kosten gekommen sein; denn er nahm sie 1833 nicht wieder auf. Das ungünstige Ergebnis war auf den von Ebbe und Flut stark beeinflußten Fahrplan zurückzuführen. Nur in seltenen Ausnahmefällen konnte der Dampfer die Reise von Bremen nach Bremerhaven und zurück an einem Tage abmachen; ein nächtliches Überlager in Bremerhaven oder in Brake war daher meistens nicht zu umgehen.

Schröders Privileg wäre am 30. Juni 1831 abgelaufen gewesen; doch hat er noch zwei Jahre darüber hinaus durchgehalten. Am 14. November 1833 nahm der verdienstvolle Mann in den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten" von seinen Fahrgästen mit den kargen Worten Abschied: „Die Fahrten des Dampfschiffs ‚Die Weser' werden mit der am Donnerstag, dem 14. November, noch stattfindenden Rückfahrt von Brake geschlossen". „Die Weser" wurde am Jahresende „zum Abbruch" verkauft. Bereits zwei Jahre später starb Friederich Schröder im 61. Lebensjahre.

Schröders Erbe trat der Schiffsbaumeister Johann Lange in Vegesack an. Er war nicht nur ein genialer Schiffbauer, Besitzer der bedeutendsten Werft im Wesergebiet, sondern betätigte sich auch im Reedereigeschäft. Am 12. November 1833 ließ er das Dampfschiff „Bremen" vom Stapel laufen, von dem er sich viel versprochen haben wird, weil er es nach den neuesten Erfahrungen gebaut und mit Maschinen der damals modernsten Gattung ausgerüstet hatte. Trotzdem blieb der neue Dampfer sehr von der Tide abhängig und war, wie sich bald herausstellen sollte, den Untiefen des Weserstrombettes ebensowenig, vielleicht noch weniger gewachsen als sein Vorgänger „Die Weser".

Hatte Schröder mehr versuchsweise und noch unregelmäßig seine Fahrten bis Bremerhaven ausgedehnt, so stellte Lange von vornherein eine regelmäßige Verbindung Bremens mit seinem neuen Hafenplatz her. Aber auch er konnte nicht an ein und demselben Tage der Hinfahrt die Rückfahrt folgen lassen, so daß der Verkehr mit Bremerhaven auf wöchentlich drei Hinfahrten und drei Rückfahrten beschränkt blieb. Obendrein sah sich auch der neue Unternehmer genötigt, die Abfahrtzeit des Dampfers in Anpassung an den Eintritt der Flut oft in die frühesten Morgenstunden, von 4 Uhr ab, zu legen. Der Betrieb wurde

am 1. März 1834 aufgenommen. Hierzu machte der Schiffsmakler J. D. Lüdering bekannt, daß das neue Dampfschiff „Bremen" (Kapitän D. Sammann[6]) auf seiner Fahrt von Bremen nach Bremerhaven und zurück Fahrgäste sowie auch Güter und Gepäck mitnehmen werde, und zwar nach und von Vegesack, Elsfleth, Brake, Dedesdorf und Großensiel. „Dieses schöne und aufs eleganteste eingerichtete Dampfschiff" biete den Fahrgästen alle möglichen Bequemlichkeiten. Güter und Pakete, mit gehörigen Adressen versehen, würden schnellstens besorgt werden.

Das neue Unternehmen stand unter keinem günstigen Stern. Der Schiffsmakler sah sich genötigt, bereits von Juni ab bis zum Schluß der Saison, von geringen Unterbrechungen abgesehen, die Fahrten zwischen Bremen und Vegesack einzustellen und den Dampfer nur zwischen Vegesack und Bremerhaven verkehren zu lassen. Der Beförderung der Reisenden zwischen Bremen und Vegesack nahmen sich wieder etliche Fuhrunternehmer an. Das Jahr 1835 zeigte das gleiche Bild. Zwar konnte die „Bremen" bis in den Juli hinein die ganze Strecke von Bremen bis Bremerhaven zurücklegen; dann traten bis zum Jahresschluß aber die bekannten Verlegenheiten wieder auf, die den Reeder nötigten, den Verkehr auf der Teilstrecke Bremen—Vegesack an den weitaus meisten Tagen stillzulegen. Nach diesen schlechten Erfahrungen setzte er vom 2. Mai des nächsten Jahres ab ein zweites, in England erbautes Dampfschiff, die kleine flachgehende „Expedition", für den Dienst zwischen Bremen und Vegesack ein, während die „Bremen" die Fahrten zwischen Vegesack und Bremerhaven besorgte. Da die „Expedition" Anfang Februar 1837 „in öffentlicher Auktion" verkauft wurde, hatte die Dampfschiffahrt zwischen Bremen und Vegesack wiederum zu leiden, und Besserung trat erst ein, nachdem Lange einen im Mai 1838 auf seiner Werft gebauten Dampfer, „Die neue Bremen" (Kapitän Sammann), am 15. Juni hatte einstellen können. Das Schiff befuhr unbehindert die ganze Strecke von Bremen bis Bremerhaven und konnte, außer den üblichen Sonntagsfahrten nach Lankenau, auch Vergnügungsreisen nach Wangerooge und Norderney unternehmen. Ein früh einsetzender Winter machte den Fahrten im November ein Ende. Im nächsten Jahre (1839) konnte der neue Dampfer unter besonders günstigen Wasserverhältnissen in der Zeit von Anfang April bis

[6]) Soweit sie festzustellen waren, sind den Namen der Fahrzeuge diejenigen der Schiffsführer hinzugefügt.

Mitte September in rund fünfzig Fällen an ein und demselben Tage nach Bremerhaven hin- und zurückfahren.

Im September 1839 erhielt Lange einen Wettbewerb in dem Dampfer „Roland". Er gehörte der „Gesellschaft zur Betreibung einer Dampfschiffahrt auf der Oberweser", die auch „Gesellschaft des Dampfschiffes Roland" genannt wurde. Das Schiff, das der Werft von Hermann Heineken entstammte, war als Schleppdampfer auf der Oberweser vorgesehen, sollte aber auch, wenn hier der Wasserstand zu niedrig war, als Fahrgastschiff auf der Unterweser dienen. Nach einer Probefahrt nach Vegesack nahm der „Roland" (Kapitän M. Meyer) die Fahrten nach Bremerhaven am 1. Oktober auf und fuhr in besonderem Fahrplan neben der „Bremen" her. Erst im Mai 1840 einigten sich die Schiffsmakler Lüdering & Co. und Duntze als die Vertreter der Reeder auf einen gemeinschaftlichen Fahrplan. Er war so eingerichtet, daß täglich der eine Dampfer von Bremen nach Bremerhaven, der andere von Bremerhaven nach Bremen fuhr. Da beide Schiffe von der Tide abhingen, so konnte der nach Bremerhaven reisende Fahrgast nur in einzelnen Fällen an demselben Tage nach Bremen zurückkehren, während der aus Bremerhaven kommende meist keine Möglichkeit zur Rückreise an demselben Tage besaß.

Die Schiffsmakler Lüdering & Co. und Joh. Duntze gaben unterm 22. Mai 1840 für die beiden Dampfer eine gemeinsame Fahrpreistafel heraus, deren Sätze gegenüber den von Lüdering für den Dampfer „Bremen" im Februar 1834 veröffentlichten Fahrpreisen teilweise erheblich gesenkt waren. Bemerkenswert ist in der Bekanntmachung der Hinweis, daß „Collys" über zweihundert Pfund schwer des Wasserstandes wegen nicht angenommen werden könnten.

Der Dampfer „Roland" wurde Ende Mai 1840 „bei dem gestiegenen Wasser" vorübergehend „zum Dienste der Oberländischen Schiffahrt" eingezogen („durch die Brücke gelegt"). Als Ersatz trat an seine Stelle, aber im eigenen Fahrplan, „das neue eiserne Dampfschiff ‚Telegraph'" (Kapitän de Harde). Es fuhr täglich gegen 8 Uhr vormittags nach Bremerhaven und an demselben Tage gegen 4 Uhr nachmittags von Bremerhaven zurück, muß also sehr geringen Tiefgang gehabt und besonders günstige Wasserverhältnisse angetroffen haben. Die Fahrpreise deckten sich mit denjenigen der Dampfschiffe „Bremen" und „Roland"; die Abfahrt fand vor der Großen Fischerstraße statt. Der „Roland" konnte die Fahrten auf der Unterweser bereits am Pfingst-

sonntag, dem 7. Juni, mit einer Fahrt nach Lankenau „mit Musik des Bremer Casino-Musikcorps" wieder beginnen, während der „Telegraph" sich für den Bäderdienst mit Fahrten nach Wangerooge und Norderney rüstete, der ihn auch in den folgenden Jahren hauptsächlich beanspruchte. Die Besetzung der Unterweserfahrten mit zwei Schiffen gab noch genügend Spielraum für die Veranstaltung von Lustfahrten, sei es zu ermäßigten Fahrpreisen nach Bremerhaven, „das viele Bewohner unserer Stadt noch nicht gesehen haben", sei es zur „Bremer Baake", der Vorläuferin des Hohewegleuchtturms, und „nach Ermessen des Kapitäns" auch darüber hinaus, um „denjenigen, welche wünschen möchten, einen erweiterten Anblick des Meeres zu bekommen, dieses Vergnügen zu verschaffen".

In Bremen fand im Juni 1840 „zur vierten Säcularfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst" ein würdiges Gutenbergfest statt. Hierbei wurde ein auf der Langeschen Werft in Vegesack gebauter, am 3. Juni vom Stapel gelaufener Dampfer auf den Namen „Gutenberg" getauft. Lüdering & Co. bestimmten das Schiff (Kapitän H. Warnken), dessen Reeder Lange selbst war, wegen seines besonders geringen Tiefganges für die Fahrten zwischen Bremen und Vegesack. Der Fahrpreis betrug auf dieser Linie fortan in der ersten Kajüte 24, in der zweiten 15 Grote; für die Hin- und Rückfahrt „in einem Tage" in der ersten Kajüte 36 Grote. Auch die Preise für Fahrten nach Bremerhaven wurden für die Hin- und Rückfahrt „in einer Tour für Familien von wenigstens vier Personen auf 1½ Rthl. Gold à Person", d. i. auf die Hälfte des allgemein gültigen Tarifsatzes ermäßigt; für Kinder unter 10 Jahren war 1 Rtl. zu zahlen.

Der „Gutenberg" verkehrte nur von Mitte Juli bis September 1840 und wurde dann nach Stade verkauft. An seine Stelle trat im Mai 1841 ein Schiff desselben Namens und unter Führung desselben Kapitäns, das wir „Gutenberg (II)" nennen wollen; es war auch bei Lange gebaut worden (Stapellauf am 19. April 1841).

Im ganzen standen (1842) für die Fahrten vier Dampfer zur Verfügung: „Bremen", „Roland", „Telegraph" und „Gutenberg (II)", und wenn zeitweise ein Schiff, sei es der „Roland" für die Schleppschiffahrt auf der Oberweser oder der „Telegraph" für den Seebäderdienst, herausgenommen werden mußte, traten die verbleibenden Dampfer — in der Regel drei — für sie mit ein. Verlegenheiten konnten nicht entstehen, und hin und wieder befuhren sogar alle vier Dampfer, jeder im

Fahrplan für sich, die Linie Bremen—Bremerhaven. Die Fahrten waren so verteilt, daß täglich je zwei Dampfer von Bremen und von Bremerhaven abfuhren, wodurch wenigstens in Einzelfällen erreicht wurde, daß der Hinfahrt nach Bremerhaven die Rückkehr noch an demselben Tage folgen konnte.

Zu anderer Zeit wurden „Bremen", „Roland" und „Telegraph" für gemeinschaftliche Fahrten nach Bremerhaven und das „flachgehende, schnellfahrende" Dampfschiff „Gutenberg (II)" für den Verkehr nach und von Vegesack vorgesehen. Anlegestellen und Abfahrtsstellen waren für den Dampfer „Gutenberg (II)" vor der Großen Fischerstraße, für die übrigen Dampfer vor der Kalkstraße.

In der Zahl und Verwendung der Schiffe trat in den nächsten Jahren keine Veränderung ein, nur daß für die Wahrnehmung von Sonderfahrten das zunächst L. E. Ichon, später der Firma A. W. Gruner & Söhne gehörende „neue eiserne" Dampfschiff „Koning Wilhelm II." (Kapitän I. C. Stuke) hinzutrat; es machte unter anderem Lustfahrten nach Helgoland und Norderney. Bei der verfügbaren großen Zahl von Dampfschiffen nahmen die Vergnügungsfahrten ständig zu. Sie erfreuten sich großer Beliebtheit, zumal für Musik an Bord gesorgt wurde. Bald begleitete ein „fremdes gutes Musikcorps mit Harmoniemusik" den „Roland" nach Bremerhaven hinunter, bald war es „das Verdener Musikcorps der Gardehusaren", das bei Fahrten nach den Badener Bergen aufspielte, die am sogenannten „Eisberg" am Altenwall begannen.

Im Jahre 1845 nahm sich Georg Friedrich Pflüger, Pächter der großen Fähre an der Schlachte, des Nahverkehrs auf der Weser an. Mit seinem „Lustschiff" „Vorwärts", einem Schleppdampfer, beförderte er sonn- und feiertags zahlreiche Kleinbürger nach Woltmershausen, Lankenau und Oslebshausen zum fröhlichen Treiben am Weserstrand. Der Dampfer fuhr von der Fähre an der Schlachte ab; die einfache Fahrt kostete 6 Grote. In den Jahren 1847 bis 1850 machte Pflügers „Vorwärts", von vereinzelten Lustfahrten nach Woltmershausen und den anderen eben genannten Orten abgesehen, dem „Marschall Vorwärts" Platz, der zunächst der „Direction der Dampfschiffahrt mit England" und von 1857 ab dem Norddeutschen Lloyd gehörte. Von Juli 1847 ab fuhr das Schiff an Sonn- und Feiertagen, außer nach den näher gelegenen Weserplätzen auch nach Vegesack, St. Magnus, Lesum und Burg. An den Werktagen versah es Schleppdampferdienst. Von 1851 ab gab der

„Marschall Vorwärts" die Fahrgastfahrten auf. In den Jahren 1852 und 1853 unternahm Pflüger mit seinem „neuen" Dampfer „Weser" tägliche regelmäßige Fahrten nach Vegesack und St. Magnus. Später wurde die „Weser" nur noch als Schleppdampfer verwendet. Im Jahre 1864 erscheint Pflügers Schleppdampfer „Herzog Ernst", den der Volksmund neckisch die „lahme Ente" nannte. Mit ihm machte Pflüger im Juni noch einige Lustfahrten nach Woltmershausen; dann trat er von der „Passagierfahrt" ganz zurück[7]).

Am 21. Oktober 1844 gab der Schiffsmakler J. F. Adami die Einrichtung einer neuen Dampfschiffslinie von Brake nach Bremen bekannt. Der Betrieb wurde an diesem Tage mit dem in Belgien gebauten eisernen Dampfschiff „Michel Orban" aufgenommen; das Schiff gehörte der belgischen Firma J. M. Orban & Söhne und fuhr für Rechnung von H. W. Wilcke & Co. in Bremen. Es verließ Brake täglich „nach dem Glockenschlag" um 6 Uhr vormittags, traf über Elsfleth und Vegesack um 10 Uhr in Bremen ein und fuhr um 3 Uhr nachmittags nach Brake zurück; seine Ankunft auf den Zwischenlandeplätzen meldete es durch einen Kanonenschuß! Das Unternehmen stieß von vornherein auf Ablehnung durch die Eigentümer der übrigen Dampfschiffe, die dem „Michel Orban" die Mitbenutzung ihrer Anleger gutwillig nicht hatten einräumen wollen. Ausschlaggebend für die schnell erfolgende Einstellung der Fahrten waren aber Meinungsverschiedenheiten mit den belgischen Besitzern, und am 18. November, nach knapp einmonatigem Bestehen des Unternehmens, sahen H. W. Wilcke & Co. sich zu folgender Bekanntmachung veranlaßt: „Da die Herren J. M. Orban & Söhne in Lüttich die von uns mit ihrem Bevollmächtigten . . . . . getroffene Übereinkunft desavouiren, so hören die Fahrten des ‚Michel Orban' auf".

Der Mangel an Anlegestellen und Abfahrtplätzen für die verschie-

[7]) Georg Friedrich Pflüger (1807—1873) leitete die Fähre an der Schlachte von 1843 bis 1863. Er wohnte Schlachte 31 b, in dem schönsten der alten Häuser, das leider dem zweiten Weltkriege zum Opfer gefallen ist. Er war zuerst Seemann; dann unterhielt er an der Schlachte den Gasthof „Zur Stadt Paris" und ließ schließlich Flußdampfer auf eigene Rechnung fahren. Einer seiner Söhne, Johann Carl Diederich, war Teilhaber der Firma H. Hackfeld & Co. in Honululu, die u. a. reiche Zuckerplantagen auf den Hawaii-Inseln besaß. Vgl. Hinrich Wulff, „Geschichte der Fähre an der Schlachte", 1645 bis 1875. Brem. Nachr. v. 17., 19., 20., 24. Okt. 1926. — Friedr. Prüser, „Bremische Kaufleute in Honululu." „Der Schlüssel", Brem. Beiträge zur deutschen Kultur und Wirtschaft, 6. Jahrg., 5. H. (Mai 1941), S. 73—79.

denen Dampfer, der sich beim Erscheinen des „Michel Orban" bereits bemerkbar gemacht hatte, veranlaßte den Senat, auch in Erwartung des Hinzutretens weiterer Dampfschiffe, vor der Kalkstraße eine Landungsbrücke herstellen zu lassen. Eine Verordnung vom 22. Oktober 1845 bestimmte hierzu, daß nie mehrere Dampfer gleichzeitig zur Abfahrt anlegen dürften, sondern daß „mindestens eine halbe Stunde nach der wirklichen Abfahrt des vorhergehenden verflossen sein" müßte. Die Eigentümer oder Führer der Schiffe hatten sich über die Reihenfolge zu vereinbaren; die endgültige Verfügung lag dann beim Departement der Schlachte. Für die von Vegesack abfahrenden und dort ankommenden Dampfschiffe wurden entsprechende Vorschriften erlassen. „Jedes Wettfahren und jede Überheizung der Kessel" war bei Strafe verboten.

Es wurde auch eine Prüfung der „Tüchtigkeit der Dampfmaschine und des Maschinisten" der neueingestellten Dampfer angeordnet.

Im übrigen haben die Erwägungen, wie trotz des beengten Raumes an der Schlachte bessere Schiffsanlegestellen hergerichtet werden könnten, Senat und Bürgerschaft noch lange beschäftigt, bis die Schlachte ihre Bedeutung als Binnenhafen mit dem Bau der Außenhäfen fast ganz verlor.

*

Die bisher an der Dampfschiffahrt auf der Unterweser beteiligten Unternehmer sollten sich des von ihnen behaupteten Monopols nicht mehr lange erfreuen. Am 27. Oktober 1844 rief der bremische Kaufmann Eduard Ichon in den Tageszeitungen zur Zeichnung von Aktien für die Gründung einer „Weser- und Hunte-Dampfschifffahrtsgesellschaft" auf. Zweck des Unternehmens sollte sein, „zwischen allen Plätzen der Unterweser von Bremen bis Bremerhaven und zwischen denselben und Oldenburg vermittelst der Hunte eine möglichst vollständige, von Nebenumständen und Privatinteressen unabhängige Dampfschiffahrtsverbindung zu begründen". Es war die Beschaffung von drei Dampfschiffen vorgesehen, durch die erreicht werden sollte, „daß von Bremen, Oldenburg und Bremerhaven jeden Morgen und jeden Nachmittag ein Dampfschiff abgehen und also von jedem Orte nach jedem Orte, alle Zwischenpunkte einbegriffen, täglich zweimal Gelegenheit vorhanden sein würde". Als weitere Vorzüge wurden weit schnellere Fahrt als mit den bisherigen Dampfern und sehr mäßige

„Passagepreise" in Aussicht gestellt. Zum Schluß unterstrich Ichon, daß „die Verbindung mit der Unterweser nicht mehr von Privatinteressen, Privatverfügungen, anderweitigen Verwendungen oder Verkauf von Dampfschiffen" abhängig sein dürfte. Vom Großherzog von Oldenburg wurde das Vorhaben in jeder Weise gefördert. Der Bremer Senat, an den sich Ichon im Januar 1845 gewandt hatte, verlieh dem neuen Unternehmen, das seinen Sitz in Bremen und Oldenburg nahm, die Rechte einer juristischen Person.

Aus Besorgnis vor dem zu erwartenden Wettbewerb schlossen sich die Eigentümer der Dampfschiffe „Roland", „Bremen" und „Telegraph" zu der „Vereinten Dampfschiffahrt auf der Unterweser" — wir wollen sie kurz „Vereinte Dampfschiffahrt" nennen — zusammen.

Zwischen den beiden Unternehmungen entbrannte sofort eine heftige Fehde, die in der „Weserzeitung", den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten" und dem „Bürgerfreund" ausgefochten wurde. Besonders wurmte es die alten Unternehmer, daß ihnen von der Gegenseite „leidiges Privatinteresse in seiner ganzen Engherzigkeit" vorgeworfen wurde. Um der abfälligen Kritik zu begegnen, gaben sie vor der Wiedereröffnung der Dampfschiffahrt im Jahre 1845 eine Ermäßigung der Fahrgast- und Frachtpreise bekannt. Im übrigen fuhren die Dampfer „Bremen", „Roland" und „Telegraph" wieder im alten unzulänglichen Fahrplan. Für den Dampfer „Gutenberg (II)", der im Herbst 1844 nach Stade verkauft worden war, wurde von der „Vereinten Dampfschiffahrt" im Spätherbst ein neues eisernes, auf der Langeschen Werft erbautes Dampfschiff eingestellt, das denselben Namen, „Gutenberg (III)", erhielt und ebenfalls vom Kapitän H. Warnken geführt wurde.

Die beiden ersten „schnellen und mit Niederdruck versehenen eisernen" Dampfschiffe waren der „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft" von einer französischen Firma mit einiger Verspätung geliefert worden, und so konnte erst von November ab bis zum Eintreffen des dritten Schiffes wenigstens ein Teilbetrieb aufgenommen werden, und zwar zwischen Oldenburg und Bremen über Elsfleth und Vegesack mit dem Dampfer „Oldenburg" (Kapitän Stühmer) und zwischen Brake und Bremen mit dem Dampfer „Hanseat" (Kapitän Röbcke). Die Abfahrtstelle in Bremen lag vor der Huckpforte, später vor der Großen Fischerstraße. Für die genannten Teilstrecken setzte die Gesellschaft Fahrpreise fest, die ganz erheblich, teilweise um die

Hälfte niedriger waren als diejenigen der „Vereinten Dampfschifffahrt". Das veranlaßte diese, eine neue Fahrpreistafel (vom 24. November 1845) herauszugeben, in der sie wiederum die Preise der Wettbewerber unterbot. Daraus ergibt sich, wie berechtigt es gewesen war, daß Ichon und Genossen den alten Unternehmern die Verfolgung von Privatinteressen auf Kosten der Allgemeinheit vorgeworfen hatten.

Im nächsten Jahre traf endlich das dritte Dampfschiff der „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft" ein, der „Paul Friedrich August" (Kapitän L. Harbers), so daß sie am 5. Juli auch die Fahrten auf der Linie Bremen—Bremerhaven eröffnen konnte. Es waren täglich zwei Hin- und Rückfahrten (vormittags und nachmittags) vorgesehen, und somit war endlich das Ziel erreicht, der Hinfahrt nach Bremerhaven die Rückfahrt an demselben Tage, sogar zweimal, folgen zu lassen. Der Verkehr zwischen Oldenburg und Bremen sowie zwischen Oldenburg und Bremerhaven wurde jetzt durch Fahrten von Oldenburg nach Elsfleth und umgekehrt unterhalten, wo die Fahrgäste auf den passenden Dampfer der Bremerhavener Linie umsteigen konnten. Da aber diese für die Gesellschaft wirtschaftlichere Regelung die Fahrgäste zu oft mehrstündigem Verweilen in Elsfleth nötigte, legte sie zeitweilig auch durchgehende Fahrten zwischen Oldenburg und Bremen ein, was selbstverständlich auch dann nötig war, wenn die Bremerhavenfahrt im Frühjahr und mit Eintritt des Herbstes, also in der verkehrsschwachen Zeit, noch nicht oder nicht mehr betrieben wurde. Da die Oldenburger Dampfer sich nach der Tide nicht zu richten brauchten, konnten ihre Fahrten im allgemeinen auf Tagesstunden festgelegt werden, die sich für einige Zeit nicht änderten. Am 10. Juli stellte die Gesellschaft eine Verbindung mit Fedderwarden im Anschluß an den in Bremerhaven ankommenden Dampfer her, die aber nur bis einschließlich 1847 bestanden hat.

Bei Wiederaufnahme der Fahrten im Februar 1847 war auch die „Vereinte Dampfschiffahrt" dank der inzwischen vorgenommenen Verbesserung des Fahrwassers in der Lage, ohne Rücksicht auf die Tide eine täglich zweimalige Hin- und Rückfahrt — vormittags und nachmittags je eine — im Verkehr mit Bremerhaven einzurichten. Auch zwischen Bremen und Vegesack konnten regelmäßig täglich zwei Hin- und Rückfahrten (mit dem „Gutenberg (III)") vorgesehen werden; außerdem legten die Dampfer der Bremerhavener Linie in Vegesack an.

Zwischen Bremen und Bremerhaven liefen nunmehr sieben Dampf-

schiffe, vier Bremer und drei „Oldenburger" (um es kurz so auszudrücken); aber die Fahrgäste sahen sich enttäuscht, wenn sie geglaubt hatten, öfter am Tage die Reise von Bremen nach Bremerhaven und umgekehrt antreten zu können. Die Schiffe beider Gesellschaften fuhren nämlich nur morgens — obendrein zu unbequem früher Stunde — und mittags, gerade zur Börsenzeit. Außerdem hielten die Bremer und Oldenburger Schiffe fast dieselben Abfahrtzeiten ein, womit den Reisenden natürlich nicht gedient war. Den berechtigten Beschwerden über diese unhaltbaren Zustände konnten sich die beiden Gesellschaften auf die Dauer nicht entziehen, und so einigten sie sich im Juni 1850 auf einen gemeinschaftlichen Fahrplan, der allerdings nur für die Hauptverkehrszeit gelten sollte. In diesem Fahrplan waren vier Fahrten von Bremen um 6 Uhr und 8 Uhr vormittags und um 1 Uhr und 3 Uhr nachmittags, sowie vier Fahrten von Bremerhaven mit denselben Fahrzeiten so vorgesehen, daß täglich vier Fahrtenpaare entstanden. Die Dampfer der beiden Gesellschaften wurden nach einem bestimmten Plan in regelmäßigem Wechsel eingesetzt. Die Hin- und Rückfahrkarten hatten nur bei der Linie Gültigkeit, bei der sie gelöst waren.

Vier Fahrtenpaare hatte es auf der Bremerhavener Route noch nicht gegeben; doch sollte sich das Publikum nicht lange daran erfreuen. Denn nachdem die beiden Gesellschaften das Abkommen erfüllt hatten, führten sie vom 9. September ab ihre getrennten verkehrsfeindlichen Fahrpläne wieder ein.

In den nächsten Jahren blieb die „Vereinte Dampfschiffahrt" auf der Bremerhavener Linie bei drei bis vier Fahrtenpaaren, während sich die „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft" mit täglich zwei Hin- und zwei Rückfahrten begnügte.

Noch in der letzten Zeit ihrer Wirksamkeit spielte der unbeherrschte Wettbewerb zwischen den beiden Gesellschaften eine unwürdige Rolle. Es hatte sich herausgestellt, daß für Bremerhaven eine Vorschrift fehlte, die, wie in Bremen, den Führern der bremischen und oldenburgischen Dampfer die Pflicht auferlegte, ihre Abfahrt in bestimmten Zeitabständen vorzunehmen. Das „Amt der Freien Hansestadt Bremen" in Bremerhaven setzte daher (1856) die Zeiten der Abfahrt von Bremerhaven wie folgt fest: 4¼ Uhr vormittags und 1½ Uhr nachmittags für die Oldenburger, 4¾ Uhr vormittags und 1 Uhr nachmittags für die Bremer Schiffe. Hiergegen setzte sich die „Vereinte Dampfschiffahrt" in einer Eingabe an den Senat zur Wehr.

„Die Oldenburger Linie", erklärte sie, „genießt auf bremischem Gebiet ganz gleiche Rechte mit der Bremer Linie, während wir mit unsern Schiffen auf oldenburgischem Gebiete, namentlich an den beiden Hauptzwischenplätzen Elsfleth und Großen Siel, ausgeschlossen sind. Durch die Verordnung [des Amtes in Bremerhaven] wird es der Oldenburger Linie ermöglicht, uns zuvorzukommen und alle Stationen vor uns auszubeuten, damit unsere Schiffe leer hinterherfahren." Die Gesellschaft nehme für sich eine gewisse Berücksichtigung in Anspruch, weil ihre Dampfer den Auftrag hätten, auch die Auswanderer „zu einer verhältnismäßig sehr billig gestellten Taxe" zu befördern, den Verkehr mit der „transatlantischen Dampfschiffahrt" zu vermitteln und während der Sommermonate regelmäßige Fahrten zwischen Bremerhaven und den Nordseebädern zu unterhalten. Schließlich wies die Gesellschaft darauf hin, daß „bei dem weiten Stromgebiet bei Bremerhaven" Gefahren durch die gleichzeitige Abfahrt der Schiffe nicht hervorgerufen werden könnten, und bat den Senat, die Verordnung des Amts in Bremerhaven aufzuheben, „dem Gange der Schiffahrt die bisherige Freiheit und damit uns die Regulierung der Fahrten zu belassen". Auf die Eingabe wurde die Verordnung des Amts in Bremerhaven vom Senat „sistiert"; sie scheint auch nicht wieder wirksam geworden zu sein. Die Schiffsführer entzogen sich gern dem Machtbereich des Bremischen Amts dadurch, daß sie von der Geeste abfuhren, nachdem sie die Fahrgäste „mit Jöllen" an Bord genommen hatten.

Es ist bedauerlich, daß die Unternehmer sich bekämpften und nicht im Sinne des Abkommens vom Sommer 1850 zu einer dauernden Verständigung gelangen konnten; in einem Gemeinschaftsbetrieb hätten sie für die Allgemeinheit weit ersprießlicher wirken können.

*

Doch waren die Tage der beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften gezählt, standen doch die Verhandlungen, die am 20. Februar 1857 zur Gründung des Norddeutschen Lloyd durch den großen bremischen Kaufmann H. H. Meier führten, vor dem Abschluß. Vier Gesellschaften bildeten den Grundstock des später weltumspannenden Unternehmens, nämlich die im Juni 1853 von Meier gegründete „Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser", die „Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser", zu deren Zustandekommen

Meier ebenfalls beigetragen hatte, ferner die „Vereinte allgemeine Assekuranzanstalt für die Oberweser-Schiffahrt" und die uns wohlbekannte „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft", der Meier als Direktionsmitglied angehörte. Sie erscheint von 1857 ab nicht mehr als selbständiges Dampfschiffsunternehmen; vielmehr überließ sie dem Norddeutschen Lloyd ihre Dampfer „Hanseat", „Paul Friedrich August" und „Oldenburg" gegen Behändigung von Aktien im entsprechenden Wertbetrage. Am 26. Februar nahm der Norddeutsche Lloyd erstmalig die Personenbeförderung auf Weser und Hunte mit den Dampfern „Roland", „Hanseat" und „Oldenburg" auf. Daneben betrieb noch kurze Zeit (bis zum 18. März) die „Vereinte Dampfschiffahrt", die ihren Schiffspark um den später veräußerten Oldenburger Dampfer „Hunte" verstärkt hatte, dieselbe Passagierfahrt. Dann gingen auch ihre Dampfschiffe auf den Norddeutschen Lloyd über. Er gab im Fahrplan vom 20. April und später bekannt, daß er die Fahrt zwischen Bremen, Bremerhaven und Oldenburg durch die Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd „Roland", „Paul Friedrich August", „Hanseat" und „Oldenburg" in Vereinigung mit den Dampfschiffen „Bremen", „Telegraph" und „Gutenberg" ausführen werde[8]). Der Lloyd unterhielt in der Hauptverkehrszeit, etwa von Anfang Mai bis Ende September, zwischen Bremen und Bremerhaven anfangs drei bis vier, später drei und vom Ende der sechziger Jahre ab nur noch zwei Fahrtenpaare. Diese Einschränkung entsprach dem Rückgang des Personenverkehrs auf der Unterweser, der eintrat, nachdem 1862 die Bremen-Geestebahn eröffnet und später Lloydsonderzüge zwischen Bremen und Bremerhaven eingerichtet worden waren, die den Reisenden weit schneller und bequemer die Anschlüsse an die Seebäder- und Überseedampfer sicherten. Auf der Oldenburger Dampfschiffsliste sah der Lloyd zunächst zwei Fahrtenpaare, später eine Hin- und eine Rückfahrt vor. Auch hier litt der Verkehr zu Schiff unter dem Wettbewerb vor allem der am 15. Juli 1867 eröffneten Bremen-Oldenburger Eisenbahn.

[8]) Hiernach scheint der Lloyd die Dampfer „Bremen", „Telegraph" und „Gutenberg" gechartert zu haben, wenigstens kommen sie in den Jahresberichten des Lloyd nicht als sein Eigentum vor. Endgültige Klärung der Frage war nicht möglich, weil das Lloydarchiv zu gutem Teile bei einem Luftangriff vernichtet worden ist. Bei dem Dampfer „Bremen" handelt es sich um den dritten dieses Namens, der — diesmal als eisernes Schiff — (1846) bei Johann Lange in Vegesack vom Stapel gelaufen war.

Als nun noch durch die Eröffnung der am 1. Januar 1873 in Betrieb genommenen Teilstrecke Hude—Brake der Eisenbahn Hude—Nordenham weiterer Wettbewerb drohte, sah sich der Lloyd veranlaßt, die Oldenburger Dampfschiffslinie, die völlig unrentabel geworden wäre, mit Ablauf des Jahres 1872 aufzuheben. Um aber die Verbindung mit dem Oldenburger Lande nicht ganz abreißen zu lassen, richtete er seinen Bremerhavener Fahrplan so ein, daß die Dampfer in Brake Anschluß an die hier ankommenden und abgehenden Eisenbahnzüge fanden. Vorübergehend legte er auch besondere Fahrten zwischen Bremerhaven und Brake ein.

Zwischen Bremen und Vegesack war eine besondere Verbindung vorgesehen, die — in einer Hin- und Rückfahrt — von Vegesack ausging und am nächsten Tage dahin zurückführte. Sonntags wurde Vegesack auf regelmäßigen „Lustfahrten" angelaufen.

Das Jahr 1873 brachte Nordenham die langgewünschte Erweiterung der besonderen Fahrten nach und von Bremerhaven, wodurch die Bewohner Nordenhams in die Lage versetzt wurden, ihre Geschäfte in Bremerhaven abzuwickeln, ohne genötigt zu sein, dort zu übernachten.

Der Dampfer „Telegraph" wurde im Januar 1872, der „Gutenberg (III)" im April 1873 veräußert. Mitte Juni 1873 treffen wir in der Flußschiffahrt die Dampfer „Bremerhaven" (bis dahin „Bremen" genannt), „Hanseat" und „Oldenburg" und im Seebäderverkehr die Dampfer „Roland" und „Paul Friedrich August" an; die „Oldenburg" stieß der Lloyd im Winter 1873 ab. Die Flußschiffahrt gestaltete sich recht befriedigend: das galt namentlich von den Sonntagsfahrten nach Vegesack, Blumenthal und Rönnebeck. Der Lloyd entschloß sich daher, nach Ausmerzen der alten Schiffe neue schnellfahrende Dampfer einzustellen, und machte im März 1881 mit der „Forelle" (Kapitän Rohde) den Anfang. Der Dampfer wurde zusammen mit dem „Paul Friedrich August" auf den Bremerhavener Fahrten verwendet; doch stellte sich bald heraus, daß er sich besser für die Fahrten in See, bei denen er seine volle große Fahrgeschwindigkeit entwickeln konnte, als für die Flußschiffahrt eignete.

Die Personenbeförderung nach Vegesack, Blumenthal und Rönnebeck nahm in den achtziger Jahren an Sonn- und Feiertagen einen so großen Umfang an, daß die Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd und kleinere Reedereien (Westphal, Rocholl und andere) dem Verkehr

oft nicht gewachsen waren. Vorstellungen in der Öffentlichkeit, daß die alten Schiffe „Hanseat", „Paul Friedrich August" und „Roland" nicht mehr zeitgemäß wären, trugen dazu bei, daß der Lloyd 1885 die neuen Dampfer „Libelle" und „Hecht" in den Dienst stellte. Der „Hanseat" wurde 1884, der „Paul Friedrich August" 1888 abgewrackt. Die „Libelle" (Kapitän Girow) fuhr viele Jahre nach Vegesack, der „Hecht" (Kapitän Küning) wurde abwechselnd mit der „Forelle" für den Seebäderdienst bestimmt; doch wurden sie auch hin und wieder an den Bremerhavener Fahrten beteiligt; sie konnten etwa 600 Fahrgäste aufnehmen. Um dem steigenden Verkehr zwischen Bremen und Vegesack zu genügen, ließ der Lloyd die „Libelle" fortan viermal nach Vegesack hin- und zurückfahren und legte an Sonn- und Feiertagen nach Bedarf Sonderfahrten ein. Hierfür waren vier Dampfer: „Libelle", „Roland", „Paul Friedrich August" und „Bremerhaven" vorgesehen. Die Dampfer nach Vegesack und den benachbarten Plätzen fuhren seit Anfang April 1887 von der Kaiserbrücke, die Bremerhavener später vom „Freihafen", dem jetzigen Europahafen, ab. Der Schiffspark des Lloyd erhielt 1889 einen weiteren Zuwachs durch den Dampfer „Lachs" (Kapitän Högemann), der zunächst für den Unterweserdienst, später zusammen mit dem „Hecht" für die Fahrten nach Norderney bestimmt wurde; an dem Bäderdienst, später auch (sonntags) an den Flußfahrten, nahm außerdem der Dampfer „Kehrewieder" (Kapitän Vöge) teil; er konnte 1200 Personen fassen. Anfang der neunziger Jahre entschloß sich der Lloyd, zur Verbesserung der Unterweserfahrten hauptsächlich Dampfer „I. Klasse", wie den „Lachs", den „Hecht" und die „Forelle" zu verwenden. Als neues Fahrzeug für die Fahrten nach Norderney erscheint 1894 der Schnelldampfer „Najade" (Kapitän C. Präsent). Im Jahre 1895 treffen wir auf der Unterweser im Sonntagsdienst die Lloyddampfer „Libelle", „Forelle", „Hecht", „Lloyd", „Roland", „Willkommen" und „Kehrewieder" an; für den Bäderdienst trat 1889 der neue Dampfer „Nixe" hinzu. Im Jahre 1902 wurde der kleine Doppelschraubendampfer „Gazelle" eingestellt und für die Vegesacker Fahrten bestimmt. Im Juni 1902 richtete der Lloyd unter Einsetzen der „Libelle" sechs Hin- und Rückfahrten von der Lübecker Straße in Bremens östlicher Vorstadt bis nach Woltmershausen ein. Der Fahrpreis betrug von der Lübecker Straße bis zur Kaiserbrücke 10 Pf, bis zum Freihafen 20 Pf und bis Woltmershausen 30 Pf. Sonntags wurden die Fahrten in sieben Fahrtenpaaren bis Lobbendorf ausgedehnt.

Vor der Mozartstraße und bei der Börsenbrücke (der Großen Weserbrücke) wurde nach Bedarf angehalten.

Der allgemeine Wohlstand und das Verlangen der Großstadtmenschen, in Reisen und Wandern Erholung zu suchen, hatte auch den Verkehr zu Wasser auf den Höhepunkt gebracht. Der Lloyd kam dieser Einstellung nicht nur durch großzügige Auffrischung seines Schiffsparks, sondern auch durch fortgesetzte Verbesserung der Fahrpläne entgegen. So legte er 1902 im Verkehr mit Vegesack sonntags zwölf Hinfahrten und zwölf Rückfahrten ein. Bis 1914 fuhren auf der Bremerhavener Linie die Dampfer „Lachs" und „Forelle", nach Vegesack und Farge die „Libelle" und die „Gazelle".

Der Ausbruch des ersten Weltkrieges bereitete der so überaus günstigen Entwicklung des Unterweserdienstes ein jähes Ende. Nach Abschluß des Krieges verblieben dem Lloyd von seiner Flotte nur kleine Fahrzeuge, deren größtes der im Kriegsjahr 1918 gebaute Dampfer „Grüßgott" (Kapitän N. Johnsen) war. Mit ihm machte er am Himmelfahrtstage des Jahres 1919 eine erste Fahrt, die über Vegesack, Brake und Nordenham nach Helgoland führte. Abgesehen von den Schiffsverlusten durch den Krieg, hatte der Lloyd schon 1910 die Dampfer „Oldenburg" und „Roland" [9]), 1913 den „Hecht" und 1915 die Dampfer „Forelle", „Gazelle" und „Libelle" veräußert. Bei dem so stark verminderten Schiffspark konnte der Lloyd den Passagierverkehr auf der Unterweser im früheren Umfange auch nicht annähernd wiederaufnehmen, und so ließ er den im Jahre 1905 eingestellten, nach Wangerooge fahrenden, 725 Personen fassenden Seebäderdampfer „Delphin" (Kapitän Schumacher) und den „Lachs" von Bremen aus fahren und auf der Reise nach Wangerooge und zurück auch Vegesack, Brake und Bremerhaven anlaufen. Dieser Notbehelf konnte dem Verkehrsbedürfnis auf der Unterweser nicht genügen, und da die durch größere Aufgaben in Anspruch genommene Schiffahrtsgesellschaft das Interesse an der Unterweserfahrt mehr und mehr verlor und sich bald nur noch dem Seebäderdienst widmete, wurde es begrüßt, als im Juni die Reederei von Bernhard Riedemann an die Stelle des Lloyd trat; doch sollte das Unternehmen nur von kurzer Dauer sein. Riedemann fuhr mit den früheren Lloyddampfern „Libelle" und „Gazelle"

[9]) Es handelt sich um einen neueren „Roland". Der seitens des Lloyd von der „Vereinten Dampfschiffahrt" übernommene alte „Roland" war schon 1897 abgewrackt worden.

und dem Dampfer „Petersen" nur bis Vegesack und Blumenthal und mußte die Fahrten wegen Kohlenmangels, von dem auch der Lloyd betroffen wurde, schon am 3. August wieder einstellen.

Anfang 1920 gründeten unternehmende Männer, unter ihnen Bernhard Riedemann, die „Weser-Verkehr G. m. b. H.", um mit drei Dampfern neben der Güter- vor allem die Personenbeförderung auf der Unterweser zu betreiben. Unter den Dampfern befanden sich die ehemaligen Lloydschiffe „Libelle" und „Gazelle"; außerdem ist von einem Dampfer „Courier" die Rede. Im Verkehr mit Bremerhaven und den Zwischenstationen unterhielt die Gesellschaft täglich zwei Fahrtenpaare; Vegesack und Blumenthal wurden einmal, Lankenau sogar siebenmal besonders angelaufen. Die „Weser-Verkehr G. m. b. H." bestand nur ein Jahr; Anfang März 1921 ging sie unter der Ungunst der Zeitverhältnisse wieder ein. Sie wurde Anfang Mai von der „Weserfahrt G. m. b. H." in Vegesack abgelöst, der als Agenturen die „Midgard" in Bremen und die „Braker Handels- und Verkehrs-G. m. b. H." in Brake angeschlossen waren. Hierauf ist es wohl mit zurückzuführen, daß die „Weserfahrt", die sich auch der Eilfrachtbesorgung annahm, mit ihren von der Vorgängerin übernommenen drei Dampfern nur bis Brake verkehrte. Immerhin wurde es in Bremen dankbar anerkannt, daß das Unternehmen trotz des großen finanziellen Risikos das Wagnis nicht gescheut hatte, einen ständigen, wenn auch eingeschränkten Verkehr auf der Unterweser aufzunehmen. Aber auch die „Weserfahrt" konnte sich unter den unsicheren politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen nicht länger als ein Jahr halten.

Im Frühjahr 1924 trat Cornelius Hinders Boer das Erbe der „Weserfahrt" an. Seine „Weser-Passagier-Dampfer-Reederei" führte mit den beiden Dampfern „Anna Louise" (der bisherigen „Libelle") und „Cornelius" regelmäßig täglich eine Fahrt nach und von Vegesack aus; sonntags trat eine weitere Fahrt hinzu. Im nächsten Jahr erwarb Boer einen dritten Dampfer, die „Strandlust", die frühere „Forelle" des Lloyd. Seine Schiffe fuhren jetzt zweimal täglich bis Farge und wurden außerdem für Sonderfahrten, namentlich nach Bremerhaven und Farge, eingesetzt. Es ging lustig zu auf den Boerschen Dampfern: „Mondscheinfahrten" und „Sommernachtsfeste" lösten einander ab; „Große Illuminierung der Schiffe", Konzert der „Bordkapelle", Gesangsvorträge und Tanz an Bord durften nicht fehlen. Durch schlechte Wirtschaft und den Wettbewerb, den ihm auf der Vegesacker Linie Riedemann

mit dem Dampfer „Friedrich" und Wilhelm Bittner mit dem Dampfer „Hilda" bereiteten, geriet das Boersche Unternehmen im August 1925 in Konkurs. Der Betrieb wurde zwar mit der Zustimmung des Konkursverwalters fortgesetzt; doch konnte sich die Boersche Firma von dem Schlage nicht wieder erholen. Nachdem sie sich noch durch eine auf Verschulden des Reeders zurückzuführende Strandung des Dampfers „Anna Louise" unangenehm bemerkbar gemacht hatte, erlosch sie im Januar 1928. Boers Konkurrent Bernhard Riedemann nahm, erstmalig in Bremen, Hafenrundfahrten auf; Bittner stellte seine Fahrten ein.

In den bedenklichen Jahren der Scheinblüte nach der Währungsumstellung von 1923 breitete sich ein neues Unternehmertum auch beim Passagierverkehr auf der Unterweser aus. Im Mai 1926 traten gleich drei Reedereien hervor.

Bernhard Riedemann ließ seine Dampfer „Vegesack", ein ehemaliges Fährschiff, und „Franzius" mehrmals täglich zwischen Bremen und Vegesack verkehren und versah außerdem die Hafenrundfahrten.

Die anschließend begründete „Weserlinie G. m. b. H.", mit Riedemann als Gesellschafter, stellte mit den ehemaligen Lloyddampfern „Lachs" und „Forelle" endlich den Verkehr mit Bremerhaven in täglich zweimaligen Fahrten wieder her und unterhielt mit dem Dampfer „Vegesack" täglich besondere Fahrten nach Vegesack, Blumenthal, Farge und Brake. „Lachs" und „Forelle" fuhren vom „Freihafen I", die „Vegesack" von der Kaiserbrücke ab.

Schließlich begegnen wir zum ersten Male der Reederei der Gebrüder Schreiber, die vom 6. Mai ab mit dem von Boer übernommenen Dampfer „Anna Louise" („Libelle") werktags zweimal, sonntags dreimal die Verbindung mit Vegesack aufnahm; später dehnte sie ihre Fahrten bis Blumenthal und Farge, sonntags auch bis Brake aus.

Die „Weserlinie" und die Gebrüder Schreiber standen in starkem Wettbewerb. Erstere hatte, um dem Andrang der Fahrgäste gerecht zu werden, ihren Schiffspark um den von Riedemann übernommenen Dampfer „Franzius" vermehrt; doch reichten die nun vorhandenen Fahrzeuge noch nicht aus, und nach zwei Jahren schaffte die Reederei ein weiteres Schiff an und fuhr dann mit den in „Weserland" und „Weserlust" umgetauften Dampfern „Forelle" und „Lachs" sowie mit den Dampfern „Franzius", „Abendroth" und „Erholung" nach wie vor nach Bremerhaven und in besonderem Fahrplan nach Vegesack, Blumenthal und Farge.

Die Gebrüder Schreiber hatten sich inzwischen auf eine tägliche Nachmittagsfahrt nach Vegesack mit dem Dampfer „Libelle" beschränkt, zu der sonntags noch eine Vormittagsfahrt trat. Im September 1929 stellte die Reederei ein neues „Salon-Motorschiff", genannt „Stadt Bremen", ein, das 530 Personen faßte. Gebrüder Schreiber waren nunmehr in der Lage, ihre Fahrten bis Farge und, außer montags und mittwochs, bis Bremerhaven auszudehnen; jeden Dienstag fand eine „große Musikfahrt mit der uniformierten Lloydkapelle" statt. „Stadt Bremen" machte ferner Sonderfahrten in See und fuhr wöchentlich zweimal mit Musik nach den Badener Bergen. Im April 1932 übernahm die „Schreiber-Reederei" auch die Hafenrundfahrten und erwarb von Riedemann für diesen Zweck den Dampfer „Friedrich" und den Dampfer „Franzius", der, 1938 in andere Hände übergegangen, noch heute als Schleppdampfer auf der Weser fährt. Vom Mai 1932 an verkehrten die Schreiberschen Fahrzeuge außer nach Vegesack, Blumenthal, Farge und Brake täglich nach Bremerhaven und standen mit der „Weserlinie" in starkem Wettbewerb.

Von Juli 1932 ab läßt die „Weserlinie" nichts mehr von sich hören. Ihre Dampfer „Weserland" („Forelle") und „Weserlust" („Lachs") wurden 1933 verschrottet; die Dampfer „Erholung", „Abendroth" und „Vegesack" gingen in andere Hände über. Nachfolgerin der „Weserlinie" war die „Weser-Reederei" mit den Dampfern „Weser", „Smidt", „Marcus" und „Brake". Vertreter des Unternehmens war der ehemalige Kapitän Alfred Oskar Homuth aus Hamburg; auch Ludwig Riedemann beteiligte sich, schied aber Anfang 1934 wieder aus. Die „Weser-Reederei" bereitete den Gebrüdern Schreiber zunächst starken Wettbewerb; doch ging es mit ihr zu Ende, nachdem jene April 1933 das Fahrgast-Motorschiff „Hanseat" (für 850 Personen), April 1934 das Motorschiff „Deutschland" (1100 Personen) und 1935 das Motorschiff „Weserstolz" (750 Personen) neu angeschafft hatten. Auch das Unterbieten der Fahrpreise, das soweit ging, daß die „Weser-Reederei" den Fahrpreis nach Brake auf 50 Pf und nach Bremerhaven auf 75 Pf herabsetzte, sogar Sonderfahrten nach Bremerhaven zum „Ausnahmepreis" von 50 Pf ausführte, konnte die „Weser-Reederei" nicht retten. Im Juni 1935 tauchte auch Ludwig Riedemann wieder auf. Er hatte den alten, 1200 Personen fassenden Seebäderdampfer „Vorwärts" des Norddeutschen Lloyd gechartert, mit dem er bis zum 1. September

zwischen Bremen und Bremerhaven die Personenbeförderung wahrnahm; dann aber trat er wieder zurück.

Von nun ab beherrschte die Schreiberlinie das Feld, die hinfort — bis auf den heutigen Tag — nur noch von Otto W. A. Schreiber vertreten wurde. Sie bediente nach wie vor den regelmäßigen Personenverkehr nach Bremerhaven und führte nach besonderem Fahrplan Fahrten nach Vegesack, Blumenthal, Farge und Brake aus. Die Anschaffung des 1420 Personen fassenden Fahrgast-Motorschiffs „Oceana" (1937) unterstützte die in erweitertem Umfange betriebenen Sonder- und Gesellschaftsfahrten.

Dieser Regelung der Personenfahrt auf der Unterweser machte der zweite Weltkrieg ein Ende. Immerhin setzte die Reederei noch Mitte September 1939 ihre regelmäßigen Fahrten fort und führte sogar noch im Mai 1940 einige Sonderfahrten nach Bremerhaven sowie nach Vegesack, Blumenthal, Farge und Brake aus. Hieran nahm die „Libelle", die 1938 nach Bremerhaven verkauft worden war, nicht mehr teil. Die Fahrpreise betrugen damals nach Mittelsbüren 80 Pf, nach Vegesack, Blumenthal und Farge 1,— M, nach Brake 1,80 M, nach den Plätzen von Dedesdorf bis Bremerhaven 2,50 M.

Der Dampfer „Delphin" des Norddeutschen Lloyd (Kapitän W. Piefke[10]) beförderte bei Kriegsbeginn kriegswichtige Geräte und ähnliches Gut nach Helgoland.

*

Der zweite Weltkrieg endete in furchtbarem Chaos; Handel und Wandel lagen völlig darnieder, und um die Verkehrsverhältnisse war es traurig bestellt. Beispielsweise konnte von einem ordnungsmäßigen Betrieb der Eisenbahn auf lange Zeit hinaus nicht die Rede sein. Unter diesen Umständen muß es überraschen, daß es bereits Ende Oktober 1945 gelang, einen regelmäßigen Schiffsdienst für Passagiere und Frachtgut zwischen Brake und Bremen herzustellen. Es war die Reederei „Brema", die als erste mit ihrem Motorschiff „Hindina" montags, mittwochs, donnerstags und sonnabends regelmäßige Fahrten zwischen Brake und Bremen mit den Zwischenstationen Vegesack, Blumenthal, Farge und Elsfleth aufnahm. Die „Hindina" fuhr um

[10]) Walter Piefke hat am 15. April 1941 auf einem Unterseebootjäger den Heldentod für das Vaterland erlitten.

8.15 Uhr von Brake ab und traf gegen 10.45 Uhr in Bremen bei der Woltmershauser Fähre ein; die Rückfahrt wurde von dort um 16 Uhr angetreten. Von Februar 1946 ab versah die „Brema" den Passagier- und Stückgutverkehr zwischen Brake und Bremen täglich, außer an Sonn- und Feiertagen. Einen Wettbewerb mit der im Juni wieder aufgetretenen Reederei von Schreiber wollte die „Brema" nicht eingehen, und so nahm sie für die beiden nächsten Jahre die Personen- und Eilgutbeförderung über die Unterweserstationen nach Norderney wahr. Heute ist die „Brema" als offene Handelsgesellschaft im Frachtverkehr in der Küstenschiffahrt sowie nach England und Dänemark tätig.

Im Jahre 1946 nahm der Norddeutsche Lloyd mit seinem Dampfer „Delphin" in einer werktäglich einmaligen Hin- und Rückfahrt den Verkehr nach Bremerhaven wieder auf. Schreiber ließ seine Motorschiffe „Weserstolz" und „Oceana" von Juni ab ebenfalls einmal nach Bremerhaven und in besonderen Fahrten bis Farge verkehren. Sein schönes Schiff „Hanseat" hatte er im Oktober 1944 im Holzhafen durch eine feindliche Minenbombe eingebüßt.

Es trat aber noch ein Weiterer auf den Plan, die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", — gewiß in einer durch die Zeitverhältnisse gebotenen Ermangelung an anderen Beschäftigungsmöglichkeiten. Mit ihrem Motorschiff „Hansa I" unterhielt sie bis September 1950 täglich zweimal eine Verbindung zwischen Bremen und Brake. Später nahm die Reederei über Elsfleth auch den Verkehr mit Oldenburg auf, womit sie in die Fußstapfen der ehemaligen „Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft" trat; doch auch die Route Elsfleth—Oldenburg wurde 1950 als unwirtschaftlich wieder stillgelegt. Außerdem unterhielt die Hansalinie mit dem Motorschiff „Hansa VI", einem ehemaligen Minenräumboot der deutschen Kriegsmarine, wöchentlich sechs regelmäßige Fahrten nach Wangerooge. Es war bei Kriegsende als Beutegut in die Hände der Amerikaner gefallen, die es nachher an die Hansa-Reederei verchartertеn. Vier der sechs Fahrten begannen erst in Bremerhaven, wohin die Fahrgäste mit Schnellzügen befördert wurden; zwei Fahrten gingen von dem nach dem Kriege geschaffenen Anleger bei der Martinikirche ab. Bis Bremerhaven bedienten sie Vegesack, Brake und bei Bedarf Nordenham. An diesen Plätzen wurden nur Fahrgäste für Wangerooge aufgenommen; die Fahrten kamen also für den eigentlichen Liniendienst auf der Weser nicht in Betracht.

Mit Ablauf des Chartervertrages wurde diese Wangeroogefahrt zuletzt am 13. September 1953 ausgeführt.

Dem Norddeutschen Lloyd hatte der zweite Weltkrieg ganz besonders harte Schläge zugefügt. Von seinen früheren Seebäder- und Flußschiffahrtsfahrzeugen waren ihm nur die Dampfer „Glückauf" und „Delphin" geblieben, von denen der „Glückauf" an die „Hapag" verchartert war[11]). Mit dem allein für die Weserfahrt verfügbaren „Delphin" beschränkte sich der Lloyd auf eine tägliche Fahrt von und nach Bremerhaven und auf Sonderfahrten in See, beides auch nur in den Sommermonaten. Außerdem fuhr er einen um den andern Tag mit dem Dampfer „Wangerooge", einem früheren Minensuchboot[12]), nach Norderney. Im Jahre 1950 hat sich der Lloyd von der Passagierfahrt auf der Unterweser und vom Seebäderdienst ganz zurückgezogen; hohe Unkosten, die namentlich durch den überalterten „Delphin" entstanden, und der von den Schreiberschen Schiffen verursachte Wettbewerb machten die Fahrten unrentabel.

So führt heute nur noch die „Schreiber-Reederei" die Passagierfahrten auf der Unterweser aus. Ihre Motorschiffe „Oceana", „Deutschland", „Weserstolz", „Stadt Bremen" und das noch 1941 angeschaffte Motorschiff „Heimat" (170 Personen) fahren täglich zweimal nach Bremerhaven, viermal (sonntags und mittwochs fünfmal) nach Mittelsbüren, Vegesack, Blumenthal und Farge, ferner täglich viermal nach Lankenau und sonntags fünfmal von Lankenau. Die Hafenrundfahrten werden täglich mehrmals mit dem neuerdings zum Motorschiff umgebauten Dampfer „Friedrich" ausgeführt. An Hafenrundfahrten, ab Anleger am Osterdeich, ist auch der Unternehmer Philipp Habekost beteiligt. Die Schreiberschen Fahrzeuge benutzen seit Mai 1949 die neuen Martinianleger.

Bei ihrem großen Schiffspark ist die Schreiberlinie in der Lage, nebenher regelmäßig Fahrten zum Rotesandleuchtturm sowie Vereins-, Schul- und Gesellschaftsfahrten auszuführen. Diesen Zwecken dient hauptsächlich das erst 1954 vom Stapel gelassene schöne, schnittige Motorschiff „Wesertal" (159 Personen).

[11]) Nach mündlicher Auskunft beim Norddeutschen Lloyd.

[12]) Die „Wangerooge" wurde als ehemaliges deutsches Minensuchboot im zweiten Weltkrieg von den Alliierten aufgebracht. Der Norddeutsche Lloyd charterte das Schiff später von den Amerikanern, baute es auf einfache Weise zu einem Passagierdampfer um und setzte es als solchen am 1. Mai 1948 in Fahrt.

Wir haben die Reeder auf einem weiten und oft mühsamen Weg begleitet, von Friederich Schröder und dem ersten deutschen Dampfer „Die Weser" an bis auf unsere Tage mit ihren großräumigen Dampfern und Motorschiffen, durch gute und schlechte Zeiten, und viele Reeder sind auf der Strecke geblieben — Kaufmannsgut ist Ebbe und Flut! Die Passagierfahrt auf der Unterweser aber, die nun bald einhundertundvierzig Jahre besteht, hat allen Stürmen standgehalten. Möchten sich immer einsatzbereite Männer finden, die ihre alte Tradition fortsetzen.

Quellen

Akten im Staatsarchiv Bremen, Handelsregister und Firmenakten im Amtsgericht Bremen, Bremer Adreßbuch, Jahresberichte und Jahrbücher des Norddeutschen Lloyd und folgende bremische Zeitungen: „Bremer Zeitung" und „Neue Bremer Zeitung", soweit vorhanden (1817—1852), „Der Bürgerfreund", „Bremer Courier", „Bremer Wöchentliche Nachrichten" und „Bremer Nachrichten", „Weserbote", „Weser-Kurier".

IX.

Aus den Jugendtagen der Dampfschiffahrt auf der Oberweser

1. Die ersten Versuche

Von Friedrich Prüser

Die Schiffahrt auf der Weser ist seit alters eine bremische Angelegenheit. Insbesondere gilt das von der Niederweser; aber auch auf der Oberweser waren für Bremen seit langem wichtige Schiffahrtsbelange zu wahren, die durch die Sorge um sein Hinterland bestimmt wurden. Besonders lebhaft wurden sie in der Zeit, als durch das Dampfschiff neue, verbesserte Verkehrsmöglichkeiten erschlossen wurden.

Der Weser gebührt der Ruhm, das erste deutsche Dampfschiff getragen zu haben, die bei Johann Lange in Vegesack erbaute „Weser", Eigentum des Bremer Kaufmanns Friederich Schröder. Es liegt in der Natur der Sache, daß sich die Oberweser entsprechend später dem Dampfschiffsverkehr erschloß. Hier hat es immerhin bis in die Mitte der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts gedauert, bis das erste Dampfschiff erschien. Ihm folgte nach einigen Jahren ein anderes, das einer Gesellschaft gehörte, deren Anteile in der Hauptsache in Bremen untergebracht worden waren. „Roland" war der Name des Schiffes: auch darin kamen die engen Beziehungen zur alten Hansestadt zum Ausdruck. In der Hauptsache war es zur Schleppschiffahrt bis hinauf zur Hoyaer Brücke bestimmt, die wegen ihrer Enge und geringen Höhe für die Schiffahrt ein arges Hindernis bildete; von dort aus setzte der Leinzug wieder ein, der auf den Uferstrecken weiter unterhalb infolge der hier häufig eintretenden Überschwemmungen oft genug unmöglich war.

Der treibende Mann in diesem Unternehmen war ein junger Kaufmann, der einer der Bahnbrecher nicht nur für Bremens Wirtschaft, sondern weit darüber hinaus für eine gesunde allgemeine deutsche Wirtschaftspolitik werden sollte, Arnold Duckwitz, der spätere Senator und Bürgermeister. Aus sogenanntem „oberländischem" Geschäft stammend, lagen ihm Sicherung und Erweiterung des bremischen Hinterlandes besonders am Herzen, neben vielem anderen, was die Wirtschaftsstellung seiner Vaterstadt stärken konnte.

So nimmt es nicht wunder, daß dieser selbe Mann auch dem älteren Unternehmen freudig zugetan gewesen war, das, zu gleichem Zweck

ins Werk gesetzt, seine Urheber außerhalb Bremens hatte, wenn es hier auch noch weitere tatkräftige Unterstützer, insbesondere Geldgeber fand. Im „Bürgerfreund" ist Duckwitz mehrfach auch für diese Pläne werbend eingetreten. Der Anstoß ging von Georg Rolff in Minden, im alten Schiffahrtsplatz an der mittleren Weser, aus, einem sehr rührigen Mann, der ein ihm von seinem Vater überkommenes Schiffahrtsunternehmen zu einem lebhaften Betrieb mit Weserkähnen ausgebaut hatte, in Minden auch eine Ausbesserungswerkstatt für Weserschiffe besaß und einen lebhaften Handel mit Porta-Sandstein und Holz unterhielt. Nach dem ihm auf den französischen Binnenwasserstraßen gewordenen Vorbild wollte er für die Weserfahrt flachgehende Dampfer beschaffen: doch wäre er wohl kaum zum Ziele gekommen, wenn sich ihm nicht ein Mann angeschlossen hätte, der als Industrieller wie als Politiker in jener Zeit der frühen kapitalistischen Entwicklung gleich bedeutsam war: Friedrich Harkort, der Gründer der großen Kupferwalz- und Eisenwerke in Wetter und Olpe. Damals hatte er sich als Unterstützer der Pläne einer Eisenbahnverbindung zwischen Rhein und Weser einen Namen gemacht, und wie auf dieser, so förderte er ebenso die Dampfschiffahrt auf dem Rhein, wie er später ein eifriger Befürworter aller Pläne für Kanalverbindungen zwischen Elbe und Rhein gewesen ist.

Um die Mitte der dreißiger Jahre wäre es allerdings fraglich gewesen, ob Rolff und Harkort mit ihren Absichten auf Einrichtung einer Dampfschiffahrt auf der Weser zum Ziele gekommen wären, wenn sie nicht in dem Freiherrn von Vincke, dem ausgezeichneten Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, der einst den Freiherrn vom Stein in der Verwaltung dieser Gebiete abgelöst hatte und ganz in dessem Geiste tätig war, einen verständnisvollen Unterstützer gefunden hätten: Rolff war ihm persönlich gut bekannt; vielleicht war das der Grund, daß er sich sofort bereit finden ließ, in der Zeichnung der nötigen Gelder mit gutem Beispiel voranzugehen. Über diesen Mann liefen weiter wichtige Verbindungen nach Bremen. Er war ein guter Freund von Fred. A. Delius, dem preußischen Konsul in der Weserstadt; der zwischen beiden gepflogene Briefwechsel, der unter den Papieren des preußischen Generalkonsulats in Bremen liegt[1]), ist nicht nur ein ehren-

[1]) Der Briefwechsel lag im Geheimen Staatsarchiv in Berlin-Dahlem, Rep. 81, ist aber nach der Auslagerung während des Krieges nicht nach Dahlem zurückgekehrt.

des Zeugnis für die Persönlichkeit beider Männer, sondern auch eine wichtige Quelle für die Wirtschaftsgeschichte unserer Heimat in jener Zeit. Delius war einer der tatkräftigsten Bremer Überseekaufleute: über ihn sind gewiß manche bremische Gelder für das von Rolff geplante Unternehmen flüssig gemacht worden.

Das erste Schiff der neuen Gesellschaft wurde in Duisburg gebaut, von Westphal, Strack & Co.; die Maschinen lieferte Harkort. Insofern war dieser Dampfer, der nach dem damals regierenden Preußenkönig „Friedrich Wilhelm III." genannt wurde, ein vollkommen deutsches Erzeugnis, während die Maschinen des „Roland" noch aus Großbritannien, von Caird & Co. in Glasgow, hatten bezogen werden müssen.

Im Jahre 1835 traf das Schiff, von Harkort selber begleitet, nach einer Fahrt rheinabwärts und durch die Nordsee auf der Weser ein. Sein Erscheinen auf der Oberweser bedeutete eine Fahrt mit Hindernissen, die mit aller Deutlichkeit die Schwierigkeiten zeigte, denen hier zu begegnen war. In den Flußlauf oberhalb der Weserbrücke in Bremen konnte man nur dadurch gelangen, daß eine der dort befindlichen Schiffsmühlen abgelegt wurde. Bei der Hoyaer Brücke mußte der halbe Radkasten fortgenommen, und außerdem mußten einige hundert Menschen, die als Neugierige umherstanden, an Bord genommen werden, um das Schiff auf die Breite und Tiefe zu bringen, daß es unter der Brücke durchkam. Beim Dorf Schweringen mußte eine Fahrleine, die der dortige Fährpächter trotz aller Vorstellungen nicht herunterlegen wollte, mit Gewalt durchgehauen werden. Das größte Hindernis aber waren die Liebenauer Steine, eine Reihe von Felsblöcken im Weserlauf unfern des hannoverschen Fleckens Liebenau. Man konnte es nur durch langsames Durchschleusen mit Hilfe von Pferdegespannen, sowohl auf dem linken wie auf dem rechten Ufer, überwinden. Erst am vierten Tage wurde Minden erreicht, wo die Ankömmlinge mit herzlichem Willkomm begrüßt wurden.

Der freudige Empfang konnte jedoch nicht über Schwierigkeiten hinwegtäuschen, die der Weserfahrt, im ganzen genommen, noch entgegenstanden. Schlimmer als die von Natur in dem noch völlig zügellosen Stromlauf vorhandenen Hindernisse waren die Behinderungen, die von den Menschen hier aus der Unzulänglichkeit ihrer staatlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen erwuchsen. Gewiß waren die vielen Zollsperren durch die Weserschiffahrtsakte vom 1. Mai 1824 beseitigt worden; aber davon stand vieles nur auf dem Papier; durch das Gegen-

einander der einzelstaatlichen Verwaltungen war ein Zusammenwirken, hier in der Frage einer einheitlichen Förderung des Weserverkehrs, nicht möglich. Vier kamen im ganzen in Betracht: außer der bremischen die braunschweigische für den Thedinghauser Anteil, dann insbesondere die preußische von Westfalen her und die hannoversche, weiter oberhalb am Oberlauf der Weser auch noch die kurhessische und mittelbar die beiden lippischen Landesregierungen. Wieviel Mühe hat es beispielsweise gekostet, Hannover von der Wichtigkeit des Flußverkehrs gegenüber der Landstraße zu überzeugen. Davon berichtet Duckwitz recht anschaulich in den „Denkwürdigkeiten aus seinem Leben". Mit List und Tücke mußte, wie Georg Rolff in seinen Lebenserinnerungen[2]) schreibt, König Friedrich Wilhelm IV. im Jahre 1844 bei einem Besuch in Westfalens Weserecke auf den mangelhaften Zustand der Hoyaer Weserbrücke aufmerksam gemacht werden, gegen den Willen der die Fahrt des Königs vorbereitenden verantwortlichen preußischen Verwaltung. Erst der Fluch der Lächerlichkeit, den das von Rolff bei dieser Gelegenheit veranlaßte „Protestplakat": Nieder mit der Hoyaer Brücke! auf die hannoverschen Behörden heraufzubeschwören schien, konnte die Verantwortlichen in Hannover veranlassen, dem Verlangen nach größerer Breite und Höhe der Brücke stattzugeben.

Die Beseitigung der Liebenauer Steine endlich gelang nur durch kühnen Anschlag, nachdem alle Verhandlungen ergebnislos verlaufen waren. Rolff hatte das Hindernis auch dem münsterschen Oberpräsidenten, seinem Gönner, dem Freiherrn von Vincke, an Ort und Stelle gezeigt; dann hatte sich, nach eigener Darstellung in seinen „Denkwürdigkeiten", Arnold Duckwitz im Benehmen mit dem Collegium der Elterleute in Bremen tatkräftig der Angelegenheit angenommen; unter anderem hat er die von Rolff geforderte Belohnung von 250 Reichstalern zu verschaffen gewußt. Rolff sprengte die Steine von einem Floß aus und lieferte sie dann wohlbehalten in Bremen ab, auf dem Werder an dem für solchen Verkehr bestimmten Landeplatz. Ein ihm nachträglich vom hannoverschen Amtmann in Stolzenau angehängter Prozeß verlief im Sande. Nach Rolffs Darstellung in seinen „Lebenserinnerungen" ist die Beseitigung des Schiffahrtshindernisses indessen ohne eine Störung durch hannoversche Amtsstellen erfolgt. Die Mitteilungen

[2]) Vgl. den Aufsatz „Die gute alte Zeit an der Oberweser" in den Bremer Nachrichten vom 4. und 5. April 1910.

der beiden Gewährsmänner sind Jahrzehnte nach den Ereignissen niedergeschrieben worden; so werden sich die Abweichungen erklären.

Inzwischen hatte der „Friedrich Wilhelm III." seine Fahrten längst wieder eingestellt; kurz nach seiner Jungfernfahrt war er nach Hamburg verkauft worden. Einige Jahre hindurch war die Weser dann wiederum ein „toter Strom", bis es der Tatkraft Duckwitzens 1842 mit Unterstützung des Schiffsmaklers Eduard Ichon gelang, eine Aktiengesellschaft für den Oberweserverkehr mit dem Sitz in Hameln, die „Vereinte Weserdampfschiffahrt", zu begründen. Das Unternehmen war vom Glück begünstigt; 1846 hatte es fünf Dampfschiffe auf der Weser, und der Verkehr konnte sogar über Hameln hinaus ausgedehnt werden.

Duckwitzens Pläne aber gingen noch weiter: nicht nur sollten auch auf dem Oberlauf jenseits der Weserschleuse bei Hameln flachgehende Dampfer für den Personen- und Güterverkehr eingesetzt werden; vielmehr sollte die Dampferverbindung bis nach Wanfried an der Werra, gewissermaßen dem Einfallstor nach Thüringen hinein, reichen, ganz im Sinne der Erhaltung und Erweiterung des bremischen Hinterlandes. Die Werra ist bis auf den heutigen Tag noch nicht so ausgebaut, daß sie Dampfschiffe tragen könnte; aber eine für Bremen auch in neuerer Zeit häufig durchdachte Fragestellung war mit seinen im „Bürgerfreund" erschienenen Auslassungen angeschnitten worden; insofern wäre Duckwitz sogar noch für uns zeitgemäß gewesen.

Bei dem geregelten Dampferverkehr, der heute die Weser bis nach Hannoversch-Münden hinauf verkehrsmäßig und wirtschaftlich eng an Bremen anschließt, wird leicht übersehen, wie schwierig die Anfänge waren. Bremen spielt naturgemäß in den Versuchen, sie zu überwinden, die Hauptrolle. Der Vollständigkeit halber sei aber erwähnt, daß auch einmal vom Oberlauf der Weser, ja, sogar von der Fulda her, das Wagnis eines Dampferbaues für die Weserschiffahrt unternommen wurde. Das ist nun über 100 Jahre her; aber wenn man an die Versuche des Marburger Professors Denis Papin vom Jahre 1706 denkt, auf der Fulda ein von Dampf getriebenes Räderschiff in Bewegung zu setzen, dann drängt sich die Feststellung auf, daß dieser neue Weserdampfer an einem Fluß entstand, der für die Geschichte der Dampfschiffahrt älteste Überlieferung bedeutet.

Die im Herbst 1842 zu Hameln gebildete „Vereinte Weserdampfschiffahrt Aktiengesellschaft" hatte zwei Dampfer in Auftrag gegeben,

einen in Paris, den anderen in London; schneller als an diesen Plätzen waren jedoch einige deutsche Unternehmer mit einem Neubau[3]), zunächst zu eigenem Gewinst, zur Stelle: Karl Anton Henschel in Kassel, Sohn des Gründers des weltbekannten Maschinenbauunternehmens, und sein Sohn Karl Alexander im Verein mit der Firma Chr. Wüstenfeld & Sohn in Hannoversch-Münden, die den hölzernen Schiffsrumpf herstellte, während Henschel für die Maschinenausstattung sorgte. Das Schiff wurde auf den Namen „Eduard" getauft, und Pate war der Inhaber des Wüstenfeldschen Unternehmens, nachdem der hessische Kurfürst Friedrich Wilhelm sich der Einladung zur Probefahrt versagt hatte. Diese fand am 22. August 1843 auf der Fulda von Hannoversch-Münden bis Kassel mit gutem Erfolge statt, so daß am 3. September die erste große Fahrt nach Bremen angetreten werden konnte. Am ersten Tage kam man bis nach Hameln, in 11 Stunden Fahrzeit gegenüber den heutzutage üblichen 10 Stunden: Henschel hatten hier, in der Maschinenleistung, den ausländischen Wettbewerb gut geschlagen. Als man auf der Weiterfahrt am übernächsten Tage bei rasendem Sturm bei der Hoyaer Brücke in schneller Fahrt durchfahren zu können glaubte, weil das Schiff nur schmal war, gab es ein kleines Unglück: die Speichen der Schiffsräder verbogen sich an den vor der Brücke stehenden Eisbrechern, die Schaufeln splitterten, und erst nachdem dieser Schaden durch ortsansässige Handwerker behoben war, konnte die Weiterfahrt nach Bremen am 8. September angetreten werden, wo man im übrigen über die Leistungen des Schiffes sehr erfreut war, auch Männer wie Bürgermeister Smidt und Senator Duckwitz, für die eigens eine kleine Probefahrt unternommen wurde.

Die Rückfahrt ging ohne Schwierigkeiten vonstatten; nur daß man jetzt nicht mehr die Fulda hinauffuhr. Wegen der guten Eigenschaften des Schiffes fand sich bald hernach in Bremen ein Käufer; es wurde sogar noch ein Schwesterschiff, der „Herzog Wilhelm", dahin geliefert. Ein naturgetreues Modell des „Eduard" wurde 1938 beim Kasseler „Zissel", einer Art Volksfest, auf der Fulda vorgeführt.

Trotz der geschilderten, durch tatkräftige, vorausschauende Männer ins Leben gerufenen guten Anfänge hat es noch längere Zeit gedauert, bis man von einem ungehindert durchgeführten, regelmäßigen, allen Ansprüchen genügenden Verkehr auf der Oberweser sprechen konnte, selbst wenn die Hamelner Gesellschaft eine durchgehende Linie von

[3]) Vgl. die folgende Darstellung von Bruno Jacob.

Hannoversch-Münden nach Bremen bis 1874 zu unterhalten suchte. Der Grund liegt in den schon berührten Verhältnissen: an der Zerrissenheit unseres Vaterlandes, an dem politischen und wirtschaftlichen Gegeneinander der verschiedenen Regierungen und Behörden wie an der Ungunst der natürlichen Bedingungen des Fahrwassers der Mittel- und Oberweser. Erst mußte die Hoyaer Brücke verbessert, mußten die Liebenauer Steine entfernt, mußte auch das politische Gegeneinander an der Weser in seinen gröbsten Auswüchsen durch die deutsche Einheitsbewegung beseitigt sein, ehe die Dampfschiffahrt auf der Oberweser zu greifbaren Erfolgen kommen konnte. Es ist bezeichnend, daß ihre tatkräftigen Förderer zugleich Vorkämpfer der deutschen Einheit waren, allen voran unser Landsmann Arnold Duckwitz. Es gehört eben auch dieses Stück Wirtschaftsgeschichte in die Geschichte der Bestrebungen hinein, die ein neues Deutsches Reich zum Ziele hatten. Die maßgebenden Förderer der Dampfschiffahrt auf der Oberweser saßen in den großen Schiffahrtsplätzen: in Hannoversch-Münden, in Hameln, in Minden und vor all den übrigen, wie aus diesen Darlegungen hervorgeht, in Bremen. Es ist nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, daß Bremen auch auf diesem Wege an der Reichseinheit gebaut hat.

2. Dampfer „Eduard" und der Beginn der Oberweserdampfschiffahrt

Von Bruno Jacob †

Wenn auch schon seit dem Jahre 1817 mehrere Dampfschiffe die Weser befahren haben, so war doch der zu Münden in Hannover erbaute Dampfer „Eduard" der erste, der mit einer deutschen Dampfmaschine ausgerüstet war, und der erste, der die Strecke zwischen Kassel und Bremen durchfahren hat. Das Schiff war von der zu Münden beheimateten Firma Chr. Wüstenfeld & Sohn aus Holz erbaut worden, während seine maschinelle Ausrüstung von der Kasseler Firma Henschel & Sohn geliefert worden war.

Das Schiff hatte eine Länge von 100 Fuß bei 9½ Fuß Breite und lag 14 bis 15 Zoll im Wasser. Da der Zoll etwa 26 Millimetern entspricht, so betrug der Tiefgang des Schiffes 39 Zentimeter. Die Maschine wird mit einer Kraft von 16 bis 20 PS angegeben.

Es war am 22. August 1843, als das Schiff dem Verkehr übergeben ward und die Strecke von Münden nach Kassel durchfuhr. Man hatte ursprünglich geplant, es auf den Namen des Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. von Hessen zu taufen. Aber es war versäumt worden, um die Genehmigung dafür einzukommen, und so gab man ihm den Namen „Eduard". Als Konstrukteur der Dampfmaschine und der dazugehörigen Seitenräder kam Oberbergrat Karl Anton Henschel in Betracht, der Sohn des Begründers der Firma, der schon 1817 für sein Werk die erste Dampfmaschine erbaute und seit 1822 einer der tatkräftigsten Vorkämpfer des Eisenbahnwesens in Deutschland wurde.

Auf der Fahrt nach Kassel stellte sich bei der Dampfmaschine ein Fehler heraus, der in den nächsten Tagen noch behoben wurde: durch die Kesselheizung mit ungeeigneter Kohle wurde der Schornstein des Schiffes glühend und rußte stark. Als nun das Schiff bei den Bleichen vor dem Wesertor zu Kassel anlegte, wurde durch den Rußauswurf die dort bleichende Wäsche beschmutzt, was die Bleicher zu einer Beschwerde bei der Regierung veranlaßte. Daher wurde bei der zweiten Fahrt nach Kassel das Anlegen durch die Polizei verhindert. Es wäre aber unrichtig, den Verzicht auf die weitere Benutzung der unteren Fulda auf jenes Vorkommnis zurückführen zu wollen. Denn noch war die ganze Flußstrecke unkorrigiert und schwierig zu befahren. Auch weigerte sich die hannoversche Regierung, an einer Besserung der von Spiekershausen bis Münden zweiherrischen Flußstrecke mitzuwirken. Neben den Aalfängen und den beiden Mühlen bei Spiekershausen und Speele lagen zwar Schiffsdurchlässe von 11 Fuß Breite, auf die der Dampfer eingerichtet war, wie schon vorher das Marktschiff zwischen Münden und Kassel die Strecke immer benutzt hatte, wobei zu Berg 40 Treidelknechte und 4 Schiffer die Bedienung besorgten.

Nachdem die Dampfmaschine verbessert und noch einige andere kleine Fehler ausgemerzt worden waren, wurde am 3. September 1843 von Münden aus die erste und einzige Fahrt nach Bremen angetreten. Durch Hornsignale mußten alle Fähren auf der Strecke auf das Herankommen des Dampfers aufmerksam gemacht werden, während Böllerschüsse die Bevölkerung auf das Ereignis hinwiesen. Zu Karlshafen wurde ein erster Halt eingelegt. In Hameln wurde die Schiffsmannschaft am 4. September bewirtet, und gegen Mittag fuhr der Dampfer von dort aus weiter. Ein starker Herbststurm machte die Weiterreise

bis Minden schwierig, zumal das Gefälle zwischen Hameln und Minden mit 34 Metern an sich schon ungünstig ist. Auch zu Minden wurde das Schiff festlich empfangen und blieb dort über Nacht. Doch auch der 5. September war noch sehr stürmisch. Was an diesem Tage sich zutrug, darüber mögen die eigenen Worte von Karl Anton Henschel Auskunft geben:

„Hatte bisher ein glücklicher Stern über dem Schiff gewaltet, so sollte es jetzt anders kommen. Um bei der Durchfahrt durch die Brücke bei Hoya recht sicher zu gehen, wurde etwa 600 Schritt vor dieser Halt gemacht und der Kapitän an Land auf die Brücke geschickt, um sich die Sache ja recht ruhig vorher ansehen zu können. Mit voller Maschinenkraft wurde dann gerade auf die Brücke losgefahren; der Strom und Sturm erfaßte jedoch das Schiff, das erst mit dem rechten Radkasten an den einen Eisbrecher, dann mit dem linken an den anderen Brecher geschleudert wurde. Die Maschine stand durch die Erschütterung einen Augenblick still. Beide Schaufelräder waren stark verbogen, die Naben aber heil geblieben. Tag und Nacht wurde von schnell herbeigeholten Schreinern und Schlossern durchgearbeitet und die Schäden ausgebessert, so daß man nach dreitägigem Aufenthalt die Weiterfahrt antreten konnte."

Der Dampfer „Eduard" setzte nach seiner Ausbesserung zu Hoya seine Fahrt nach Bremen fort, das er am 8. September nach 4½ Stunden Fahrt glücklich erreichte. Dort wurde dann eine Probefahrt unternommen, an der Bürgermeister Johann Smidt, Senator Arnold Duckwitz, Generalkonsul Delius und viele andere Herren der Bremer Kaufmannschaft teilnahmen, die sich sowohl über das Schiff selbst wie auch über das Gelingen der Fahrt mit höchstem Lob äußerten.

Die Führung des Dampfers „Eduard" lag von Anfang an in der Hand des Kapitäns Fritz Winkelmann. Aber da das Befahren der Strecke der Fulda von Kassel nach Münden nicht regelmäßig durchführbar war und schon in der nächsten Zeit eine eigene Gesellschaft für den Dampferdienst zwischen Münden und Bremen sorgte, verkaufte die Firma Chr. Wüstenfeld & Sohn das Schiff nach Bremen, wo es noch längere Zeit auf der Unterweser Dienst tat. Einen zweiten Weserdampfer baute die Mündener Firma gemeinsam mit Henschel & Sohn. Es war der Dampfer „Herzog Wilhelm". Ein weiteres Dampfschiff war die „Constitution", die aber schon bald nach Dresden verkauft wurde und unter dem Namen „Saxonia" bis 1859 die Strecke zwischen Dres-

den und Prag (auf Elbe und Moldau) befuhr. Dann wurde sie 1859 von einer Hamburger Firma erworben und tat auf der unteren Elbe Dienst.

Wie eben schon erwähnt, begann im Herbst 1843 eine eigene Dampfschiffahrtslinie ihren Dienst auf der Weser. Es war die im Herbst 1842 mit einem Aktienkapital von 60 000 Talern errichtete Gesellschaft „Vereinte Weser-Dampfschiffahrt A.-G.", gegründet von den Herren Bodingen, Natermann und Wüstenfeld. Ihr erstes Schiff war ein zu Paris aus Eisen erbauter Dampfer, der auf der Werft von Gâche frères entstanden war. Im August 1843 war das Schiff vollendet und fuhr unter eigenem Dampf die Seine hinab und über das Meer nach der Weser. Es hatte unbeladen einen Tiefgang von 16½ Zoll, beladen einen solchen von 20 Zoll. Anfang September traf das Schiff in Bremen ein, und da die Direktion ihre Vorarbeiten bis dahin vollendet hatte, namentlich auch die Verhandlungen mit den Uferstaaten, konnte alsbald die erste Fahrt nach Münden angetreten werden. Es war nur wenige Tage nach der Ankunft des Dampfers „Eduard". Trotz des niedrigen Wasserstandes wurde die Strecke von Bremen bis Minden in 15 Stunden, von dort bis Hameln in 7 Stunden, weiter nach Hann.-Münden in 13 Stunden zurückgelegt. Der Dampfer hatte den Namen „Hermann" erhalten und zeigte beim Durchfahren des Gebietes eines der stromangrenzenden „Vaterländer" jeweils mit der Staatsflagge das Bild des Cherusker-Helden mit der Umschrift „In Eintracht — Stärke". Zu Minden und Karlshafen wurde der Fahrplan dem Eintreffen der Eisenbahnzüge angepaßt. In seinem Tarif wurde auch auf den Auswandererdienst Rücksicht genommen, der zugleich für wandernde Handwerksburschen galt. Bis zum November 1843 wurden die Fahrten durchgeführt, und in den folgenden Jahren bewährte sich der Dienst sehr gut, zumal schon bald ein zweiter Dampfer eingestellt worden war. Erst 1874 endete die durchgehende Linie von Münden bis Bremen.

X.

Kleine Beiträge

1.

Ur-Bremen — vom Kaufmann aus gesehen*)

Von Otto Knechtel

Über die Vorzeit Bremens, dessen Name zuerst zum Jahre 782 erwähnt wird, stehen sich zwei Meinungen gegenüber. Die eine Seite nimmt an, daß der Ort zu jener Zeit bereits eine gewisse Bedeutung besaß und demgemäß bereits auf eine längere Entwicklung zurückblicken konnte. Die andere Seite vertritt die Auffassung, daß erst die Gründung des Bistums eine Entwicklung Bremens ermöglichte. In der Auseinandersetzung sind bislang Geschichts- und Altertumsforscher sowie Stadtplaner und Architekten zu Worte gekommen. Die vorliegenden Ausführungen bezwecken, das Problem vom wirtschaftlichen Standpunkt aus anzusehen.

Zunächst etwas Negatives: Was ist Ur-Bremen nie gewesen? Was konnte es, aus wirtschaftlichen Gründen, niemals sein?

Ur-Bremen war niemals ein Fischerdorf. Selbstverständlich haben die ältesten Einwohner den Fischfang betrieben, doch wohl nur für eigenen Bedarf. Ein ausgesprochenes Fischerdorf verlangt einen Absatzmarkt, und ein solcher war nicht vorhanden.

Ur-Bremen war aber auch niemals eine bäuerliche Siedlung. Der Urstand der landwirtschaftlichen Betriebsform in unserer Gegend ist die Siedlung am Geestrand. Hier saß man auf trockenem Boden, hatte immer genügend Wasser für Menschen und Vieh; nach dem Wasser zu gab es Wiesen, die allerdings mangels Eindeichung dem Hochwasser und den Sturmfluten ausgesetzt waren, so daß man den Viehbestand nicht allzu hoch einschätzen darf. Die Aufstallung im Winter ergab Stalldünger für einen Acker mäßiger Größe, landeinwärts kam die Heide als Schaftrift und dahinter der Gemeindewald. Alle diese Voraussetzungen treffen auf Bremen nicht zu. Es darf dabei besonders daran erinnert werden, daß die Altstadt nicht auf Geestboden liegt,

*) Dieser Zuschrift eines Freundes bremischer Geschichte sei deshalb gern Raum gegeben, weil sie einige neue Gesichtspunkte in die Aussprache über das älteste Bremen trägt.

der wohl mager ist, der sich aber durch Düngung in Ackerland verwandeln läßt, — sondern auf einem Dünenzug, der, wie die Wüste, aus Flugsand besteht. Dünen, besonders Wanderdünen, ergeben unfruchtbares Ödland. Das sagt uns bis zum heutigen Tage der Name und auch die Größe des Platzes „Domsheide".

Bremen verdankt seine Entstehung zwei Umständen. Noch im frühen Mittelalter, als das Flußbett niedriger lag, kam die Flutwelle und mit ihr das Küstenschiff bis Bremen. Hier bestand also die Möglichkeit zur Anlage eines Seehafen-Ortes. Solange aber die Umgebung Bremens menschenarm war, konnte niemand den Wunsch hegen, sein Schiff nach einem solchen Ort laufen zu lassen. Dies Verlangen erwachte erst an dem Tage, als hier eine größere Siedlung entstand. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß hohe Geest bis Hoya beide Ufer der Weser begleitet. Dort tritt die Geest auf dem linken Weserufer scharf zurück und treibt nur einmal, und zwar bei Barrien, einen Keil in die Wesermarsch vor, dem sich die sogenannte Vorgeest, etwa bis Brinkum, vorlagert. Dann entfernt sich die Geest in Richtung Hude immer mehr vom Flußlauf der Weser. So war zwischen Bremen und Brinkum letztmalig — aber auch nur einmalig — die Möglichkeit, in trockenen Zeiten die Flußniederung zu überqueren. Hier bestand die Möglichkeit einer Wegverbindung zwischen beiden Ufern, was in der Folge dazu führte, am Flußübergang einen Brückenort entstehen zu lassen.

Der Tag, an dem dieses geschah, ist der Geburtstag Bremens. Ihn gilt es zu bestimmen.

Das ältest zutage getretene Bodenzeugnis, welches uns über die Vorzeit der Altstadt Bremens Kunde gibt, sind die Gräberfunde beim Bau der neuen Börse vor etwa 100 Jahren. Für unseren Zweck sagt uns der darüber erstattete Bericht[1]) dreierlei:

Erstens stellt er fest, daß die Gräber aus verschiedenen Zeitstufen stammen. Wenn man sich vor Augen führt, daß sich das Rad der Geschichte in jenen Zeiten sehr langsam drehte und der technische Fortschritt außerordentlich langsam vorwärts kam, so geht man nicht fehl, für die ältesten Bestattungen eine Zeit anzunehmen, die vor dem Jahre 782 liegt.

Zweitens hat man darüber hinaus beobachtet, daß die große Überzahl der Skelette männlichen Geschlechts im besten Lebensalter war, es befand sich sogar ein Riese darunter. Es sind nur wenige Frauen-

[1]) Vgl. Brem. Jahrb., 1. Bd., S. 12—39.

und Kinderskelette gefunden worden, d. h. also, daß dieses Massengrab weder ein Kriegerfriedhof noch der Friedhof eines Gemeinwesens war. Die Bestatteten dürften sich nur vorübergehend in Bremen aufgehalten haben. Da bis auf den heutigen Tag sowohl der Beruf des Seemanns wie auch der des Frachtfuhrmanns nur von Männern ausgeübt wird, so mögen wir zu dem Schluß berechtigt sein, daß es sich hier um Personen handelt, die im Stapelort Bremen geschäftlich zu tun hatten und aus irgendeiner Ursache hier starben.

Drittens hat man bemerkt, daß eine ganze Reihe Skelette Hieb- und Stichwunden, Schädel- und Rippenbrüche zeigten. In der frühesten Zeit mögen sich bei der damals üblichen Naturalwirtschaft mangels einheitlicher Münzen, Maße und Gewichte des öfteren Streitigkeiten ergeben haben, und auch der Betrug wird nicht selten gewesen sein. Auch wird die Marktpolizei unvollkommen gewesen sein.

Können diese Grabfunde nicht auf das Vorhandensein eines Hafenplatzes hinweisen, der sich vielleicht nach und nach aus gelegentlichen Messen und Märkten zu einem Hafenort entwickelt haben mag?

Die ältesten Berichte über Bremen stammen aus karolingischer Zeit. Man muß die kriegerischen Zeitläufte als Hintergrund dazu betrachten, den großen Dreißigjährigen Krieg, in dem das Sachsenvolk um Freiheit und Glauben kämpfte, wenn man sie richtig verstehen will. Als im Jahre 782 ein Priester mit seinen Begleitern in Bremen erschlagen wird, da geschieht das, zur Zeit des großen Blutbades in Verden, gewissermaßen im „Partisanenkrieg", wenn dieser von unserer Zeit geprägte Ausdruck vergleichsweise erlaubt ist.

Fünf Jahre darauf, inmitten des Krieges, wurde Willehad zum Bischof erhoben. Wir wissen, daß er das Gebiet der unteren Weser kannte. Wenn er Bremen zu seinem Sitz erkor, so werden wir daraus folgern können, daß es unter den in Frage kommenden Orten die beste Eignung aufzuweisen hatte, jedenfalls aber bereits ein Ort von gewisser Bedeutung war. Es ist nicht anzunehmen, daß die Kirche einen bedeutungslosen Platz zum Mittelpunkt ihrer Tätigkeit erwählt hätte. Zwei Jahre später erbaute der Bischof auf der Domsdüne den ersten Dom. Für die Bewohner des Ortes am Flusse wird die Preisgabe dieses Platzes vermutlich kein Opfer gewesen sein; denn der Höhenzug der Düne war Ödland. Dort stand der Dom inmitten großer Plätze und überragte die niedriger gelegene Ortschaft, weithin über das Land sichtbar. Willehad würde niemals seine Kirche in Bremen gebaut

haben, wären nicht dort schon die Bewohner vorhanden gewesen, denen der neue Glaube verkündigt werden konnte.

Zwei Umstände veranlassen uns, auf diesen Dombau näher einzugehen. Inmitten ärgster Kriegswirren ist die Kirche in k ü r z e s t e r Zeit errichtet worden, und sie war aus H o l z , wie der Chronist berichtet, von wunderbarer Schönheit.

Wir stellen die Frage: Woher kam die ganz bedeutende Menge Holz, die ein Kirchenbau verschlingt? Und wer baute während eines verwüstenden Krieges, wo Männer, Pferde und Fuhrwerke für Kriegsdienste eingespannt werden, dazu noch in so kurzer Zeit?

Die Wesermarsch und der Dünenzug sind immer holzarm gewesen. Gewiß befand sich auf der Geest auch zu jener Zeit Wald; aber diese Wälder waren ohne forstliche Pflege. Es scheint ausgeschlossen, daß sie den Holzbedarf gedeckt haben, zumal ja auch die Bevölkerung in ihrer Nähe an Zahl gering war und überdies Wege und Transportmöglichkeiten nur im bescheidenen Maße vorhanden gewesen sein können.

Willehad wird für sein Vorhaben ohne Zweifel einen Baumeister mitgebracht haben. Ob er in jener Kriegszeit aber auch die weiter benötigten Fachkräfte zur Hand gehabt hat, darf bezweifelt werden. Wenn man sich diesen Kirchenbau und alles, was damit zusammenhängt, nach allen Richtungen hin durchdenkt, dann bleibt nur anzunehmen, daß Bremen zu jener Zeit bereits einen Holzhandel besaß, daß Bremen über Holzvorräte und Zimmerplätze verfügte und daß deshalb auch die Facharbeiter für den Dombau in Bremen ansässig gewesen sein müssen. Der hölzerne Dom ist bald darauf aufgebrannt. Die Bauzeit des dann folgenden steinernen Doms währte fünfzig Jahre. Das überrascht nicht; denn zu jener Zeit war der Steinbau in unserer Gegend nicht üblich.

Von Ansgar wissen wir, daß er bei seinen Besuchen im Norden als Gastgeschenke gedrechselte Gefäße verwendete, die in Bremen aus Holz hergestellt waren. Wir können daraus schließen, daß sich in Bremen zu jener Zeit aus dem Gebrauchshandwerk bereits eine Art Kunstgewerbe entwickelt hatte. Wollte man behaupten, daß diese Fachkräfte mit der Kirche nach Bremen gekommen seien, so ist dem entgegenzuhalten, daß damals überall in Norddeutschland Holz der Hauptwerkstoff gewesen ist, und daß die Holzverarbeitung nichts grundsätzlich Neues war, wie es der Steinbau gewesen ist.

Wenn sich ein Volk seßhaft macht, entsteht als notwendiger Beruf der Handel; denn jeder Ort hat Mangel und Überfluß zugleich. Aufgabe des Handels ist es, beides miteinander in Verbindung zu bringen. Für das Stromgebiet der Weser besagte das in der alten Zeit folgendes:

An der Küste herrschte Überfluß am Fischreichtum des Meeres, wohl auch am Hering, dem fettreichen, konservierbaren Volksnahrungsmittel. Am Oberlauf des Stromes war Überfluß an Holz, welches im Marsch- und Küstengebiet gänzlich fehlte. Der Überfluß an Heringen konnte, sobald man das Salzen, vermutlich lange vor der großen Zeit des Heringshandels, gelernt hatte, nur landeinwärts, also flußaufwärts, abgesetzt werden. Mit dem Holz war es umgekehrt; es mußte seinen Absatz flußabwärts suchen.

Da der Waldbesitz bis zu unseren Tagen die unrentabelste Kapitalanlage, der Lohn der Holzfäller im Winter mangels anderer Arbeitsmöglichkeit denkbar niedrig war und der Transport vom Fluß unentgeltlich bewirkt wurde, war das Holz der ideale Gegenwert der Einfuhr. Seine Verwendung war vielseitig. Aus Holz wurden hergestellt: Häuser, Brücken, Bollwerke, Befestigungen, Schiffe, Fässer, Bütten, Balgen, Eimer, Masten, Steuer, Särge, Stühle, Truhen, Hocker, Tische, Teller, Becher, Löffel, Leitern und anderes mehr. Es gab kaum einen Gegenstand, der damals nicht aus Holz war.

Solange an der unteren Weser überhaupt ein Handelsverkehr bestand, werden gesalzener Fisch landwärts und das Holz seewärts zu den Haupthandelsgütern gehört haben. Jedenfalls können wir auch ohne urkundliche Belege annehmen, daß der Tauschverkehr mit Holz in die frühesten Zeiten hineinragt.

Wie wirkte sich das für Bremen aus?

Die Balge war der Hafen für kleinere Schiffe; größere werden am Weserufer unterhalb der Fähre geankert haben. Den Holzflößen mag der Platz beim oberen Balgeeinfluß angewiesen gewesen sein, also am Weserufer der Tiefer. Weiter unterhalb durften keine Flöße anlegen, weil sie die Fähre gestört hätten. Das Gelände an der Tiefer war zudem tief gelegen, und hier war es am leichtesten, ein Floß aufzulösen und die Stämme an Land zu bringen. Bei Ankunft mehrerer Flöße konnten diese sich hintereinander stromaufwärts festmachen; war das vorderste Floß erledigt, dann trieb die Strömung das nächste mühelos zum Landeplatz.

Auf der Tiefer befanden sich: die Holzläger, die Bearbeitungsplätze, die kleinen Werften, solange, bis man bei zunehmender Größe der späteren Stadt diesen ganzen Betrieb an das linke Weserufer verlagerte. Der Name „Holzpforte" bürgt uns aber noch heute für die Richtigkeit dieser Auffassung.

Innerhalb der Balge war dann die Holzverarbeitung, und wie im Mittelalter an der Stintbrücke die kleinen Küstenschiffe ihre Fischladung an Land brachten, so war hier, später jedenfalls in oder bei der Böttcherstraße, das H o l z g e w e r b e zu Hause, das Heringsfässer und alle anderen Holzwaren auf Vorrat fertigte. So wird es auch früher gewesen sein, und der zu Schiff gekommene Einfuhrhändler wird sich seine Ware zum Teil mit den vorgenannten Gegenständen aus Holz bezahlen lassen haben, die er dann in seinem Schiff verstaute, und im Schlepp nahm er mit dem Ebbestrom Bauholz, Balken, Stangen, Bretter und dergleichen mit. Solcher Rücktransport kostete nichts, und jeder Schiffer fährt lieber Hin- u n d Rückfracht als ohne eine dieser beiden.

Balgesiedlung und Tieferort bedingen sich also gegenseitig aus wirtschaftlichen Gründen: sie dürften gleichaltrig sein und älter als die kirchliche Niederlassung auf der Dünenhöhe. In welche Zeit aber ihre Entstehung fällt, das werden wir wohl kaum erfahren; vielmehr sind wir hier auf Mutmaßungen angewiesen. Wenn Bremen zur Römerzeit bereits Bedeutung gehabt hätte, dann wäre es den Geographen und Geschichtsschreibern jener Zeit wohl bekannt gewesen. Aber vor der Karolingerzeit mag es gut und gern, auch aus den vorher gekennzeichneten Gründen, bereits bestanden haben.

Wenn man mithin nicht nachweisen kann, wann der Ort Bremen entstanden ist, so haben wir aber einen Fingerzeig, wie dies geschehen sein kann.

Seit langer Zeit bin ich der Meinung, daß das Wort „Bremen" bedeutet: „an der Wasserkante, an der Flutgrenze gelegen". Von welcher Seite kann nun wohl diese Benennung gekommen sein? Die Flutwelle wird von der Schiffahrt erst dann benutzt worden sein, als Bremen ein Brückenort und damit erst recht ein Umschlagplatz war. In der Urzeit hat der Dünenzug kaum Siedlungen getragen. Nach Norden ist das Bremer Gebiet erst zur Zeit der Erzbischöfe eingedeicht und besiedelt worden, die großen Moorgebiete erst sehr viel später, und für d e ungeschützte Wesermarsch gilt wohl das Gleiche. Kein wage-

mutiger Kaufmann konnte das Risiko wagen, nach Bremen seines Handels wegen zu fahren, bevor überhaupt eine Käuferschicht da war. Daher ist die Frage zu stellen: „Wie kam es in Bremen zum Brückenort?"

Aus der Zeit um 1250 haben wir die bekannte urkundliche Nachricht wegen der Unterhaltungskosten der Weserbrücke. Danach mußten 102 Gemeinden — nur zwei vom rechten Weserufer — nach einem bestimmten Schlüssel jährlich Beträge an die Stadt zahlen. Das beweist, daß für die Dörfer am linken Weserufer die Brücke eine wirtschaftliche Notwendigkeit war. Wäre es umgekehrt gewesen, hätte Bremen die Brücke gebaut, um ein neues Absatzgebiet auf dem linken Weserufer zu erobern oder den Verkehr zu einem bereits bestehenden zu erleichtern, hätte es also im Vorteil der Kaufmannsstadt gelegen, die Brücke zu unterhalten — kein Bauer und kein Dorf hätte sich an den Kosten beteiligt.

Das alte Pergament, auf dem diese Abmachungen verzeichnet sind, sagt uns aber noch mehr. Ihr Zustandekommen wird ohnehin ein Meisterstück gewesen sein. Ganz gleichgültig, wann die damals schon bestehende Brücke eine frühere Fähre abgelöst hat, der Wunsch nach einer Zuwegung zum Seehafen muß sehr alt gewesen sein. Denn die Abmachungen sind ja nicht mit der sich bildenden Landeshoheit, nicht mit dem Grafen von Hoya, der vermutlich ein Zollrecht hatte, getroffen worden, sondern mit den einzelnen Dörfern. Diese Verbindung weist also in eine Zeit, wo entweder die Landeshoheit noch gar nicht bestand oder sich erst in den Anfängen, auf sehr schwachen Füßen befand. So oder so — das größere und auch wohl das ältere Interesse an den Vorteilen und am Zustandekommen des Brückenortes hat das Inland gehabt. Von hier aus ist in der Vorzeit der Anstoß gekommen, den Anschluß an den Seehafen zu gewinnen.

Die Ortschaften der ehemaligen Grafschaft Hoya nehmen im Nordwesten insofern eine Sonderstellung ein, als sie auf fruchtbarem Lössboden liegen und nicht auf der mageren Geest, die sich weiter südlich wieder einstellt. Diese 100 Dörfer werden in alter Zeit schneller und dichter besiedelt worden sein als die übrige Geest insgemein. Solange die Marsch unwegsam war, ging zu ihnen der Handelsweg auf der Straße Hoya—Bruchhausen—Bassum—Harpstedt—Wildeshausen. Der Transport zu Lande ist immer teurer als der Wasserweg: bei der Zunahme der Bevölkerung und den wachsenden Bedürfnissen wird eines

Tages ein Pionier den Weg zum nächsten Wasseranschluß gewiesen haben. Einmal hat dann ein „Unternehmer", d. h. ein unternehmender, von außen kommender Mann den Versuch unternommen, zu Schiff weiter wassereinwärts zu fahren, um sich irgendwo mit dem Käuferkreis aus der Grafschaft Hoya zu treffen. Hierfür kam ein Platz in Frage, der einmal innerhalb des Bereiches der Flutwelle liegen mußte und auf der anderen Seite von den Dörfern mit einem Mindestaufwand von Zeit und Leistung zu erreichen war, und das war die Gegend von Bremen. Und als nun die Dörfler von ihren Freunden und Nachbarn und von früheren Lieferanten gefragt wurden, an welchem Ort sie denn nun verkauft und gekauft hätten, dann mögen sie geantwortet haben: „zu Brimum", das ist der Ort, der an der Wasserkante liegt.

Ich meine, daß das Bestreben, eine Landverbindung zum anderen Ufer und zum Seehafenplatz zu besitzen, von der Landseite im Süden ausgegangen sein m u ß. Der umgekehrte Weg ist aus kaufmännischen Erwägungen heraus gar nicht denkbar.

2.

Bremens Weserbrücke im Mittelalter

Von Herbert Schwarzwälder

Wer sich mit der frühen Siedlungsgeschichte einer Stadt wie Bremen beschäftigt, hat auf einige wichtige Punkte sein besonderes Augenmerk zu richten: Er muß versuchen, die vorgeschichtliche Siedlung zu lokalisieren, er muß die Grundstücksverteilung und die Besitzverhältnisse auf dem Markt und in der Marktsiedlung untersuchen, und er hat das mittelalterliche Wegenetz zu ermitteln. Für den letzten Punkt spielen bei Flußufersiedlungen natürlich Fähren und Brücken eine wichtige Rolle. Man wird sich also in Bremen u. a. die Frage stellen müssen, wann die erste Weserbrücke entstand.

Nun, diese Frage hat man sich in der örtlichen Geschichtsforschung häufig vorgelegt und sich oft damit begnügt, festzustellen, daß sie 1244[1]

[1]) Brem. UB. I, 226, 227.

zuerst erwähnt wurde[2]), ohne Vermutungen über ihre Erbauung zu äußern. Derartige Hypothesen aber hat es auch gegeben.

Am weitesten geht Varges[3]), wenn er behauptet: „Bremen ist ebenso wie Osnabrück als Brückenstadt entstanden". Nun ist es aber offensichtlich, daß es schon aus technischen Gründen nicht erlaubt ist, eine Analogie von der kleinen Hasebrücke in Osnabrück zu einer Weserbrücke in Bremen zu ziehen.

Etwas vorsichtiger ist Lonke[4]), wenn er meint, daß eine Brücke „sicher nicht vor dem Jahre 1000" gebaut wurde. Eine Begründung aber bleibt er schuldig.

Buchenau[5]) schloß aus der Tatsache, daß Orte in den Grafschaften Hoya und Delmenhorst, auf die die Stadt keinen Einfluß hatte, in der Mitte des 13. Jahrhunderts zu Beiträgen für die Brücke verpflichtet waren[6]), daß sie entstanden sein müßte, als die Stadt „noch nicht in irgendeinem Gegensatz zu seiner Landesregierung, dem Erzbischof, stand". Er läßt es offen, wann dieser Zeitpunkt war; wir müssen aber wohl vermuten, daß er ihn vor dem Zerwürfnis mit Erzbischof Hartwich II. 1190 annimmt. Es sei hier gleich vermerkt, daß der Schluß bereits eine falsche Prämisse hat: Auch der Erzbischof hatte, obwohl er seit der Belehnung mit der Grafschaft Stade 1063 auch über die spätere Grafschaft Oldenburg (unter Einschluß der aus ihr hervorgehenden Nebenlinien Bruchhausen und Delmenhorst) Oberlehnsherr war, keinen Einfluß auf die zur Beitragsleistung für die Brücke verpflichteten Orte. Buchenau hätte also sagen müssen, daß die Aufstellung der Liste und damit der Brückenbau in eine Zeit fiel, als die Herren der genannten Orte in gutem Einvernehmen mit dem Stadtherren von Bremen, dem Erzbischof oder der Stadt selbst, standen.

Am vorsichtigsten in der Datierung ist Entholt[7]), der meint, daß die 1244 erwähnte Weserbrücke etwa zur gleichen Zeit wie die neue Kirchspieleinteilung von 1229 entstand.

Was sagen nun die Quellen selbst? Die ersten Erwähnungen einer

[2]) So Diedrich Steilen in Buchenau, D. Freie Hansestadt Bremen (4. Aufl.), Bremen 1934, S. 89.

[3]) Varges, W., Zur Entstehungsgesch. Bremens in: Ztschr. d. Hist. Vereins f. Nieders., 1895, S. 340.

[4]) Lonke, A., Altbremen, die Stätte und Stadt (1919), S. 11.

[5]) Buchenau, F., D. Entw. d. Stadt Bremen in: Brem. Jahrb. 18 (1896), S. 7.

[6]) Brem. UB. I, 247.

[7]) In Buchenau, Freie Hansest. B., 4. Aufl. (1934), S. 165.

Weserbrücke finden sich in Urkunden von 1244[8]); aus der Zeit um 1250 haben wir dann eine Liste von mehr als 100 Orten, die Beiträge zur Weserbrücke zu liefern haben: Holz, Hühner und auch Geld. Wann diese Brücke gebaut wurde, steht nicht in ihr.

Was sagen Analogien? In den meisten anderen Städten läßt sich der Bau der ersten Brücke genau so schlecht zeitlich festlegen wie in Bremen. In Westdeutschland wurden bekanntlich schon einige Brücken in der Römerzeit gebaut. Im übrigen Deutschland finden sich erst seit dem 12. Jahrhundert Nachrichten über größere Brückenbauten[9]): 1144 wird eine Steinbrücke in Erfurt erwähnt, 1155 eine Steinbrücke über die Innerste bei Hildesheim gebaut, 1220 eine Holzbrücke bei Donauwörth und 1135 eine Donaubrücke bei Regensburg. Bedeutsam mag es auf den ersten Blick erscheinen, daß oft militärische Operationen den Anlaß für einen Brückenbau gaben. Das ist aber wohl vor allem durch die Überlieferung bedingt, die vornehmlich von kriegerischen Ereignissen berichtet. Immerhin ist zu beachten, daß die Dänen 1208 im Kriege gegen Erzbischof Waldemar von Bremen eine Brücke über die Elbe schlugen[10]), und daß auch die Brücke bei Burg über die Lesum von 1350 und ebenso die von 1387/1390 ihr Dasein kriegerischen Auseinandersetzungen verdankt.

Ebensowenig kommt man hier mit Überlegungen weiter, die vom Brückenrecht ausgehen[11]), zumal die Regalien — darunter auch das Brückenregal — in der Zeit, die für die Erbauung der Bremer Weserbrücke in Frage kommt, bereits vom König auf tiefere Instanzen abgesunken waren.

Für Bremen sei zunächst auf die Tatsache hingewiesen, daß die zur Weserbrücke führende Straße nicht „Brückenstraße", sondern „Wachtstraße" — im Mittelalter „Warsstrate" oder „Wasstrate" heißt. Ohne Rücksicht auf die Deutung des Straßennamens[12]), die noch zu keinem sicheren Ergebnis geführt hat, könnte man annehmen, daß die Straße bereits einen Namen hatte, bevor die Brücke gebaut wurde. Nun ist aber weder die Entstehung der Straße noch ihre Namengebung zeitlich

[8]) Brem. UB. I, 226, 227.

[9]) Vgl. Walther Stein, Handelsgesch. der deutschen Kaiserzeit, Berl., 1922, S. 215 f.

[10]) Arnold v. Lübeck VII, 11.

[11]) Vgl. etwa die Überlegungen von Varges a. a. O., S. 343.

[12]) Dazu meine Dissertation über Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen (Marburg 1953), S. 225.

zu bestimmen, so daß sich aus diesen Überlegungen ebenfalls kein Anhaltspunkt für die Entstehung der Weserbrücke ergibt.

Wir müssen an diesem Punkt bereits zugeben, daß wir die Frage nach der e r s t e n Weserbrücke nicht beantworten können. Es lohnt sich aber durchaus, danach zu fragen, wann denn die 1244 zuerst erwähnte Weserbrücke gebaut sein könnte, ohne Rücksicht darauf, ob es die e r s t e Brücke war oder nicht.

Für die Beantwortung dieser Frage gibt es mehrere Anhaltspunkte. Da ist zunächst die Liste der Orte, die Beiträge für die Weserbrücke liefern sollen. Es ergibt sich ohne weiteres — was schon Buchenau betonte —, daß die in ihr genannten Dörfer fast alle außerhalb des Einflußbereiches der Stadt und — so müssen wir hinzufügen — auch des Erzbischofs lagen. Es ist daraus gelegentlich geschlossen worden, daß die Liste entstanden sei, als es noch eine übergeordnete Instanz in der weiteren Umgegend Bremens gegeben habe. Varges[13]) dachte dabei an eine Zeit, in der Bremen noch nicht aus dem „Gau" (er meint wohl: aus der Grafschaft) herausgehoben worden war, und er kommt damit folgerichtig auf die karolingische Zeit, da ja bereits die Ottonen das Bremer Erzbistum durch Immunitätsurkunden aus der Zuständigkeit der Grafschaft ausschlossen[14]).

Nun mag man aber auch an eine spätere Zeit denken, als es noch eine „übergeordnete" Instanz gab: nämlich an die Zeit, als Heinrich der Löwe seine Herzogsrechte überall kräftig durchzusetzen vermochte. Nach welchem Gesichtspunkt aber sollte er die Orte ausgewählt haben, die Beiträge für die Weserbrücke zu leisten hatten? Sie liegen in der Masse auf der Geest zwischen Hoya und Ristedt sowie am linken Weserufer von Intschede bis Hasenbüren, während im übrigen Gebiet, vor allem rechts der Weser, nur einzelne Verpflichtungen vorkommen. Das sieht nicht nach herzoglicher Initiative aus: s i e hätte doch wohl nicht so viele Orte belastet, die kaum besonderen Vorteil von der Weserbrücke hatten, und s i e hätte sich auch wohl nicht auf so eng begrenzte Landschaftsbezirke bezogen.

Die Brückenliste scheint die Verselbständigung und Territorialisierung der kleineren Grafschaften nach dem Sturz Heinrichs des Löwen 1181 vorauszusetzen: die verpflichteten Orte liegen in überwiegender Mehrheit im Einflußbereich des Erzbischofs am linken Weserufer (mit

[13]) Varges a. a. O., S. 341.
[14]) Vor allem durch DO I, 11, und DO II, 16, von 937 und 967.

echtem Interesse an der Brücke!) und im Bereich der Grafschaften Hoya, bzw. Bruchhausen (bei dieser viel umfangreicheren Gruppe völlig ohne Interessenbezug zur Brücke!) und Delmenhorst. Im übrigen Gebiet finden sich keine oder nur sehr vereinzelte Beitragsverpflichtungen.

Man wird zugeben müssen, daß bis hierher vieles Unbewiesene Vermutung ist. Es gibt aber noch einige Anhaltspunkte, die diese Gesichtspunkte bestätigen: es läßt sich nämlich wenigstens einer der kleineren Grafen nachweisen, der am Brückenbau beteiligt war.

Offensichtlich kamen für die Erbauung der Weserbrücke d i e Herren in Frage, die Rechte in den in der Brückenbeitragsliste genannten Orten hatten. Allerdings sind diese Rechte für das 13. Jahrhundert gar nicht oder nur sehr lückenhaft zu erschließen. Zudem wird man damit rechnen müssen, daß in einem Dorfe oft mehrere Herren Rechte hatten. Die meisten Orte lagen aber — das erkennt man auf den ersten Blick — in der Grafschaft Bruchhausen, und es empfiehlt sich, einmal diesen Strang weiter zu verfolgen. Werfen wir einen Blick auf die überlieferten Gerechtsame dieser Grafschaft, so begegnen wir sehr häufig Orten, die tatsächlich in der Brückenliste aufgeführt sind[15]).

Noch ein weiterer Weg kann weiterhelfen: man kann danach fragen, wer später Inhaber des Brückenzolls gewesen ist. Da ergibt sich, daß es in der Tat der Graf von Bruchhausen war! Diese wichtige Tatsache ist bisher völlig übersehen worden. Als Graf Gerhard von Neuen-Bruchhausen am 10. Februar 1384 seine Grafschaft an den Grafen Otto von Hoya verkauft, behält er sich ausdrücklich den Zoll auf der Bremer Weserbrücke vor, überläßt dem Hoyaer Grafen aber das Vorkaufsrecht für 300 Mark[16]).

Der Zoll wird beim Tode Graf Gerhards von Bruchhausen tatsächlich

[15]) In folgenden Orten der Brückenliste können Gerechtsame der Grafen von Oldenburg—Wildeshausen (seit 1234 Neuen- und Altenbruchhausen) nachgewiesen oder wahrscheinlich gemacht werden (nach Kohnen in Oldenb. Jahrb. 22, 1914, 77 ff): Horstedt b. Harpstedt (S. 80), Bramstedt (S. 80), Leeste b. Brinkum (S. 81), Sulingen (S. 80), Kirchweyhe (S. 80), Eissel b. Lunsen (S. 80), Ötzen b. Lunsen (S. 80, 86), Nottorf b. Lunsen (S. 80), Wulmstorf (S. 80, 86), Thedinghausen (S. 81), Schwarme (S. 81), Gödestorf (S. 81), Süstedt b. Vilsen (S. 81), Steimke b. Syke (S. 83), Gessel b. Barrien (S. 83), Riede (S. 83), Ganderkesee (S. 84), Lunsen (S. 86), Intschede (S. 86), Blender (S. 86), Okel (S. 87), Ristedt (S. 87), Wickbranzen (S. 87), Jardinghausen b. Heiligenfelde (S. 87), Syke (S. 88), Harpstedt (S. 88). Wäre es so, daß n u r die Grafen von Bruchhausen Beiträge lieferten, so wäre die Brückenliste eine der wertvollsten Quellen für die Feststellung der Gerechtsame der Grafschaft.

[16]) W. v. Hodenberg, Hoyer UB. I, 265; vgl. Brem. UB. IV, 28.

an den Grafen von Hoya gefallen sein; denn noch 1533 erhebt Graf Jost von Hoya Anspruch auf ihn. In einem Vertrage mit der Stadt Bremen heißt es[17]): „Und dewile wy, grave Joist, den thollen uppe der Bruggen to Bremen alse unse olde vaderlicke Erve besproken, den itzund etlicke Borgere und Ingesetten der Stadt Bhremen underhanden hebben, so willen wy, de Raeth van Bhremen unde Borgere, Verwandten und Ingesetten thor billicheit dermaten geholden und wißen, dat syner gnaden und der Erven solcker Ansprake des tollen halven wedderforen schall, dat billich und Recht is".

Somit ergibt sich eine lückenlose Reihe für die Rechte an der Weserbrücke, deren Anfang wahrscheinlich und deren Weiterentwicklung bis ins 16. Jahrhundert gesichert ist: Der Graf von Neuen-Bruchhausen oder vielleicht schon der Graf von Wildeshausen (vor 1234) war einer derjenigen, die den Brückenbau veranlaßten. Man wird fragen müssen, wie er zu dieser Rolle kam. In diesem Zusammenhang wird man daran erinnern müssen, daß Heinrich III. von Wildeshausen 1233/1234 mit dem Erzbischof von Bremen und der Stadt verbündet gegen die Stedinger war. 1234 ist er im Stedingerkrieg gefallen. Nach ihm war sein Sohn, Heinrich V. von Neuen-Bruchhausen (gestorben 1270), mit ihnen verbündet[18]). Es ist durchaus denkbar, daß die Brücke im Stedingerkrieg aus militärischen Gründen durch die Grafen erbaut wurde. Für die Lieferung der Baustoffe und sonstiger Beiträge wurde ihnen dann der Brückenzoll überlassen. Beim Aussterben der Grafen von Neuen-Bruchhausen ging dieser Zoll 1388 an die Grafen von Hoya über, die sich schon vorher ein Vorkaufsrecht auf ihn gesichert hatten. In den kriegerischen Auseinandersetzungen der Folgezeit wurde er ihnen dann von Bremer Bürgern entfremdet[19]).

Nach diesen Überlegungen verdankt die Brücke ihren Ursprung also keineswegs städtischer Initiative, was immerhin ein überraschendes Licht auf die im Anfang des 13. Jahrhunderts noch sehr wenig gefestigte Stellung der jungen Bremer Stadtgemeinde wirft, von der wir wissen, daß sie 1233/1234 einen Höhepunkt, aber noch 1246, ja, selbst noch 1366 einen Tiefpunkt ihres Einflusses erlebte. Zum Brückenbau mag die Stadt freilich, da sie auch am Bunde gegen die Stedinger beteiligt war,

[17]) Auszug: Brem. Staatsarchiv P. 3. B. 3. a. 1.

[18]) Zu diesem Bündnis vgl. Kohnen in Oldenb. Jahrb. 22 (1914), S. 130 ff.

[19]) Vgl. dazu auch Steilen in: Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen, 4. Aufl., 1934, S. 89.

ihre Zustimmung gegeben haben; dennoch bleibt es beachtlich, daß sie nicht selbst den Bau übernahm.

Alle diese Überlegungen betreffen indessen nur die im 13. Jahrhundert erbaute Weserbrücke. Sie sollen und können nicht erweisen, daß es bereits vorher eine Brücke gab oder — nicht gab. Es ist völlig sinnlos über eine ältere Weserbrücke irgendwelche Betrachtungen anzustellen. Wir wissen nichts über sie und werden voraussichtlich nie etwas über sie erfahren, selbst wenn es sie wirklich gegeben haben sollte. Daher ist es auch abwegig, auf dieser Lücke in unseren Kenntnissen weitreichende Hypothesen zu bauen, wie Varges es tat, wenn er Bremen als Brückenort entstanden wissen möchte. Mit Sicherheit können wir sie erst in unsere topographischen Betrachtungen einbeziehen seit den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts, wahrscheinlich seit 1233/1234.

3.

Der Grabstein des Ritters Arp Hermeling an der Kirche in Arsten

Von Wilhelm Berner

Der jetzt an der Außenwand der Arster Kirche stehende Grabstein lag bis zum Jahre 1927 unter der Kanzeltreppe[1]). Er stellt einen Ritter nebst Gattin in betender Haltung auf dem Totenbette dar. Von der Umschrift sind noch folgende Reste erhalten:

„AN.O 1589 DE—24 MAY IS DER E . . . . . HRISTLICH ENTSLAPE.—S. O. 77 JAR."

„E . . ." wird zu ergänzen sein in „Erbar und Ehrenfeste"; „S. O. ist die Abkürzung für „sines olders". Der Ritter ist barhäuptig mit Halskrause in Ritterrüstung, umgürtet mit dem Schwert, dargestellt, die Gattin in einem langen fließenden Gewand. Zu Füßen des Ritters sieht man seine Handschuhe[2]). Von den acht Ahnenwappen sind die oberen

[1]) Buchenau, Freie Hansestadt Bremen, 4. Aufl., S. 442.

[2]) Fälschlicherweise werden die gekreuzten Handschuhe als eine Hand und ein Ohr gedeutet. Das hat Stoff zu der Sage gegeben, daß es sich um einen Ritter von Hemme gehandelt habe, der von den Bremern wegen seiner Räubereien an den von Nienburg die Weser abwärtsfahrenden Schiffen hingerich-

Grabstein des Ritters Arp Hermeling

Teil des Grabsteins
des Ritters Arp Hermeling

fünf größtenteils nur dürftig erhalten; die unteren drei dagegen sind abgetreten.

In den entscheidenden Teilen schweigt der Grabstein über die Person des Verstorbenen. Entholt[3]) vermutet, daß es sich um Arp Hermeling, den Besitzer des früher befestigt gewesenen Gutes Hemm unweit des Korbhauses, handelt. Diese Vermutung erweist sich als richtig.

Wie mir aus einer Notiz von Heineken zu Beginn des vorigen Jahrhunderts erinnerlich ist, war der „Hemm" in Arsten eingepfarrt; ferner ergab sich aus jener Notiz, daß ein Angehöriger des Geschlechts Hermeling in der Kirche unter dem Predigtstuhl begraben liege.

Der Zustand des Grabsteins läßt deutlich erkennen, daß er an geschützter Lage gelegen hat. Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß er verhältnismäßig gut erhalten ist. Eigentlich ist nur das untere Drittel mit dem Leichentext, drei Wappen und dem Namen des Verstorbenen abgetreten.

Das Hauptwappen in der Mitte oben stellt ein Hermelin in einem Querbalken dar[4]), das Wappen des Geschlechts der Hermeling mit drei Straußenfedern als Helmzier. Reste der Beschriftung: „H. . MELING" bestätigen das.

Zur Identifizierung der übrigen Wappen greifen wir auf einen älteren Hermelingschen Grabstein von 1546 im Fußboden der Kirche[5]) zurück (vermutlich auf einen vorverstorbenen Bruder bezüglich) mit den Wappen Hermeling, Clüver, Horn und Marschalck. Die gleichen Wappen finden wir auf unserem Grabstein wieder. Das nächste Wappen nach dem Hermelingschen ist das Clüversche (Wappenbild: die bekannte Bärentatze mit Fähnchen als Helmzier; Rest der Beschriftung: DER . . . . ERS). Es folgt das von allen am besten erhaltene

tet worden sei (Buchenau a. a. O., S. 442). Nach einer anderen Lesart sollen ihm als Strafe für einen Meineid beide Hände abgeschlagen worden sein (Mahnken, Arster Heimatbuch, S. 140). Zweifelsfrei handelt es sich um gekreuzte Handschuhe als Attribute ritterlicher Würde, die man auch sonst auf Grabsteinen — meist in Verbindung mit einem Ritterhelm — antrifft. Einem hingerichteten Räuber oder einem Meineidigen würde man auch kaum ein christliches Begräbnis an bevorzugter Stelle unter der Kanzel vergönnt haben.

[3]) Buchenau a. a. O., S. 442; Mahnken, Arster Heimatbuch, S. 139.

[4]) Mahnken deutet das Hermelin fälschlich als Windspiel.

[5]) Da der Grabstein anscheinend nicht mehr vorhanden ist, sei die Umschrift auf Grund eigener, vor etwa zehn Jahren erfolgter Feststellung hier festgehalten: „1546 d— di—xtag i— vastelaue—t starf de erbar vn veste Joha— Hermeli—ck de Junger de— Got gn . . .".

Wappen von Horn mit der vollständig erhaltenen Beischrift: DER. VAM. HOREN. Das letzte Wappen ist leider abgetreten; es läßt sich aber mit einiger Mühe nach der Helmzier als das Marschalcksche identifizieren (typisch sind die seitlich von den Büffelhörnern wehenden Feuerfähnchen).

Aus dieser Wappenfolge läßt sich genealogisch ablesen, daß die Mutter aus dem Geschlecht der Clüver stammte und daß die väterliche Großmutter eine v. Horn, die mütterliche Großmutter eine Marschalck war. Alle Ahnen gehörten einflußreichen Geschlechtern des bremischen Adels an.

Die übrigen vier Wappen sind dann herkömmlicherweise der Frau zuzuweisen. Mit Sicherheit ist das Wappen der Frau festzustellen: eine Schnalle, das Wappen des westfälischen Geschlechts Nagel (Reste der Beschriftung: DER ... HEL — lies: Der Naghel Wappen). Das nächste Wappen ist das der Familie v. Vincke (Wappenbild: eine Pflugschar; deutlich die Beschriftung: DER VINCKE). Die anderen beiden abgetretenen Wappen werden wir später mit Hilfe anderer Erkenntnismittel erschließen.

Bestimmten Aufschluß vermittelt uns die Chronik der Dechantin des Stifts Bassum, Anna Clüver, die Ereignisse ihrer adligen Umwelt meist familiärer Natur schriftlich festhielt[6]). So trug sie im Jahre 1610 ein:

„Im Jar 1588 starf die Eruesten Arp Hermelingeß In der pinxtweken up den sonnauent, dem die lieue gott gnedich sy.

Arp Hermelinck

Im Jar 1610 starff die Edel vnd velthogentriche frauwe Anne nahgelß, arp Hermelinck seliger nahgelaten wedewe, den 20. marzii, der die lieue gott gnedich sy.

Anna Nagels hermelingeß."

Die Eintragung von 1610 steht chronologisch an der richtigen Stelle. Die Eintragung darüber, die über den Tod ihres Gatten, ist offensichtlich der Vollständigkeit halber nach 20 Jahren nachgeholt worden. Daraus erklärt sich die Tatsache, daß sich Anna Clüver in der Jahreszahl (1588 statt 1589) irrte. Tatsächlich fiel der Sonnabend in der Pfingstwoche im Jahre 1589 auf den 24. Mai, im Jahre 1588 aber auf

[6]) Im Besitz des Stifts Bassum. Anna Clüver lebte von 1546 bis 1615. Arp Hermeling war übrigens ein rechter Vetter von ihr. Seine Mutter war eine Clüver.

den 1. Juni[7]). Die Datierungen von Tag und Monat, verschieden ausgedrückt, decken sich also genau.

Der Tod von Anna Nagel ist ferner im Protokollbuch des Stifts Bassum wie folgt eingetragen[8]):

> „Anno 1610 Dingstethages nach Laetare vespery inter nonam & decimam ist die Adeliche matron ihres Alters 92 Jhar, die withwe Hermelingsche, der itzigen Ebtissin Mutter, alhir zu Barssen in Gode entschlafen, vndt den dingstedag nach Palmarum vf dem Sanghause sed non sine contradictione begraben. Godt gnade der Sehle."

Wir erfahren damit, daß Anna Nagel nicht zu Arsten bei ihrem Gatten begraben liegt, sondern daß sie ihren Lebensabend, hochbetagt, in Bassum bei ihrer Tochter, der Äbtissin Mette Hermeling, beschloß. Sie wurde sogar auf dem Chor der Stiftskirche, der nur Äbtissinnen vorbehalten war, beigesetzt, wie die Eintragung vorsichtig andeutet: „sed non sine contradictione." Die Äbtissin scheint danach eine Ausnahme für ihre Mutter erwirkt zu haben. Vielleicht erklärt das auch die Tatsache, daß das Begräbnis erst vierzehn Tage nach dem Tode erfolgte.

Uns fehlt noch die Deutung der letzten beiden Wappen auf unserem Grabstein. Zu Hilfe kommt uns da ein altes verfallenes Epitaph aus Holz, das heute noch in der Stiftskirche in Bassum hinter der Orgel hängt. Es wird zwar der Äbtissin v. Elmendorf zugeschrieben, bezieht sich aber — wie hier auszuführen zu weit führen würde — auf Anna Nagel. Von den 16 nur zum Teil erhaltenen Ahnenwappen sind die ersten vier, die uns hier allein angehen, die der Nagel, Vincke, Korf und Kobrinck[9]). Sie bezeugen die Herkunft der Anna Nagel aus angesehenen westfälischen Adelsgeschlechtern.

Wir machen die Probe aufs Exempel mit der Wappenfolge auf dem

[7]) Grotefend, Historische Chronologie, 1872, S. 136, 152.

[8]) Im Besitz des Stifts Bassum. Dienstag nach Laetare 1610 war der 20. März, Grotefend a. a. O., S. 154.

[9]) Eigene Feststellung. Graf Oeynhausen hat den Zustand des Epitaphs 1869 beschrieben, ohne es identifizieren zu können (Zeitschr. d. Hist. Vereins f. Nieders. 1869, S. 359 unter Nr. 17). Er hat die ersten drei Wappen ebenfalls als Nagel, Vincke und (Korf gen.) Schmising gedeutet. Das vierte Wappen hat er nicht feststellen können, sondern nur als einen nach unten gezinnten Sparren beschrieben. Das ist das Kobrincksche Wappen, das dem Grafen Oeynhausen anscheinend nicht geläufig war: eine geflügelte Pferdebremse, die ähnlich aussieht, wie er beschrieben hat.

Epitaph der am 29. April 1620 verstorbenen Äbtissin Mette Hermeling[10]), deren erste acht Wappen mit denen auf unserem Grabstein identisch sein müssen. Es sind die Wappen: väterlicherseits: Hermeling, Clüver, Horne, Marschalck; mütterlicherseits: Nagel, Vincke, K(orf), Kobrinck. Danach ist festzustellen, daß die letzten beiden noch nicht identifizierten Wappen auf unserem Grabstein die Wappen Korf und Kobrinck sein müssen. In der Tat ist das aus einer Lilie bestehende Korfsche Wappen an der Helmzier zu erkennen, in der sich das Wappenbild der Lilie wiederholt, flankiert oder getragen von zwei Sirenen, die charakteristisch für die Korfsche Helmzier sind. Das letzte fehlende Wappen, das Kobrincksche, eine geflügelte Pferdebremse, ist freilich nicht mehr zu erkennen, indes können wir es nach den übrigen zuverlässigen Quellen unbedenklich als gegeben unterstellen.

Auf Grund der Wappenfolgen in Verbindung mit anderen zuverlässigen Quellen lassen sich für Arp Hermeling und Anna Nagel folgende Ahnenlisten im Umfang der Wappen unseres Grabsteines aufstellen:

1. Arp Hermeling, * 1512, † 24. 5. 1589,
2. Johann Hermeling,
3. Pelleke Clüver, † 1562[11]),
4. Heinrich Hermeling,
5. N. v. Horn,
6. Heinrich Clüver,
7. Beke Marschalck, † 1538;

1. Anna Nagel, * 1518, † 20. 3. 1610[12]),
2. Ludolf Nagel zu Rollinghof, oo 1506,
3. Anna Vincke aus dem Hause Sondermühlen,
4. Joh. Nagel, oo 1467,
5. Kunnecke Korf, gen. Schmising,
6. Ekbert Vincke, † ca. 1532,
7. Godesta Kobrinck.

Das Geschlecht der Hermeling, das dem hoyaschen Adel angehörte und mit einflußreichen und angesehenen Familien des niedersächsischen Adels versippt war[13]), sollte nicht mehr lange blühen; es starb noch vor dem Dreißigjährigen Kriege aus. Arp Hermeling hinterließ keine männlichen, sondern nur weibliche Nachkommen, die Äbtissin

[10]) Epitaph nicht mehr vorhanden. Nach der Beschreibung von Pastor Mirow vom Jahre 1803 in der Pfarre in Bassum.

[11]) Die Clüversche Genealogie bei Mushard, S. 188, ist unzuverlässig.

[12]) Anna Nagel soll in erster Ehe 1539 mit Conrad v. Bordewisch zu Teddendieck verheiratet gewesen sein und 1546 Arp Hermeling geheiratet haben. Indiz für die Ehe mit Bordewisch: Stammbuch des Joh. Rud. v. Bordewisch mit 16 handgemalten Wappen (darunter auch die Wappen Nagel und Vincke) in den Familiengesch. Blättern, Jahrgang 1936, S. 37.

[13]) Joh. v. Münchhausen, Bischof von Kurland, hatte eine Frau aus dem Geschlecht der Hermeling (Börries von Münchhausen, Geschichten aus der Geschichte, S. 45). Auch an den politischen Händeln dieser Welt waren die Hermeling beteiligt. Nikolaus Hermeling, vermutlich ein Onkel von Arp, betrieb 1537 den Sturz und die Hinrichtung des Lübecker Bürgermeisters Jürgen Wullenweber (Georg Waitz, Lübeck unter Jürgen Wullenweber und die europäische Politik, 3. Bd., S. 171, 183, 239 ff., insbes. S. 482, 572).

Mette Hermeling in Bassum und mehrere verheiratete Töchter. Ein Bruder von Arp, der Domherr Nikolaus Hermeling, und ein weiterer Bruder Boldewin, der zu Weyhe erbgesessen war, waren vor ihm verstorben. Der letzte seines Geschlechts war der Drost auf dem erzbischöflichen Schloß in Thedinghausen, Heinrich Corlehake[14]) Hermeling, der 1614 starb. Seine junge Witwe Gertrud von Heimbruch wurde die Geliebte des Erzbischofs Johann Friedrich von Bremen. Der sogenannte Erbhof in Thedinghausen, ein Renaissanceschloß, das er ihr auf altem Hermelingschen Besitz bauen ließ, erinnert an diese Episode[15]).

4.

Bremer im Kasseler Bürgerbuch

Von Bruno Jacob †

Der Weserstrom, dessen Quellflüsse den Gebirgen Hessens entstammen, hat schon in längst vergangener Zeit enge Beziehungen geknüpft zwischen der Freien Stadt Bremen und der Landgrafenresidenz Kassel. Wissen wir doch aus dem Jahre 1534, daß damals Landgraf Philipp der Großmütige, als er den Feldzug zur Wiedereinsetzung des Herzogs Ulrich von Württemberg vorbereitete, beträchtliche Teile seines Heeresproviantes in Bremen und Verden einkaufen ließ. Von da ab reißen die Handelsbeziehungen zwischen Kassel und Bremen nie mehr ab, auch wenn das Stapelrecht der Stadt Münden sich immer wieder störend einschob.

Im Kasseler Bürgerbuch, das von 1520 bis 1699 jede Bürgerwerdung verzeichnet, finden sich daher auch manche Söhne aus Stadt und Stift Bremen, die in Kassel eine neue Heimat fanden, aus dem Stift allerdings nur in wenigen Fällen. Leider beginnen erst im frühen 17. Jahrhundert die Angaben, woher die neuen Bürger von

[14]) Der Name Corlehake erscheint hier als Vorname: er ist der Familienname eines ausgestorbenen Geschlechts, das zu den unmittelbaren Vorfahren von Heinrich Hermeling gehörte.

[15]) A. Neukirch, Renaissanceschlösser Niedersachsens, S. 44; Theodor Müller, Das Amt Thedinghausen, S. 56 ff.

Kassel gekommen sind. Wir wollen hier die Liste jener verzeichnen, die sich so feststellen ließen. Es sind:

1610 Henrich Kurtz, kramer
1610 Johan Nonten ausm land zu Hadelen
1627 David Schwarting, factor
1638 Henrich Corstens, factor
1642 Johan Hacke, handelsmann
1648 David Corstens, handelsmann
1652 Gerhardt von der Mühle, handelsmann
1652 Philips Motte, handelsmann
1653 Bartholt Treyer, raschmacher
1653 Dieterich Rode, botte
1653 Johan Boken, raschmacher
1653 Hermann Scheffer, procurator
1656 Johannes Sandtmann, buchbinder
1656 Henrich Strebe, nadeler
1657 Wilcke Schumacher, büchsenmacher
1659 Friedrich Claus, sporer
1661 Henrich Boots, kaufmann
1662 Johan Herlin
1668 Hermann Meyer, raschmacher
1668 Henrich Meyer, raschmacher
1668 Jost Gödte, raschmacher von Bremerfehrde
1669 Hermann Behrens, raschmacher
1672 Conrad Köster
1673 David Herlin, handelsmann
1673 Henrich Helmecke, raschmacher
1673 Gerhard Schweeres, raschmacher
1679 Henrich Marx, zeugmacher
1679 Johannes Oelmann, raschmacher
1689 Tyllemannus Leißmann, handelsmann
1691 Friederich Claus, sporer
1696 Henrich Harmes, buchdrücker

Neben diesen hier Genannten dürfen wir nicht Wilhelm Wessel vergessen, der 1594 nach Kassel kam und hier der erste Buchdrucker wurde. Er war ein Sohn des Bremer Buchdruckers Arndt Wessel, und

wertvolle Drucke sind aus seiner Presse hervorgegangen. Auch als Formenschneider ist er hervorgetreten. Daß im übrigen unter den genannten Bürgern die Kauf- und Handelsleute vorherrschen, ist erklärlich. Belangvoll sind daneben die vielen Raschmacher. War doch der „Rasch" ein früher viel gebrauchter geköperter Streichgarnstoff, der seinen Namen der Stadt Arras entlehnte, wo er zuerst gefertigt wurde. Für Kassel war dieser Handwerkszweig damals eine Bereicherung seines Wollenweberhandwerks. Darum finden wir auch die meisten Raschmacher in der dortigen Unterneustadt, wo seit 1398 die Walkmühlen der Wollenweber nachweisbar sind. Der oben erwähnte Henr. Harmes und sein Sohn sind bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts als Hofbuchdrucker in Kassel tätig gewesen.

Vergesse man doch auch nicht, daß während des Dreißigjährigen Krieges 1637 die Landgräfin Amelia Elisabeth in Bremen eine Zuflucht fand mit ihren Kindern, als ihr Gemahl, Landgraf Wilhelm V., mit seinem Heer in Friesland stand und zu Leer der Malaria erlag. Aber auch Kassel selbst hat manchen seiner Söhne nach Bremen gehen lassen. Man denke nur an den Bürgermeister Dr. Friedrich Pfeiffer, der, 1815 zu Kassel geboren, 1876 zum Bürgermeister der Freien Stadt Bremen gewählt wurde, aber schon 1879, erst 63 Jahre alt, heimgerufen ward. Vielleicht läßt sich später einmal die Reihe der Personen, die Bremen und Kassel verknüpfen, in geschlossener Form darstellen. Fritz Peters hat für die Zeit von 1814 bis 1847 allein 18 Bremer Großkaufleute namhaft gemacht, die aus Kassel stammten[1]). Es gibt Beziehungen genug!

[1]) Brem. Jahrb., 36. Bd., S. 306—361.

5.

Zur Baugeschichte der Pfarrkirchen St. Martini und St. Ansgarii in Bremen

Von Siegfried Fliedner

St. Martini

Die schriftliche Überlieferung bringt das Jahr 1229 mit dem Bau der Martinikirche in Zusammenhang[1]). In der Tat dürfte sich aus der in diesem Jahre erfolgten Gründung der gleichnamigen Parochie der dringende Wunsch nach dem Bau einer Pfarrkirche ergeben haben. Eine Bestätigung hierfür lieferten der Forschung die Bauformen der ältesten Teile der Kirche.

Die auffallende Tatsache, daß St. Martini außerhalb der 1229 bereits urkundlich bezeugten Stadtmauer erbaut wurde, kann in dieser baugeschichtlichen Skizze aus räumlichen Gründen nur kurz gestreift werden. Sie ist durch Urkundenmaterial zu erhärten[2]); auch fanden sich größere Teile der Stadtmauer, deren aufgehendes Mauerwerk etwa 1,50 Meter tiefer als das der Kirche ansetzte, unter dem Pflaster der Martinistraße. Ein ausführlicher und gründlicher Nachweis dieser baulichen Situation ist für eine in Vorbereitung befindliche Arbeit über die bremischen Stadtbefestigungen vorgesehen.

[1]) Renner schreibt in seiner Chronik zum Jahre 1229: „Also wurden de beiden kercken tho S. Anscharius vndt S. Marten gebuvett" (Brem. Staatsarchiv P. 1. s. 18. a., pag. 418).

[2]) Vgl. z. B. Brem. U. B. I, 236 (III, 407, 409). Dort wird das Fisch- oder Fischertor — erstmals 1247 — genannt, das zur Mauerbefestigung an der Weser gehörte, westlich des Martinikirchhofs lag und — das ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung — sich in einem bemerkenswerten Abstand vom Ufer erhob. Im ältesten bremischen Lassungsbuch (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv d. Fr. Hansestadt Bremen, Bremen 1931, Heft 6) wird ein „bomhoff beleghen buten der visscherporten" 1463 erwähnt, übrigens auch die Ufermauer an dieser Stelle („in de muren unser Stadt to der vischporten", 1437). In einer Urkunde des Jahres 1463 wird wiederum der „bomhoff beleghen buten der visscherporten by der wyezer in der vischerbure" genannt (Brem. Staatsarchiv, Trese D, Urkunde vom 31. Dez. 1463). Das Gelände westlich des Kirchhofs, und zwar zwischen Weser und Stadtmauer, wird erst ab 1247 besiedelt (Vgl. Brem. U. B. I, 235, 236, auch II, 327). Der Friedhof, der im 13. Jahrhundert lediglich durch Erd- und Pfahlwerk gesichert war, wurde im 14. Jahrhundert durch eine vorgezogene Wehrmauer befestigt (Vgl. S. 311).

Die exponierte Lage der Kirche am äußersten Rande des Gemeindebezirks und in gefährlicher Nähe des Stroms, die dem Bauwerk oft zum Schaden gereichte, kann wohl nur aus zwingenden Notwendigkeiten erklärt werden. Am nächsten liegt die Vermutung, daß ein geeigneter Platz für die zu erbauende Pfarrkirche und einen angrenzenden Gemeindefriedhof im dichtbesiedelten Gemeindebereich nicht mehr ausfindig zu machen war und man sich deshalb genötigt sah, mit dem Ufergelände, das man zu diesem Zwecke aufhöhte, vorliebzunehmen. Der Charakter und die Geschichte des Bauwerks werden durch seine gefährdete Lage nicht unwesentlich beeinflußt worden sein.

Die Kirche war zunächst als Basilika errichtet worden und erhielt erst im 14. Jahrhundert ihren Hallencharakter. Die Ostwand des im wesentlichen aus der Gründungszeit der Kirche stammenden Turms weist außen über einem Absatz Spuren der Dachschräge eines einst hier anschließenden niedrigen Seitenschiffs und ein vormals diese Dachzone oben abschließendes Gesims auf, über dem sie — wie die Nord- und Westseite des hohen Turmuntergeschosses — durch zum Teil noch nachzuweisende und später abgearbeitete Spitzbogenblenden gegliedert war (Abb. 1, 2). Im Langhaus öffnet sie sich in einem der ursprünglichen Seitenschiffshöhe angemessenen Rundbogen. Von einem anstoßenden, in den Maßen übereinstimmenden und später beseitigten Nebenschiffsjoch sind Teile von zwei Eckdiensten erhalten geblieben, sowie ein Kapitell und ein Kämpfer, der sich um die benachbarte Turmarkade verkröpft und an einem in Resten noch erkennbaren, einst zum Mittelschiff führenden Scheidbogen fortsetzt (Abb. 3a). Auch am südwestlichsten Mittelschiffspfeiler deuten sich noch ein Scheidbogen und ein Kämpfer des Gründungsbaus an (Abb. 3b). Insgesamt ergibt sich aus diesem baulichen Befund sowie daraus, daß große, roh in das Baugefüge des aus der Frühzeit der Kirche stammenden Mittelschiffs eingreifende Arkaden zur Verstärkung der Hauptpfeiler und Unterfangung der sechsteiligen Mittelschiffsgewölbe nachträglich eingezogen wurden, daß das Langhaus vor seinem Umbau Zwischenpfeiler, Oberwände und demgemäß an der Nord- und der Südseite die doppelte Anzahl wesentlich kleinerer Seitenschiffsjoche gehabt hat.

Die Bestätigung dieser Bauanalyse, die durch den desolaten Nachkriegszustand des Gebäudes erleichtert wurde, brachte vor einiger Zeit eine Probegrabung in der mittleren Arkade an der Südseite des Mittelschiffs (Abb. 8). Dort konnte das in der damals in Bremen üblichen

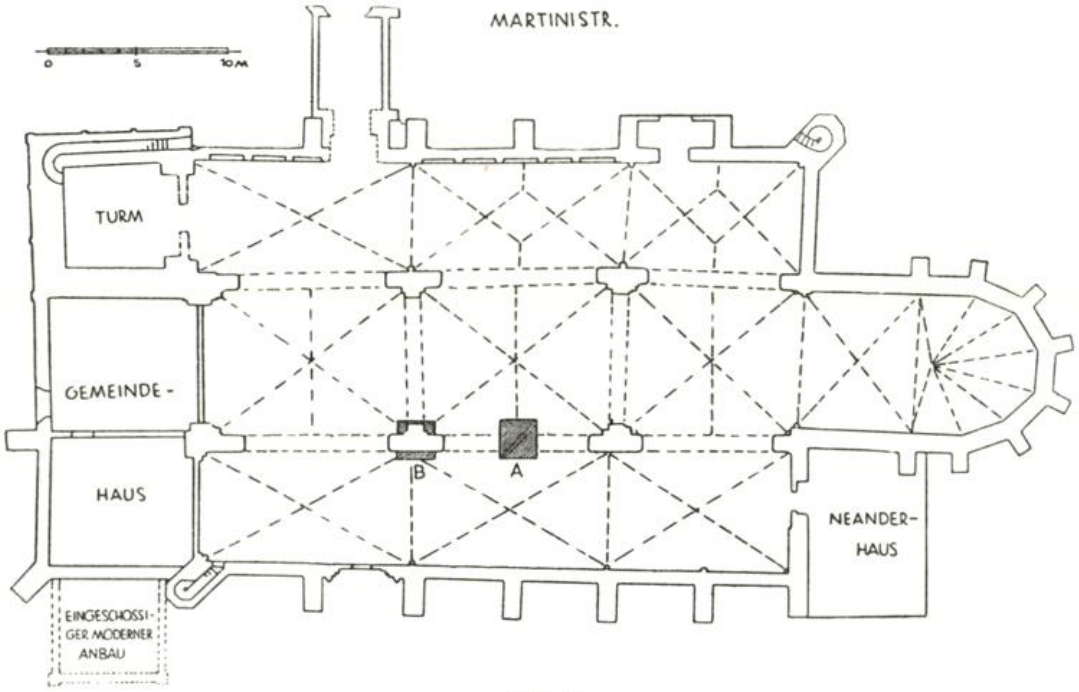


Abb. 8
Grundriß der Martinikirche.
(Der Originalgrundriß wurde im Maßstab 1:100 mit Benutzung zeichnerischer Unterlagen des Architekten Siber, Bremen, verfertigt.)

Weise aus Findlingen gemauerte Fundament eines Zwischenpfeilers (A) aufgedeckt werden, dessen seitliche Abmessungen 2 bis 2,25 Meter betrugen. Auch der Unterbau des benachbarten westlichen Hauptpfeilers (B) wurde freigelegt: er ragte wie das hinsichtlich seiner Lage und schlicht viereckigen Umrißführung ungefähr übereinstimmende Zwischenpfeilerfundament etwas in das Südseitenschiff vor (Abb. 4). An dieser Seite wurde also der Hauptpfeiler in seiner Bausubstanz gemindert; ja, er wurde, als man ihn im 14. Jahrhundert zum Stützpfeiler großer Arkaden umwandelte, so weitgehend umgebaut, daß er über dem im Osten und Westen durch Backsteinmauerung verstärkten Fundament wandartig verbreitert erscheint und sich sein alter Umriß (breite Pilastervorlagen vor einem viereckigen Kern, Gewölbedienste in den Ecken) nur noch im Mittelschiff ein wenig andeutet. In ähnlicher Weise, teils mehr, teils weniger gründlich, veränderte sich auch sonst der Querschnitt der Pfeiler im Langhaus, wo man die Arkaden aufmauerte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Überflutungen des Kirchengeländes durch die Weser in jüngerer Zeit Baumaßnahmen erforderlich

machten, die sich wiederum etwas auf den Kontur der Pfeiler auswirkten (Vgl. S. 311).

Unter den Mittelschiffsjochen macht das am weitesten östlich gelegene keine Ausnahme. Auch hier setzen später aufgeführte Verstärkungsarkaden, eine entsprechende Umbildung der Pfeiler und eine Veränderung des sechsteiligen Gewölbes, dessen Querrippen unten gekappt wurden, den Verlust von Zwischenpfeilern und Obergaden voraus. Eine Vierung, also auch ein Querhaus, scheint die Kirche demnach nicht gehabt zu haben. Es liegt nahe, in diesem Zusammenhang auf die sich in unmittelbarer Nähe des Stroms wohl ergebenden Schwierigkeiten des Baues eines südlichen Kreuzarms hinzuweisen. Insbesondere scheint der unregelmäßige Grundriß des Langhauses (Pfeilerstellung, stetige Verkleinerung der Joche nach Osten) auf Unsicherheit des Baugrundes zu deuten, ebenso die Lage des seitlich zur Mittelachse des Langhauses vor dem Nordseitenschiff erbauten Westturms. Sie gab Veranlassung zu der Annahme, daß ursprünglich auch ein südlicher, weserseitiger Westturm geplant gewesen sei; doch ergeben sich hierfür keine Anhaltspunkte. Im Gegenteil, die Südwand des Nordwestturms zeigte nach dem Kriege abgearbeitete Spitzbögen über Lisenen (Abb. 5), die sich in dem hier befindlichen beschädigten und erst kürzlich wiederhergestellten Anbau bis zu ebener Erde verfolgen ließen[3]). Sie war also vor der noch zu erörternden Erweiterung des Langhauses nach dieser Seite im Untergeschoß genau so gegliedert wie die übrigen freistehenden Mauern des Turmes. An einen im Falle einer doppeltürmigen Westfassade anzunehmenden Zwischenbau war demnach nicht gedacht; vielmehr ragte der Nordturm ursprünglich an dem niedrigen Nordseitenschiff des 13. Jahrhunderts frei auf.

Soweit die Unterbauten der Umfassungswände der Kirche außen stichprobenhaft freigelegt werden konnten, an dem Chor und an der Ostpartie des nördlichen Seitenschiffs — ihre Sohle war hier über 3 Meter unter der Erdoberfläche noch nicht erreicht —, sowie an der südlichen Langhauswand, fanden sich nirgends Reste alter, nach bremischer Baugepflogenheit in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts aus Findlingen gemauerter Fundamente. Vielmehr waren die hier aus Backstein bestehenden, an der Weserseite des Langhauses durch Sand-

[3]) Photobeleg im Bildarchiv des Focke-Museums. Reste einer Lisene und des Turmsockels sind heute noch in einem ebenerdigen Gemach südlich des Turms zu sehen.

stein verstärkten Grundmauern unter Berücksichtigung der — auch grundrißlichen — Neugestaltung des aufgehenden Mauerwerks (zahlreiche Strebepfeiler usw.) neu gebaut. Desgleichen ließen die Außenwände des Langhauses und des Chors, die sich über ihnen erheben, trotz weitestgehender Zerstörung aufliegender Putzschichten im Innern der Kirche nirgends auf Benutzung älterer Mauerpartien schließen, sondern waren allem Anschein nach von Grund auf nach neuen Dispositionen aufgeführt.

Vom Chor des 13. Jahrhunderts fand sich keine Spur mehr. Auch Grabungen förderten innerhalb und außerhalb des Chors keine Fundamentreste dieser Zeit zutage. Man darf wohl annehmen, daß dieser Bauteil sich in seiner Breite und Höhe an das am weitesten östlich gelegene Mittelschiffsjoch anschloß.

Man hat die Umwandlung des Langhauses zur Halle und den Neubau des Chors in das letzte Viertel des 14. Jahrhunderts gesetzt. Stilkritische Erwägungen, auf die im knappen Rahmen dieses Aufsatzes nicht näher eingegangen werden kann, scheinen für diese Annahme zu sprechen — sieht man von der Wiederverwendung von Kapitellen, Diensten mit Schaftringen usw. des 13. Jahrhunderts im Zuge des Umbaus ab. Renner schreibt zum Jahre 1376[4]): „Da beginde Her Ahrendt Doneldey, Rathmann tho Bremen (damaliger Bauherr der Kirche), S. Martens kercken tho bouwen und bouwede de in acht Jahren rede (fertig)". Die Nachricht wird durch eine Urkunde vom 6. September des Jahres 1378[5]) bestätigt, nach der Erzbischof Albert allen, die mit Geld oder Arbeit den Bau der Martinikirche, die als „edificanda et reparanda" bezeichnet wird, unterstützen, einen vierzigtägigen Ablaß gewährt.

Die außerordentlich schweren Eingriffe in die Bausubstanz des ersten Baues von St. Martini, deren Ausmaß man nach den obigen Erläuterungen des Baubefundes wohl ungefähr abzuschätzen vermag, sowie die urkundlich verbriefte Reparaturbedürftigkeit des Bauwerks in der fraglichen Zeit von 1376—1384 lassen die Annahme nicht unberechtigt erscheinen, daß Überschwemmungen des Stromes, dessen Willkür das Gotteshaus seit seinem Bestehen ausgesetzt war, die Fundamente in größerem Umfang angegriffen hatten und deshalb ein so weitgehender Neubau des Mauerwerks der Kirche erforderlich geworden war. 1290

[4]) Brem. Staatsarchiv P. 1. s. 18. a., pag. 600.
[5]) Brem. U. B. III, 539.

wird von außerordentlichen Hochwasserschäden am Friedhof berichtet, die das Erdreich um und um wühlten[6]). Damals war der Kirchhof lediglich durch Pfähle und Erdanschüttungen („palos et aggeres") geschützt. 1371 wurde erstmals eine Wehrmauer flußseitig („versus Wiseram") vom „östlichen bis zum westlichen Bogen (oder Winkel) um den Martinikirchhof herum" geführt[7]). Die sich hieraus ergebende Sicherung des Baugrundes dürfte den Entschluß zur umfassenden Erneuerung des Gotteshauses nicht unwesentlich erleichtert haben. Von solchen Überlegungen ausgehend, kann man die bisher geäußerte Ansicht, daß die Kirche bei einem Brande des Martiniviertels im Jahre 1344 starken Schaden gelitten und deshalb einer Wiederherstellung bedurft habe, nicht kritiklos hinnehmen. Auch später wird bis zur Weserkorrektion häufig von Überflutungen berichtet; diese hatten im wesentlichen nur ein Sacken des aufgeschütteten Geländes nach Abzug des Wassers und entsprechende wiederholte Aufhöhungen des Fußbodens und des Friedhofs der Kirche zur Folge. Hierbei wurden freilich im Laufe der Zeit fast alle Basen und Sockel im Langhaus zerstört, während bauliche Instandsetzungen das architektonische Gesamtbild der Kirche nur wenig berührten.

Das südliche Seitenschiff und der Chor sind außen im farbig lebhaften Materialwechsel (Sandstein, Backstein) insbesondere der zahlreichen Strebepfeiler nachdrücklich aufeinander abgestimmt; diese wurden an der Weserseite des Langhauses, wohl aus statischen Gründen, auffallend kräftig ausgebildet. Auch zielte man im Gegensatz zum nördlichen Seitenschiff im südlichen sowie im Chorpolygon auf schlanke Proportionierung zweiteiliger Fenster, deren Leibungen allerdings verschieden profiliert und deren Maßwerk bis auf das zum großen Teil erhaltene des Chors erneuert ist. In diesem Zusammenhang erscheint es bedeutungsvoll, daß man außer dem Chor, dessen schmuckreiche und beinahe zierliche Ausgestaltung im Vergleich zum Langhaus einen noch heute deutlich ausnahmehaften Charakter zur Schau trägt, auch die Umfassungswände des Südschiffs nach einem besonderen Plan errichtete. Der sich an der ganzen südlichen Langhauswand in Resten oder Spuren von Diensten sowie in bogigen Fugen zu erkennen gebende Gedanke, das Nebenschiff zunächst zwar ebenfalls hoch aufzuführen, aber regelmäßig Dienste zwischen die Fenster zu

[6]) Brem. U. B. I, 456.
[7]) Brem. U. B. III, 407.

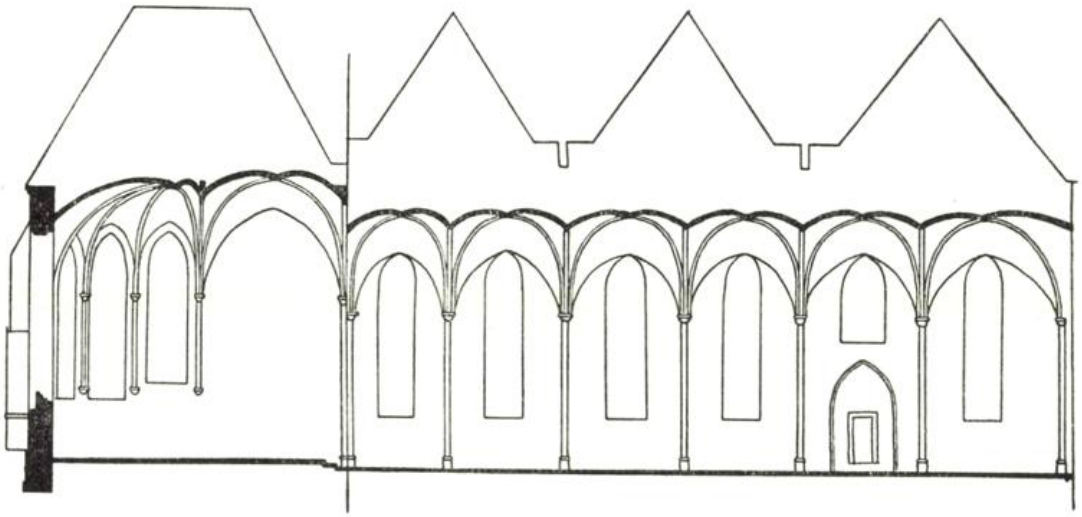


Abb. 9
Kombinierter Längsschnitt des Chors und Südseitenschiffs. Rekonstruktionsschema.

stellen und die alte Zahl seiner Gewölbe nicht zu mindern (Abb. 6, 9), würde, ganz im Gegensatz zur endgültigen Gestaltung dieser Seite des Langhauses (große Mittelschiffsarkaden und Seitenschiffsgewölbe), den Bestand der Zwischenpfeiler und Oberwände der ehemaligen Basilika wohl besser geschont und eine reichere Gliederung der Architektur zur Folge gehabt haben. In der offenbar beabsichtigten Feinheit und Beschwingtheit des Raumeindrucks wird man wieder an Baugedanken des Chors erinnert (Vgl. Abb. 9). Ein gewisser baugeschichtlicher Zusammenhang scheint sich noch insofern abzuzeichnen, als sowohl die Planung des Südschiffs als auch die des Chors offensichtlich von vornherein einen gemeinsamen kleinen Anbau, der später dem Neanderhaus weichen mußte, berücksichtigten. Die Ostwand des Südschiffs, die jetzt ein kleines Renaissanceportal ziert, und die anstoßende, im Verhältnis zum Mittelschiff etwas nach Norden gerückte Wand des Chors, wurden ohne Fenster aufgemauert. Auch setzt das nächstliegende, südliche Fenster des Chorpolygons verhältnismäßig hoch an, und es verkröpft sich das um den Chor laufende Fenstergesims dort entsprechend.

Sollten die Ideen des Chorbaumeisters noch im Südschiff fortgewirkt haben, so wird dieser selbst ihre Ausführung wohl kaum noch überwacht haben. Seine Steinmetzwerkstatt, die für den Chor eine Fülle köstlichen, auch figürlichen, Einzelschmucks lieferte, hat hier nirgends mehr solche Spuren ihrer Wirksamkeit hinterlassen; statt dessen wur-

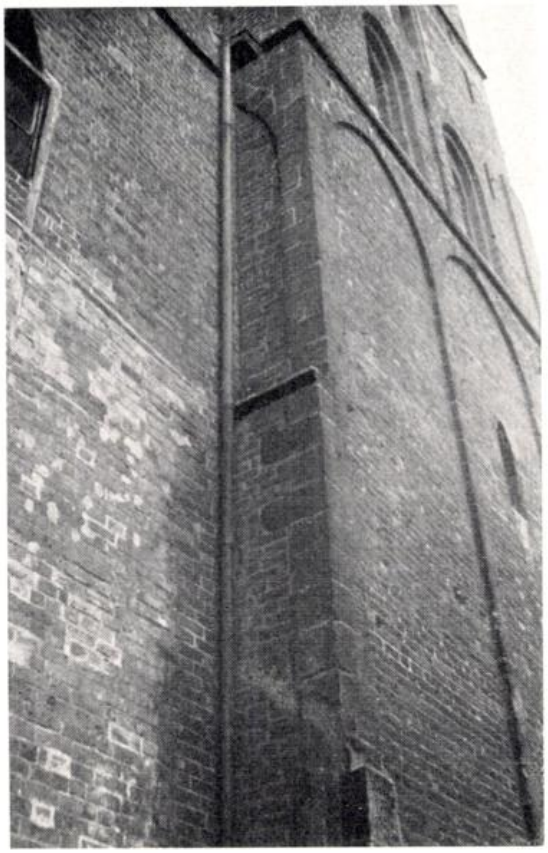


Abb. 1

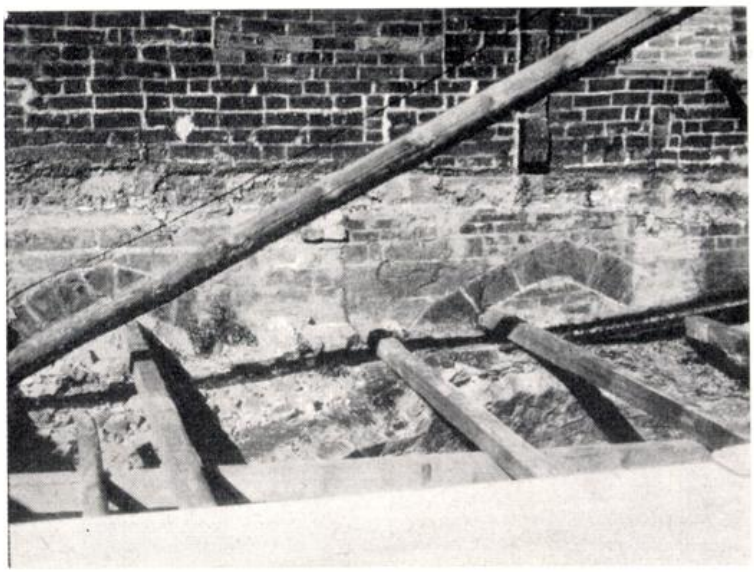


Abb. 2

Abb. 1: *Nordostecke des Westturms. Nur ein kleiner, für die Baugeschichte der Kirche jedoch aufschlußreicher Teil der östlichen Turmwand ist sichtbar.*

Abb. 2: *Reste von Bogenblenden an der Ostwand des Turms. Partie über dem westlichen, im Kriege zerstörten Nordseitenschiffsgewölbe.*

Abb. 3 a: *Spuren des ehemaligen niedrigen Nordseitenschiffs. Rechts ein z. Z. vermauerter, in das Innere des Westturms führender Rundbogen.*

Abb. 3 b: *Scheidbogen- und Kämpferrest in der Südwestecke des Mittelschiffs.*

Abb. 3 a

Abb. 3 b

Abb. 4

Abb. 6

Abb. 4: *Fundament B von Süden (Vgl. Grundriß)*

Abb. 5: *Blick vom Obergeschoß des Gemeindehauses auf die Südwand des Kirchturms.*

Abb. 6: *Südwand des Langhauses. Detail mit Dienst- und Gewölbespuren.*

Abb. 7: *Südwestlicher Treppenturm und erneuerter Anbau (Gemeindehaus) des Langhauses.*

Abb. 5

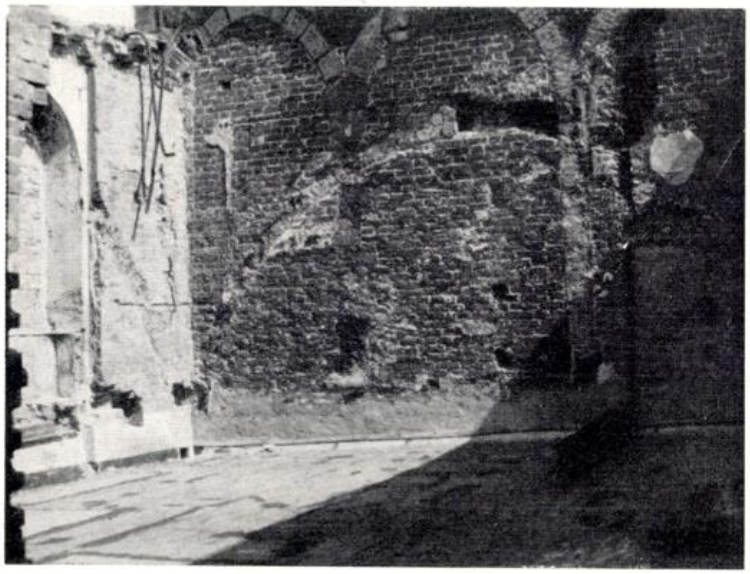
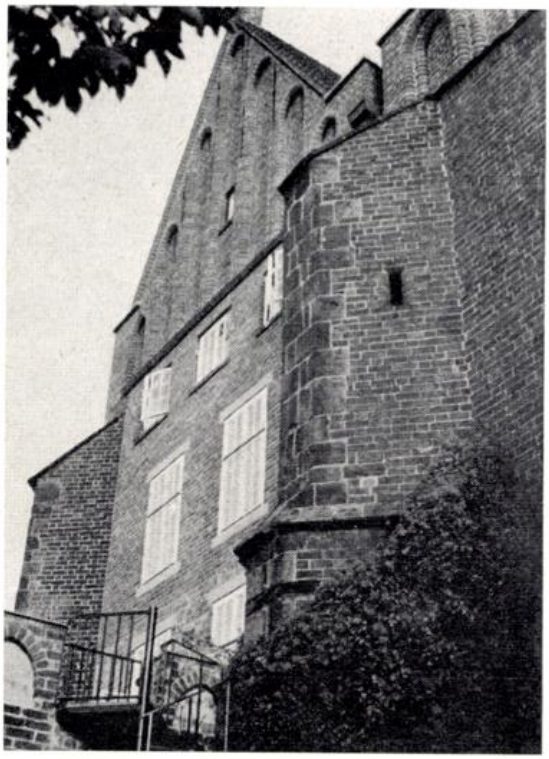


Abb. 7



den zahlreiche Sandsteindetails aus dem Abbruchmaterial des 13. Jahrhunderts verwandt[8]).

Es ist überhaupt zu bezweifeln, ob das Bauvorhaben im Südschiff, das möglicherweise auch eine analoge Umgestaltung des Nordseitenschiffs zum Ziele hatte, zu Ende geführt wurde. Im nördlichen Seitenschiff, in dem die Struktur des Mauerwerks ebenso klar zutage liegt, deutet nichts mehr auf solche Absichten; es sind also weder Überreste oder sonstige Anzeichen von Diensten noch sich als Bogenlinien abzeichnende Spuren von Gewölbeansätzen wie an der Südwand zu bemerken. Im Gegenteil vollzog sich der Aufbau hier offenbar von vornherein nach verändertem Plan. Die Fenster haben andere Gestalt und Maße erhalten. Auch erlaubte eine Reihe flachbogig überwölbter, später teils vermauerter Nischen, die die Unterpartie der Nordwand plastisch beleben, nicht die Einstellung aller nach der älteren Seitenschiffskonzeption vorgesehenen Dienste. Demgemäß wurden hier große Gewölbe eingezogen, die ihrerseits wieder die Aufmauerung der Langhausarkaden, auf die sie sich unmittelbar stützen, und damit im Zusammenhang die Umbildung der Hauptpfeiler und Beseitigung der Zwischenpfeiler zur Voraussetzung hatten. Dieser Planwechsel war für das gesamte Langhaus von solch einschneidender Bedeutung, daß er sich auch unmittelbar auf das Südschiff ausgewirkt haben muß. Dabei ist die Frage nicht einmal zu entscheiden, ob man zuerst das südliche oder das nördliche Seitenschiff in der neuen Form einwölbte. Zwei Netzgewölbe entstanden damals im Nordseitenschiff[9]).

So groß die künstlerischen Unterschiede sind, die diese Änderung des Planes offenbart, sie bezeugen in stilistischer Hinsicht keinen bemerkenswerten zeitlichen Abstand. Vielmehr sind gewisse Zusammenhänge zwischen der ersten Planung, nach der die Umfassungswände des Südschiffs erbaut wurden, und dem endgültigen Umbau des Langhauses nicht zu verkennen, so in der gleichartigen Anordnung zahlreicher Strebepfeiler zwischen allen Fenstern sowohl an der Süd- als auch an der späteren Nordwand der Seitenschiffe, über denen gleicherweise Giebel für Querdächer aufgemauert wurden, dann in der Gestalt

[8]) Z. B. Dienste mit Schaftringen, Kapitelle oder gar das figürlich geschmückte Tympanon des schönen, mit damals erst in Bremen gebräuchlich werdenden Glasurziegeln erbauten Südportals.

[9]) Eines davon, das östliche, war jedoch, wie alte Wölbspuren nach dem Kriege zeigten, Ersatz eines älteren. Es wurde im Kriege zerstört und ist wiederum erneuert.

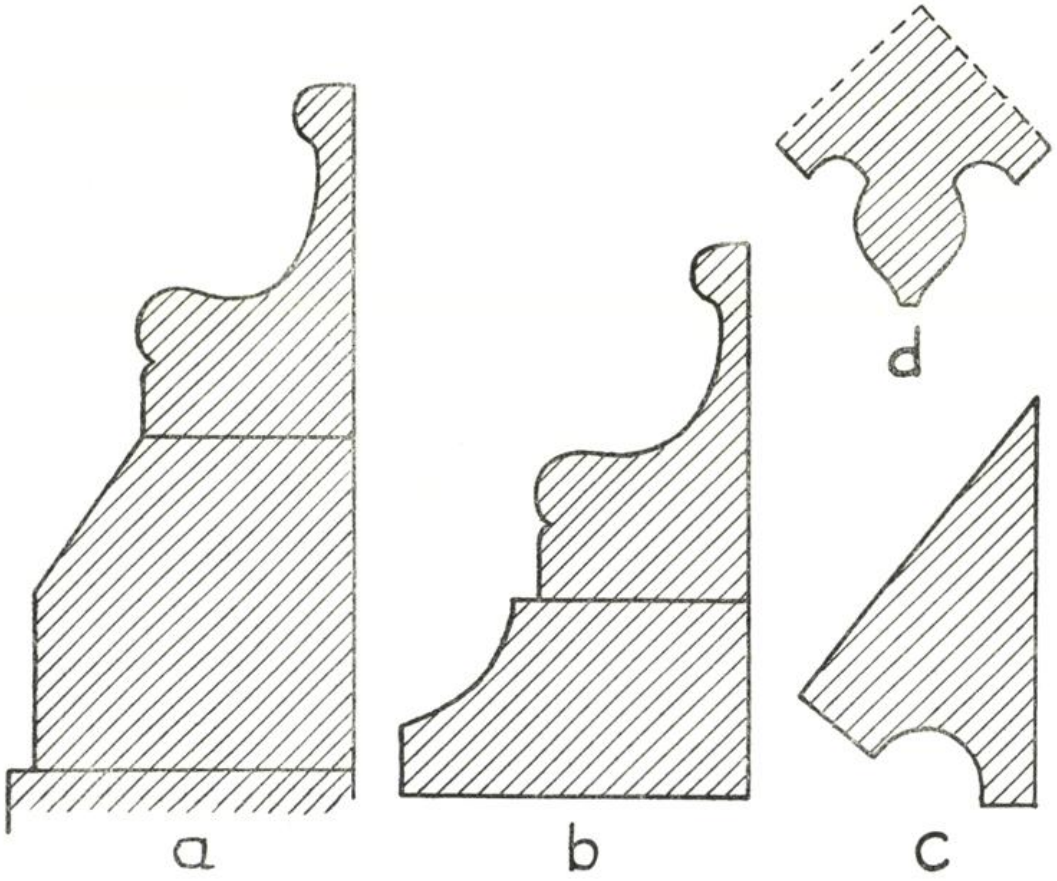


Abb. 10
Sockelsims des Süd- (a) und Nordseitenschiffs (b); Kaffgesims des Langhauses und Chors (c); Profil von Fensterleibungen des südlichen und nördlichen Seitenschiffs (d).

der übereck gestellten Treppentürme, die an der Südwest- und danach an der Nordostecke des Langhauses in genau entgegengesetzter Richtung aufgeführt wurden (Abb. 7, 8). Auch die gelegentlich gleiche Profilierung der Fensterleibungen, die Ähnlichkeit des Sockel- und die Übereinstimmung des Fenstersimses (Kaffgesimses) des südlichen wie des nördlichen Seitenschiffs wären in diesem Zusammenhang zu erwähnen (Abb. 10); ja, das Kaffgesims zieht sich, um die Strebepfeiler verkröpfend, als völlig einheitliches Band nicht nur um das Langhaus — hier wurde es bei späteren An- und Umbauten (Vgl. S. 316) teilweise zerstört und abgearbeitet —, sondern auch um den Chor herum (Abb. 10c).

Es ist anzunehmen, daß der reich und feingliedrig ausgeführte Chorbau, dem in Bremen nichts Vergleichbares an die Seite zu stellen ist,

von einem zugereisten, wohl rheinisch-westfälischen Meister herrührt, der über eine eigene Steinmetzwerkstatt verfügte. Möglicherweise sind es, wie gesagt, seine Gedanken gewesen, die zunächst im südlichen Seitenschiff Gestalt gewannen, als er Bremen auch schon wieder verließ. Mit einem Wechsel des Baumeisters würde sich vollauf der große Gegensatz künstlerischer Auffassung erklären, der sich im folgenden umfassenden Umbau des Langhauses enthüllt. Dieser atmet ganz und gar jenen derb-bürgerlichen, handwerklichen Geist, der sich in Bremen in dieser Epoche städtischen Kirchenbaus in St. Ansgarii und Stephani überraschend ähnlich äußert (Umwandlung von Basiliken in Hallenkirchen durch Einbau ebensolcher Arkaden usw.).

Wie bereits bemerkt, sagt Renner, daß man 1376 die Martinikirche zu bauen begann und sie in acht Jahren fertigstellte. Tatsächlich spricht nichts dagegen, daß damals — außer dem Kirchturm und Mittelschiff des 13. Jahrhunderts — die gesamte Kirche neu erstand. Es würde mit den hier angedeuteten Zusammenhängen am ehesten in Einklang zu bringen sein, wenn man zunächst den Chor und die Umfassungsmauern des Südschiffs aufführte — möglicherweise 1376 bis 1378, da in diesem Jahre der Indulgenzbrief Erzbischof Alberts auf Schwierigkeiten im Fortgang der Bauarbeiten zu weisen scheint —, dann aber das gesamte Langhaus nach neuen Gesichtspunkten unter Leitung eines heimischen Baumeisters bis 1384 vollendete.

Es seien zum Schluß noch einige Anbauten erwähnt, vor allem die Erweiterung des Langhauses bis zur Westwand des Kirchturms, deren zeitliche Ansetzung nach Hochführung des südlichen Seitenschiffs im 14. Jahrhundert schon der wenig glückliche, schiefwinklige Anschluß an den südwestlichen, hierbei teilweise verbauten Treppenturm ermöglicht (Abb. 7, 8). Dieser Bauteil, der seit dem 19. Jahrhundert als Schule und Gemeindehaus dient, hat zweimal, um 1840 und nach dem letzten Kriege, durchgreifende Erneuerungen (Unterteilung in mehrere Geschosse, Neugestaltung der Umfassungswände usw.) über sich ergehen lassen müssen, so daß nur noch wenig von ihm erhalten ist. Nach alten Abbildungen und Beschreibungen hatte er im Westen zwei, im Süden ein großes Fenster. Zwei Gewölbe, deren Spuren sich nach den Kriegszerstörungen noch im alten Mauerwerk zeigten (Abb. 5), spannten sich über den Raum. Man durchbrach seinerzeit die Westwand des Langhauses, damit das Mittel- und das südliche Seitenschiff sich in zwei großen Arkaden zum Anbau öffneten, die man heute noch, frei-

lich zugemauert, im Langhaus sehen kann. Eine gewisse Anlehnung an Bauformen des 14. Jahrhunderts hinsichtlich der noch erhaltenen Strebepfeiler, ihres Materialwechsels von Backstein und Sandstein, sowie des nach altem Vorbild neuerdings wiederaufgerichteten Südgiebels des Querdaches ist nicht zu übersehen. Wenn man dennoch zögert, diesen Bauteil in zeitliche Nähe zu den Bauvorgängen des 14. Jahrhunderts zu rücken, so hat dies seinen Grund darin, daß die schriftliche und bildliche Überlieferung in diesem Falle äußerst gering und die alte Bausubstanz bis auf ein Mindestmaß geschwunden ist.

Ende des 19. Jahrhunderts baute man vor die Nordseite der Martinikirche ein großes, sich vom Kirchturm bis zum Nordostportal erstreckendes Haus, das als Küsterwohnung diente und wegen Kriegsschäden neuerdings beseitigt wurde. Dabei vermauerte man Teile der Kirchenfenster und Strebepfeiler der Nordwand des Langhauses. Auch meißelte man den Sockel und das Kaffgesims der Langhauswand, die sich hier meist nur noch als glattflächige Portasandsteinbänder vom Backstein der Kirchenmauer abheben, stark ab. Eine jetzt freiliegende langgestreckte Vorhalle, deren originales Mauerwerk infolge einschneidender baulicher Änderungen bis auf ein gotisches reichprofiliertes Backsteinportal und einige Mauerpartien durch jüngeres ersetzt oder völlig verschwunden ist, bezog man in den Neubau ein (Abb. 8)[10]). Es handelt sich um den letzten, durch bauliche Neuerungen stark deformierten Rest einer ehemals an das Kirchengebäude anschließenden Marienkapelle, die erstmals 1404 urkundlich erwähnt und für diesen Platz ausgewiesen ist[11]). Eine hier wohl mit Rücksicht auf ein kleines Eingangsportal ausgesparte Lücke in der über zwei Meter hohen Blendenreihe der Nordwand des Nordseitenschiffs und der Verlauf des außen an der Kirchenmauer entlanggeführten Wandsockels und Kaffgesimses, die sich bruchstückhaft auch noch an der Westwand der Vorhalle entlangziehen, deuten auf eine Entstehung der Kapelle in der Bauzeit von 1376 bis 1384.

Damals scheint man auch schon die in neugotischer Manier um-

[10]) An ihr befinden sich noch Sandsteinskulpturen (Wappensteine), zu denen vor allem ein größeres, jetzt im Gemeindehaus untergebrachtes Relief mit der Darstellung des hl. Martin gehörte. Sie sind mit der Jahreszahl 1626 versehen, die sich vielleicht auch auf eine Restauration des Vorbaus bezog.

[11]) Brem. U. B. IV, 314, V, 96. Vgl. H. A. Müller in Mittheilungen der K. K. Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale, Wien 1864.

gewandelte, weiter östlich zwischen zwei Strebepfeilern ausgebaute Portalanlage vorgesehen zu haben; denn hier endet nicht nur die erwähnte Blendenreihe im Langhaus, sondern setzte auch das Fenster darüber verhältnismäßig hoch an. Zwar wurde dieses teilweise vermauert, doch ist sein alter Umriß deutlich zu erkennen. Außen bemerkt man an den Strebepfeilern noch die Spuren eines frühen, bis zur ursprünglichen Höhe des Fensteransatzes reichenden Pultdaches[12]).

St. Ansgarii

Bei St. Ansgarii wurden in diesem Jahre Grundmauern einer Apsis mit Chorumgang aufgedeckt, einer Choranlage, die sich überdies in Resten bis nahezu in voller Höhe nachweisen ließ. Dabei wurde festgestellt, daß der Meister des Querhauses, dessen Bauformen an rheinische, insbesondere kölnische anklingen, nach 1229 die Kreuzflügel aufführte und gleichzeitig die erwähnte Chorpartie zu bauen begann, die er jedoch nicht mehr zu vollenden vermochte. Danach errichtete ein anderer, vermutlich heimischer Baumeister den Chor nach verändertem Plan, und zwar so, wie er sich heute noch in großen Teilen darstellt; außerdem dürfte er aber auch den Bau des Langhauses und des Turms geleitet haben. Er war es also wohl, der die Kirche im 13. Jahrhundert im wesentlichen vollendete[13]).

[12]) Vgl. eine Zeichnung in: Denkmale der Geschichte und Kunst Bremens, Bremen 1876, 3. Abt., 2. Teil, Taf. IV. Hier ist die Nordostecke der Martinikirche — wohl auf Grund irriger baugeschichtlicher Überlegungen — ohne das Portal wiedergegeben.

[13]) Die hier nur in ihren Ergebnissen kurz angedeuteten Untersuchungen sind in Heft 2, Jahrgang 1954, der Zeitschrift „Deutsche Kunst und Denkmalpflege" in zusammenfassender Darstellung veröffentlicht worden.

6.

Bremer Silber in oldenburgischen Kirchen

Eine Nachlese

Von Georg Müller-Jürgens

Zu meinem im Bremischen Jahrbuch, Band 43 (1951), veröffentlichten Beitrag: „Bremer Silber in oldenburgischen Kirchen" ist folgendes nachzutragen:

1. Der Meister Jacob Eckhoff hat auch einen Löffel für Dötlingen gearbeitet und mit dem Bremer Beschauzeichen und seinem Meisterzeichen versehen. In der Kirchenrechnung von 1685 heißt es: „1685, den 8. Juli, hat der Magister einen silbernvergüldeten Kelchleffel zu Bremen machen lassen, einen Rthlr. 18 gr.". Der Löffel ist im April 1945 ebenso wie das Krankengerät von 1682, ein Geschenk des Pastors Hinrich von Wida, von den Besatzungstruppen mitgenommen worden. Eckhoff beschränkte sich nicht auf Silberarbeit; er hat der Kirchengemeinde Eckwarden in den Jahren 1697 und 1700 drei Wachslichter geliefert.

2. Der Meister Arent Meyer hat für Berne nicht nur die Hostiendose, sondern auch einen undatierten Kelch geschaffen und mit dem Bremer Beschauzeichen und seinem Meisterzeichen versehen. Was für ein vorzüglicher Goldschmied Meyer war, das zeigen die große Hostiendose von 1681 (Abb. 1) und die stattlichen silbervergoldeten Kelche von Verden, deren einer die Inschrift trägt: „Anno 1684 Gravissimum sacrilegium est siquis calicem sanguinis Redemptoris haurire declinet. Leo 1 Pont. Rom. Serm. Quadrages. 4.", d. h. das größte Verbrechen ist es, wenn jemand es ablehnt, den Kelch des Blutes des Erlösers zu trinken. Dabei wird ungewöhnlicherweise Bezug genommen auf eine Äußerung des Papstes Leo I. (440—461). Auf der Kupa des anderen Kelches sind „der von Schachten Wapen" und „der von Mandelslohen Wapen" eingraviert.

3. Zu Meister Eler Fischer ist noch folgendes zu bemerken:
   a) Er hat die große Hostiendose von Schwei mit der Aufschrift: „auf dem Altar zu Schwei gibts Gerd Christians Furkens und seine Ehefrau Engel Furkens, geb. Ruschmanns, Anno 1740"

geschmiedet und das Bremer Beschauzeichen und sein Meisterzeichen, den Delphin, angebracht.

b) Ferner heißt es in der Kirchenrechnung von Langwarden: „1732 aufm Burhaver Markte ist der kleine Kelch und das Oblatengefäß, welche bei Bedienung der Kranken gebrauchet werden, dem Goldschmidt Mons. Eler Fischer zur Umgießung mit nach Bremen gegeben, welcher es aufm Rotenkircher Markte wieder neu verfertigt und zurückgebracht und habe für Machelohn und vergülden item für ein Futteral bezahlet 5 Rthlr. 30 gr.". Die Quittung Fischers liegt an. Fischer bereiste sowohl den Burhaver wie den Rodenkirchener Markt. Er hat den Krankenkelch mit der Umschrift „Ahlert Martens, Borchert Itzen, Johan Didden, P. T. Kirch-Juraten, H. Anton G. Wiggers, P. T. Pastor in Langwarden" 1732 umgearbeitet[1]).

4. Elers Sohn, Meister Simon Fischer, hat einen großen, sehr einfachen Kelch für Hude neu gemacht. Die Umschrift lautet: „neu gemacht anno 1752: als Joh. Lammers, Pastor zu Hude war, von 12 lotigern Silber Bremer Probe A: 1 lot 44 gr. wiegt neben der Patine 49 1/8 lot und kostet in allem 41 Rt. 34 1/2 gr. C. Meyer Kirchenjurat". Die Quittung Fischers lautet:

„1752 22. April an den Herrn Pastor Lammers geliefert

ein Silber vergüldeten Kelch, wiget 49 1/8 lot		
à lot mit machen 52 g, ist in allem	35 Rthlr.	34 1/2 gr.
Vergülden	6 Rthlr.	
Summa	41 Rthlr.	34 1/2 gr.
1752 3. Februar hierzu empfangen einen alten Kelch à 9 löhtig Silber,		
wiget 33 1/2 lot per lot 31 g, macht	14 Rthlr.	30 gr
kommt mir pro Resto	27 Rthlr.	4 gr.
for die Buchstaben		24 gr.

Simon Fischer."

Da Simon Fischer im Februar 1752 quittiert, kann die Bemerkung von Dettmann und Schröder[2]), Fischer habe 1750 Bremen verlassen, nicht zutreffen.

[1]) Dr. jur. Joh. Janßen, der bekannte Bremer Bronzesammler und -kenner, besitzt eine stattliche Taufschale Eler Fischers mit dem Meisterzeichen des Delphins.

[2]) Gerd Dettmann und Albert Schröder, „Die bremischen Gold- und Silberschmiede", Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 7, 1931, S. 36, Nr. 33.

5. Johann Henrich Tidemann und nicht Christian Hoffmann, wie vermutet, hat die Patene von Neuenbrok gearbeitet. In der Kirchenrechnung von 1732 quittiert er wie folgt:
„Daß mir der Kirchjurat Georg Cordes zum neuen Brock für einen forgüldeten Kelch zu reparieren und for einen neuen forgüldeten Paten in allen 2 Rthlr. 42 grote richtig bezahlt, solches bescheinige mit Namen und Unterschrift Bremen den 23. Mai 1732. Johann Henrich Tidemann. Bei ihm hat der Vareler Goldschmied Johann Erich Stümer gelernt. Er ist 1724 eingetreten und hat am 31. Juli 1730 seine Lehrjahre getreulich ausgehalten, so daß es ihm sein Lehrherr tut bedanken." Stümer war von 1736 ab bis in die 1760er Jahre Goldschmied der Grafen von Aldenburg in Varel und hat die Abendmahlskannen von Westerstede (Abb. 2) 1744 und mehrere Patenen geschaffen. Ob er den von den sonstigen Bremer Kannen abweichenden Stil bei seinem Bremer Meister oder sonstwo gelernt hat, muß dahingestellt bleiben; jedenfalls hat er in Bremen eine gute Schule genossen.

6. Hermann Wagner hat ein „Oblaten Schusselgen zum Gebrauch bei der Kommunion" in Langwarden mit der Umschrift „Langwadden 1746" für 4 Rthlr. gemacht und vergoldet und mit dem Meisterzeichen HW versehen und darüber wie folgt quittiert: „Daß mir der Kirchenjurat Borchard Itzen bezahlet hedt vor das silberne Schüsselken zu machen und vergülden in Summa 4 Rthlr. zu danke bezahlt Hermann Wagner".

Dettmann und Schröder kennen nur einen Johann Wagner 1767; dieser ist der Sohn; denn in dem im Staatsarchiv in Bremen verwahrten Meisterbuch der Bremer Goldschmiede heißt es: „1731 Hermann Wagener ziehet sein Sohn zum Ampte. 1767 Johann Wagener Hermann Sohn."

7. Die nur 18 cm hohe Abendmahlskanne von Eckwarden von 1710, mit abgesetztem Fuß, geschweiftem Henkel, Glattdeckel und gespaltenem Heber, ist laut Beschauzeichen die Arbeit eines Bremer Meisters. Sein Meisterzeichen ƆH , ein C mit Öffnung nach links in Ligatur verbunden mit H, ist vielleicht das des Christian Hoffmann, für den Dettmann und Schröder für 1714 indes ein anderes Meisterzeichen angeben. Lt. Patrimonialbuch von 1757 „wiegt die Kanne 44 1/4 lot und hat 39 Rthlr. 36 gr. gekostet, wozu Ribcke Carstens 24 Rthlr., Johann Hinrichs zu Hofswürden wegen seines Sohnes Epitaphium 6 Rthlr., Wümbcke Hinrichs 3 Rthlr. 36 gr. und auf persuadierung der Hohen

Abb. 1: Arent Meyer,
Hostiendose von 1681

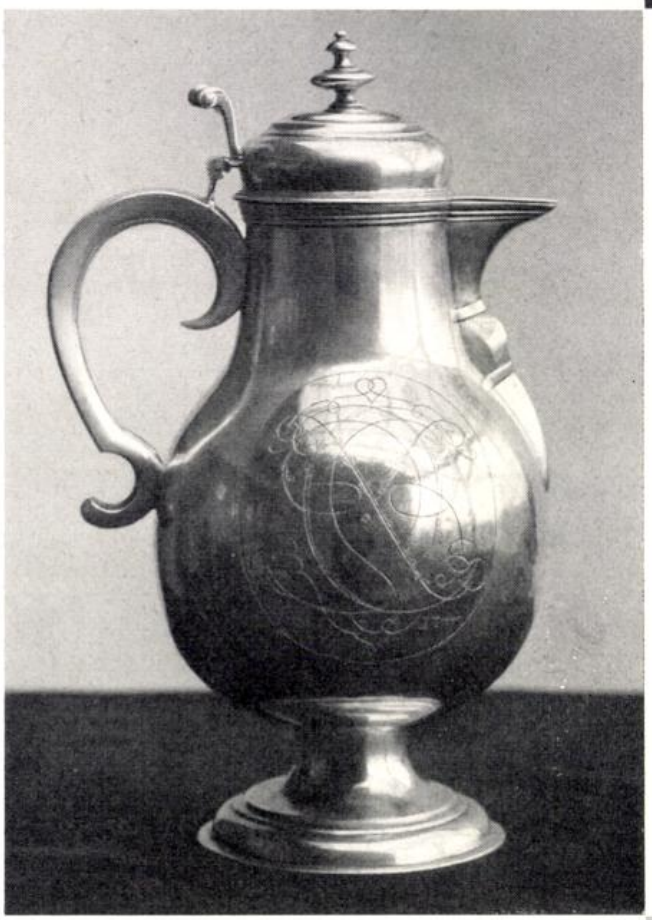


Abb. 2: Johann Erich Stümer,
Abendmahlskanne von 1744

Abb. 3: Johann Gerdt Topp,
Becher der Oldenburger Schiffergesellschaft
1716/1717

Herren Kirchenvisitatoren die beiden Juraten Docius und Hansfeld ein jeder 3 Rthlr. geschenket".

8. Der Stadtoldenburger Goldschmied Johann Gerdt Topp ist 1695 bei dem Bremer Goldschmied Hinrich Wechter als Lehrling eingetreten und hat nach dessen Tode bei Gottfried Lange ausgelernt. Er hat die im Landesmuseum Oldenburg ausgestellten Becher der Oldenburger Schiffer-Gesellschaft in den Jahren 1716/1717 (Abb. 3) geschaffen und hat damit bewiesen, daß er bei seinen Bremer Meistern eine gute Ausbildung genossen hat.

9. Zu der von dem Bremer Meister 1681 geschmiedeten Patene von Horsten im Kreise Wittmund[3]) ergibt sich aus dem Bremer Meisterbuch folgender Stammbaum der Goldschmiedefamilie Lübbers:

Lüder Lübbers 1676 (Patene von Horsten)[4])
|
Johann Lübbers I 1712—1738
|
Simon Lübbers I, führt 1741 beide Söhne zu Amte, ist Senior geworden
|
Johann Lübbers II 1771 Simon Lübbers II 1779
|
Simon Lübbers III 1815

Ergibt sich schon aus den bisher erwähnten Beständen Bremer Silbers in den oldenburgischen Kirchen ein anschauliches Bild von dem Können der Meister, so würde dieses noch wesentlich bereichert werden, wenn das Gerät der benachbarten Kirchen in den alten hannoverschen Landen systematisch mit den Meistermarken aufgenommen würde.

[3]) Emder Jahrbuch 1952, S. 96.
[4]) Bei Dettmann und Schröder nicht aufgeführt.

XI.

Neu veröffentlichte Lebensbilder bremischer Persönlichkeiten

(Verfassernamen sind hinzugefügt.)

1.

Neue Deutsche Biographie

1. Band. Berlin 1953.

Achelis, Ernst Christian, Theologe, 1838—1912. Walter Hollweg. S. 29.

Achelis, Hans, Kirchenhistoriker und Archäologe, 1865—1937. Ernst Schäfer. S. 29—30.

Achelis, Johannes Christoph, Kaufmann und Senator, 1836—1913. Friedrich Prüser. S. 30.

Achelis, Thomas Ludwig Bernhard, Pädagoge, Ethnologe und Religionswissenschaftler, 1850—1909. Friedrich Prüser. S. 30.

Ackermann, Konrad Ernst, Schauspieler, 1710 (1712?)—1771. Hans Heinrich Borcherdt. S. 35—36.

Adalbero, Erzbischof von Hamburg — Bremen (seit 1123). Gest. 1148. Hans Jürgen Rieckenberg. S. 40.

Adalbert I., Erzbischof von Hamburg — Bremen (seit 1043). Gest. 1072. Otto Heinrich May. S. 42—43.

Adaldag, Erzbischof von Hamburg — Bremen (seit 937). Gest. 988. Otto Heinrich May. S. 47—48.

Adalgar, Erzbischof von Hamburg — Bremen (seit 888). Gest. 909. Otto Heinrich May. S. 48.

Adam von Bremen, Geschichtsschreiber. Gest. bald nach 1081. Joachim Leuschner. S. 49—50.

Adelung, Bernhard, Politiker, hessischer Staatspräsident 1928—1933, 1876—1943. Karl Friedrich. S. 65.

Albers, Anton d. Ä., Landschaftsmaler, 1765—1844. Friedrich Prüser. S. 125.

Albers, Anton Diedrich, Maler und Holzschneider, 1877—1915.
Friedrich Prüser. S. 125.

Albers, Johann Abraham, Arzt, 1772—1821. Magnus Schmid. S. 125.

Albers, Johann Hinrich, Kaufmann, 1774—1855. Friedrich Prüser. S. 125.

Albert I. von Buxhövden (hl.), Bischof von Riga, um 1165—1229.
Heinrich Laakmann. S. 130.

Albert II. (Albrecht), Herzog von Braunschweig, Erzbischof von Bremen (seit 1360). Gest. 1395. Friedrich Prüser. S. 126—127.

Albert II. Suebeer, erster Bischof von Riga. Gest. zwischen November 1272 und März 1273. Heinrich Laakmann. S. 130—131.

Allmers, Hermann Ludwig, Schriftsteller, 1821—1902.
Kurd Schulz. S. 203—204.

Althaus, Theodor, politischer Schriftsteller, 1822—1852.
Heinz Gollwitzer. S. 221.

am Ende, Hans (Ludwig Ernst Johannes), Maler, Graphiker und Bildhauer, 1864—1918. Margarete Braun-Ronsdorf. S. 246.

Andree, Carl Theodor, Schriftsteller und Geograph, 1808—1875.
Erich v. Drygalski. S. 285.

Ansgar, Erzbischof von Hamburg und Bremen, um 801—865.
Otto Heinrich May. S. 311—312.

Backhaus, Wilhelm Emanuel, Kaufmann und Publizist, 1826—1896.
Friedrich Prüser. S. 505.

Bahrfeldt, Max Ferdinand v., Offizier und Numismatiker, 1856—1936.
Wilhelm Jesse. S. 543.

Barkhausen, Carl Georg, Senator und Bürgermeister, 1848—1917.
Friedrich Prüser. S. 591.

Barth, Theodor Wilhelm, Publizist und Politiker, 1849—1909.
Theodor Heuss. S. 606—607.

Bastian, Adolf, Ethnograph, 1826—1905. Hans Plischke. S. 626—627.

Becker-Modersohn, Monna Hermine Paula, Malerin, 1876—1907.
Leonie v. Wilckens. S. 722—723.

2.

Niedersächsische Lebensbilder

Im Auftrage der Historischen Kommission für Niedersachsen herausgegeben von Otto Heinrich May

Band I (1939) und II (1954)

am Ende, Hans (Hans Wohltmann) I, 1

Brommy, Karl Rudolf (Benno Eide Siebs) I, 28

Herrmann, Theodor (Hans Wohltmann) I, 220

Isenberg, Paul (Friedrich Prüser) I, 228

Knoop, Ludwig (Friedrich Prüser) I, 224

Lange, Johann (Curt Allmers) II, 135

Modersohn, Otto (Hans Wohltmann) II, 237

Overbeck, Fritz (Hans Wohltmann) II, 270

Rickmers, Rickmer Clasen (Friedrich Prüser) I, 354

Ronzelen, Johannes Jacobus van (Benno Eide Siebs) II, 305

Scharrelmann, Wilhelm (Else Alpers) II, 314

Wätjen, Christian Heinrich (Friedrich Prüser) II, 380

Wätjen, Diedrich Heinrich (Friedrich Prüser) II, 372

XII.

Zeitschriften- und Bücherschau zur bremischen Geschichte

Von Friedrich Prüser

Wir beginnen unsere Übersicht mit einigen Hinweisen auf neu erschienene Arbeiten zur Frühgeschichte im nordwestdeutschen Raum.

Aus W. Haarnagels „Problemen der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet, Bd. 4: Das Alluvium an der Nordseeküste", Heidelberg 1950, ist für die geschichtliche Betrachtung die Feststellung von Wert, daß die sogenannte „Küstensenkung" in den letzten drei Jahrhunderten v. Chr. unterbrochen war, wodurch die Möglichkeit für die Ansiedlung und das Vordringen germanischer Bauern in den bisher unbesiedelten Raum gegeben war. — „Die Flottenlandung des Germanicus im Jahre 16 n. Chr." behandelt Johann Norkus im 25. Bd. des „Niedersächsischen Jahrbuchs für Landesgeschichte" (1953), S. 1—31, „von einem Soldaten gesehen", wie im Titel hinzugefügt wird. Unter Beachtung der militärischen Gesichtspunkte wird also deutlich zu machen und durch textkritische und topographisch-geographische Überlegungen zu stützen versucht, daß Germanicus in die Weser, nicht in die Ems eingefahren sei und sein Lager bei Amedorf (Amisia?) in der Nähe der Allermündung gehabt habe, ehe er Arminius bei Idistaviso angriff. — Wegen der Einordnung des Bremer eisernen Spangenhelms wird man in Zukunft die gründliche Arbeit von Paul Post: „Der kupferne Spangenhelm, ein Beitrag zur Stilgeschichte der Völkerwanderungszeit auf waffentechnischer Grundlage", veröffentlicht im 34. Bericht der „Römisch-Germanischen Kommission" 1951—1953 (Berlin 1954), S. 115—150, einsehen müssen. — Zu dem in der Lesummündung gefundenen Kammhelm, aber auch zu anderen Fundstücken aus der Weser, gibt Karl H. Brandt in der Zeitschrift „Die Weser", 1954, S. 113 ff., unter dem Titel „Konservierende Weser" willkommene Aufklärung in volkstümlicher Form. — „Zur Archäologie der Chauken" schreibt Karl Waller im 5. Heft des Jahresbandes 1951 des „Neuen Archivs für Niedersachsen" (Walter-Dorn-Verlag, Bremen-Horn); dabei weist er chaukische Keramik im küstennahen Gebiete nördlich der Haase und westlich der unteren Hunte sowie nördlich der Oste-Hamme-Niederung und in Westholstein nach und verficht das Sonderdasein einer stammesgebundenen „chaukischen Keramik" gegenüber der übrigen „westdeutschen Keramik" der römischen Kaiserzeit. — Walter Rosien zeigt in dem 3. Heft desselben Jahresbandes des „Neuen Archivs" „Stufen frühgeschichtlicher Stammesentwicklung in Niedersachsen", in einer hervorragenden Arbeit, die sowohl methodisch als auch in der Beherrschung des aus verschiedenen Wissenschaftsgebieten zusammengetragenen Stoffes weit mehr darstellt als nur eine Erläuterung zu einem auf diese Entwicklung bezüglichen Kartenblatt aus dem neuen Brüningschen Atlas „Niedersachsen 1950": als letztes schält sich die Rolle der Sachsen heraus, die innerhalb der ingväonischen Stammesgruppe, noch nicht in früheren Römerkämpfen verbraucht, die Führung übernehmen und schließlich durch Kämpfe oder durch Vertrag den ganzen nordwestdeutschen Raum unter ihre Herrschaft bringen. — Die Frage der Herkunft der Sachsen und ihre Beziehungen zu den Chauken streift auch Richard Drögereit an derselben Stelle und mit ähnlichem Ziele in seinem vortrefflichen Aufsatz über „Die Ausbreitung der nordwestdeutschen Küsten-

völker über See": er nimmt an, daß von den Sachsen aus, „dem tatkräftigsten und am stärksten hervortretenden Stamm unter den Chauken, der Name auf ein ganzes Volk überging". Insbesondere geht es ihm, unter Aufrollung und kritischer Bewertung aller bisher auf diesem Gebiet einschließlich der Spatenforschung geschehenen Arbeiten, darum, die Frage der Überwanderung der Sachsen und der mit ihnen verbundenen Völkerschaften auf die britische Insel nach Herkunft und Verbleib zu erklären. Nach ihm entstammten die germanischen Einwanderer allen Völkern, die im 4. und 5. Jahrhundert in Nordwestdeutschland einschließlich Holland nachzuweisen sind, und sie wanderten aus dem ganzen Küstenbereich von den Rheinmündungen bis Schleswig und seinem niederdeutschen Hinterland aus. — Man muß zu diesen Aufsätzen das halten, was Albert Genrich, ebenfalls im „Neuen Archiv für Niedersachsen" (1951, 3. Heft), „Über Schmuckgegenstände der Völkerwanderungszeit im nordöstlichen Niedersachsen" schreibt. „Studien zur Chronologie von Schmuckgegenständen der Völkerwanderungszeit und über das Absatzgebiet zweier Metallwerkstätten zwischen Weser- und Elbemündung" nennt er seinen Versuch im Untertitel. Darüber hinaus zeigen sich hier bedeutsame Leit- und Beweisstücke für das allgemeine Bild jener Wanderungszeit, in das auch die Funde aus dem Bremer Raum, die von Mahndorf, Quelkhorn und Blumenthal, eingereiht werden.

In die Frühzeit der sächsischen Stammesbildung führt Karl Sichart mit seinem im ganzen sprachgeschichtlich-namenkundlich eingestellten Aufsatz „Ammerland und Hamarlant" im 51. Bande des Oldenburgischen Jahrbuchs (1951), in dem er diese mit vielen Entsprechungen anderenorts ausgestatteten Namen mit den Ambronen und Chamaven, letzthin mit den Chauken und Sachsen zusammenbringt — nach seiner Ansicht Namen für dasselbe Volk, die Sachsen. — Der Verlag Franz Westphal in Wolfshagen-Scharbeutz eröffnet seine neue Schriftenreihe „Europa und die niederdeutsche Welt" mit einer Abhandlung Hans Friedrich Bluncks über „Verfassung und Untergang der altsächsischen Republik", einem anregend geschriebenen und zum Nachdenken zwingenden Versuch, die Frage der Herkunft der Sachsen von der rechts- und verfassungsgeschichtlichen Seite her zu begreifen, als eine Rechts- und Verfassungsgemeinschaft, in der sich aus dem alten bäuerlichen Thing eine bereits parlamentarische Republik auf ständischer Grundlage entwickelt habe: die Ausdehnung dieses Staatswesens weit über seine ursprünglichen Grenzen hinaus habe im Verein mit inneren Krisen gesellschaftlicher und religiöser Art dann freilich zum Untergang geführt, als der Zusammenstoß mit dem rechtlich ganz anders gearteten Frankenstaate Karls des Großen erfolgte.

Die ausgezeichnete Übersicht über den „fränkisch-friesischen Handel zur Ostsee im frühen Mittelalter", die Herbert Jankuhn im 40. Bd. der „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte" (1953), S. 193—243, veröffentlicht, berührt räumlich, soweit Beziehungen zur Nachbarschaft Bremens in Frage kommen, zwar nur das Gebiet der Wesermündung; doch ist die Feststellung von Wert, daß sichere Zeugnisse für eine Mittlertätigkeit der Friesen in jenem Handel erst seit dem 8. Jahrhundert vorhanden sind, während sie für frühere Zeit nur vermutet werden können.

Zu der Frage der örtlichen Bestimmung der von Adam von Bremen gebrauchten Bezeichnungen „Heiligland" und „Farria" und des „Fositeslandes" in der Lebensbeschreibung Willibrords und Luidgers ist nach mehreren Auf-

sätzen in früheren Bänden der „Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte" eine Auseinandersetzung entstanden, ob diese Namen in die Deutsche Bucht, überhaupt in das Nordseegebiet hineingehören oder auf die pommersche Ostseeküste zu beziehen sind. In Bd. 78 kommen die gegensätzlichen Standpunkte in zwei Aufsätzen von Wolfgang Laur („Noch einmal Heiligland und Fositesland") und D. Stichtenoth („Die heilige Insel") von neuem zu deutlicher Ausprägung. — Dieselben Fragen, aber mit viel weiter reichenden Zielen, greift Matts Dreijer auf in dem in Mariehamn auf den Ålandsinseln erscheinenden Årsbok (Jahrbuch) „Åländsk Odling" (herausgegeben von dem „Ålands Folkminnesförbund"), und zwar in mehreren aufeinander folgenden Aufsätzen in den Ausgaben 1952 („Strövtåg kring mäster Adams av Bremen Nordenframställning"), 1953 („En studie rörande Florensdokumentets svenska rike", ein Manuskript aus der Biblioteca Medicea Laurenziana in Florenz, etwa aus dem Jahre 1123, betreffend) und 1954 („Det geografihistoriska problemet Grönland"). Er hat immer das Ganze des Berichtes Adams im Auge, und da kann nach ihm „Farria" nur Gotland sein; Island aber ist ihm die Gruppe der Ålandsinseln, der Birka als kirchlicher Mittelpunkt zugeordnet ist, Grönland aber ist das Gebiet zwischen dem Bottnischen Meerbusen und dem Ozean, während das Winland der isländischen Überlieferung nach ihm eigentlich Finnland ist, jedenfalls noch zu Adams Zeiten. Die Namen sollen später sogar durch ganz Rußland und Asien gewandert und dann im nachmals Amerika genannten Lande wieder erschienen sein; erst auf den Karten des 16. Jahrhunderts zum Beispiel ist der Name Grönland für die heute so benannte „Festlandsinsel" verzeichnet. Die Aufsätze verraten eine sehr gute Kenntnis der früh- und hochmittelalterlichen Entwicklungen im Norden und dürften auch für die Frühgeschichte der Hanse einige Fingerzeige geben; vor allem aber enthalten sie neue Blickpunkte für die Beurteilung der Berichte Adams über den Norden. — Den Grabungs- und anderen Funden auf Grönland möchte Dreijer für die frühe Geschichte nicht allzu große Bedeutung beimessen; man halte dazu, soweit Nordamerika in Frage kommt, den gründlichen und sachverständigen Bericht Johannes Bronsteds im Jahrgang 1950 der „Arebøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie" (Kopenhagen 1950) über „Problemet om nordboer i Nordamerika for Columbus" (mit angehängter kurzer Zusammenfassung in englischer Sprache, wie sie auch für Dreijers Aufsätze vorliegen: „Norsemen in North America before Columbus"), der indes noch Adam von Bremens Bericht als literarisches Zeugnis für die wirkliche Bekanntschaft der Nordmänner mit Vinland anführt. Alle Beweisstücke an Funden, Bauresten, Inschriften und dergleichen, die bisher zur örtlichen Bestimmung des von ihnen besuchten, wohl gar mit Niederlassungen besetzten Landes angeführt wurden, werden indessen als höchst problematisch erwiesen, und da auch die literarischen Quellen eine solche Bestimmung nicht zulassen, wird eine Zusammenarbeit skandinavischer und englischer Archäologen in großzügiger, auf ausgewählte Gebiete an der atlantischen Küste Kanadas und Neuenglands erstreckte systematische Forschung nach „nordischen Ruinen" empfohlen. — Herbert Ludat gibt in seinem im 34. Bd. (1952) des „Archivs für Kulturgeschichte", S. 221—246, veröffentlichten, sehr lesenswerten Aufsatz „Die Patriarchatsidee Adalberts von Bremen und Byzanz" der Überlegung Raum, daß „der Gedanke Adalberts an die Errichtung eines Nordischen Patriarchats aus der Berührung mit der orientalischen Kirche und seiner Vertrautheit mit dem Griechentum" entsprungen

sei, wofür mannigfache Beweise angeführt werden, wie diese Schrift in knapper Zusammenfassung eine ausgezeichnete Würdigung sowohl Adalberts als auch Adams enthält. Im byzantinischen Patriarchat habe Adalbert, so meint Ludat, das Vorbild für seinen für den westlich-nordischen Bereich einzigartigen Plan gefunden; es sei der letzte gigantische Versuch gewesen, „den Einfluß der Reichskirche im Dienste des deutschen Kaisers über den riesig ausgeweiteten Bistumssprengel der Hamburger Kirche mit ungewöhnlichen Mitteln zu sichern".

Recht aufschlußreich für die Missionstätigkeit der bremischen Kirche in den slawischen Teilen des nordelbischen Landes sind die Ausführungen, die Alfred Kamphausen im Anschluß an seinen Bericht über „Eine Missionskapelle ottonischer Zeit in Bornhöved" im 76. Bd. der „Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte" (1952) hinsichtlich der zeitlichen Einordnung — um 980 — dieser von ihm durch Grabung erforschten Kapelle macht. — Aus gleichen Gründen, nun aber hinsichtlich des gesamten Gebietes nördlich der Elbe, sei auf die an gleicher Stelle veröffentlichte Arbeit von Karl-Heinz Gaasch über „Die mittelalterliche Pfarrorganisation in Dithmarschen, Holstein und Stormarn" hingewiesen; sie ist außerdem gut geeignet, die inneren kirchlichen Verhältnisse des von der Bremer Kirche missionierten Gebietes in Nordelbingen zu beleuchten. — „Zur Wahl des Kölner Kanonikus Berthold zum Erzbischof von Bremen (1178/1179)" versucht Hans Joachim Freytag in Bd. 25 (1953) des „Niedersächsischen Jahrbuchs für Landesgeschichte", S. 46—57, durch genaues Abwägen der Quellen und unter Berücksichtigung der politischen Hintergründe zu ermitteln, warum Alexander III. auf dem dritten Laterankonzil, zu dem auch der Neugewählte erschienen war, die Bestätigung der Wahl verweigerte und sich dann mit der des Askaniers Siegfried einverstanden erklärte: die Wahlvorgänge seien unkanonisch gewesen, und der Papst, der mit diesem Konzil der Kirchendisziplin dienen wollte, habe nicht gegen seine eigenen Forderungen verstoßen können.

Auf die Bedeutung, die der Deichbau in den Fluß- und Seemarschen für das wirtschaftliche Gedeihen der Hansestädte gehabt hat, macht Ludwig Arps in seinem im „Neuen Archiv für Niedersachsen", 1951, S. 477—491, erschienenen Aufsatz „Der güldene Ring — Deichbau und Landgewinn an der Nordseeküste", der im übrigen eine gute Übersicht über die Entwicklung der tragenden wirtschaftlichen Ideen und der Methoden im Deichbau gibt, mit Nachdruck aufmerksam: „Die Marschen an der See, an Elbe, Weser und Ems, waren für Städte wie Hamburg, Stade, Buxtehude, Husum, Bremen und Emden mehr als ein schöner Saum um die Wege der Schiffe, sie waren (dank der wirtschaftlichen Verbindungen zwischen den Städten und den sich an Wohlstand durch den Deichbau sehr hebenden Marschen) eine sehr wesentliche Säule, das Gebäude hansischen Reichtums zu tragen". — Die noch immer umstrittene Frage nach dem Anteil der Holländer an der Besiedlung unserer Flußmarschen, sowohl an der Weser als auch an der Elbe, sucht Wilhelm Christian Kersting mit seiner Abhandlung über das „Holländische Recht im Nordseeraum" im Jahrbuch 34 der „Männer vom Morgenstern", S. 18—86, einer Lösung näherzuführen, indem er aus Recht und Sprache, hier vor allem aus den Namen, den starken volksmäßigen Anteil der Holländer zu erweisen sucht. Dabei werden die einzelnen Marschlande nacheinander abgehandelt, aus dem Bremischen das Hollerland, das Stedingerland, das Obervieland, das Brinkumer Moor,

Neuenland, Osterstade; bei den sprachlichen Belegen aus Bremen hätten die Bezeichnungen „Wetterung und Wettern" mit angeführt werden können.

Die von den Deutschen Geographischen Blättern in Bd. 46, Heft 2—4, 1952, veröffentlichte Abhandlung von Hans Peter Jorzik über „Die Siedlungsstruktur der Weserniederung zwischen Hoya und Riede oberhalb Bremens" ergänzt die an gleicher Stelle 1934 erschienene Arbeit von Herbert Abel über die „Besiedlung von Geest und Marsch am rechten Weserufer bei Bremen". Solch siedlungsgeographische Arbeiten können der Hilfsmittel der Siedlungsgeschichte nicht entraten: sie sind hier mit großem Fleiß angewandt, und darüber hinaus ist, im Zusammenwirken mit der Anwendung der Hilfen aus der eigenen Wissenschaft, ein aufschlußreiches Bild darüber vermittelt worden, wie sich diese geographisch als „Verdener Becken" bezeichnete Landschaft weseraufwärts von Bremen bis hin nach Hoya, die auf dem linken Weserufer, unter den Wirkungen ihrer Natur und dem Einfluß der sie besiedelnden Menschen gestaltet hat. Wir denken bei den Beziehungen von Bremen aus daran, daß diese Landschaft eines der wichtigsten, wenn nicht das wichtigste Einzugsgebiet für den Aufbau seiner mittelalterlichen Bevölkerung gewesen ist.

Wie fruchtbar Stadtkernforschungen sein können, beweist Reinhard Schindlers Aufsatz über „Die hamburgische Keramik des 8.—12. Jahrhunderts" als Geschichtsquelle in Heft VIII der „Hammaburg", den vom Museum für hamburgische Geschichte, Abtlg. Bodendenkmalpflege, herausgegebenen „Vor- und frühgeschichtlichen Forschungen aus dem niederelbischen Raum". Besonders die „Schlußbetrachtung" gibt wertvolle Hinweise über Art und Ausdehnung der Siedlung in Hamburg in der bezeichneten frühen Zeitspanne. Können wir in Bremen Ergebnisse dieser Art erwarten, nachdem die Stadtkernforschung nun auch hier in Gang gekommen ist, Hamburg gegenüber leider etwas verspätet?

Einen ähnlich guten Ertrag des Forschens findet man in Heft 4 des 2. Jahrgangs (1950) in einem Aufsatz von Wolf Herre über „Haustiere im mittelalterlichen Hamburg (Untersuchungen über die Tierknochenfunde in der Kleinen Beckerstraße)" und in einem anderen von Hermann Valentiner über „Mikro-botanische Untersuchungen bei den Ausgrabungen in Alt-Hamburg 1948". Heinrich Reincke stellt am gleichen Orte in einem sehr aufschlußreichen Aufsatz über „Höhe und Reichweite der Flut in und bei Hamburg" fest, daß um 1350 die Fluthöhen auf der Elbe — wir dürfen ähnliche Verhältnisse wohl für die Weser voraussetzen — nicht wesentlich anders als die heutigen gewesen sind, daß aber in der Zeit vor dem 11. Jahrhundert wesentlich geringere Fluthöhen anzunehmen sind, in den dazwischenliegenden Jahrhunderten also ein große Veränderung stattgefunden haben muß, die möglicherweise die großen Eindeichungen des 12. Jahrhunderts nicht so sehr als Eroberung von Neuland, sondern „als letzte Versuche zur Abwehr des Ausfalls wertvollen nutzbaren Landes" deuten läßt, — eine immerhin in ihren Folgerungen weitreichende Erkenntnis.

Ausgezeichnete, warm empfundene Nachrufe auf Fritz Rörig, den verdienten Hanseforscher, der auch Ehrenmitglied unserer Historischen Gesellschaft war, bringen sowohl die „Hansischen Geschichtsblätter", Jahrgang 1952, S. 1—8, als auch die „Zeitschrift für lübeckische Geschichte und Altertumskunde" in ihrem Bd. 33, 1952, S. 7—12, hier mit der besonderen Blickrichtung „Fritz

Rörig und die lübeckische Geschichte", beide Male aus der Feder seines Schülers A. von Brandt. Von ihm selber wird in der Lübecker Zeitschrift, S. 13—32, eine nachgelassene Arbeit über „Die Stadt in der deutschen Geschichte" veröffentlicht — gewissermaßen in Zusammenfassung der Leitlinien seines wissenschaftlichen Schaffens. In den Mittelpunkt ist der Mensch als der Träger der städtischen und der von ihr ausgehenden Entwicklung gestellt: unter den Veränderungen der äußeren und — der inneren Lebensformen unseres Volkes ist Rörig die Entstehung der Stadt die bedeutsamste und folgenreichste. Mittel- und Höhepunkt ist ihm darin das Fernhändlertum, das zugleich tatkräftiges Unternehmertum im besten Sinne des Wortes war. Die Hansegeschichte ordnet sich also folgerichtig in den mit der Stadtgeschichte gegebenen weiteren Bezirk des Forschens und Schaffens Rörigs ein. Wir lasen nie in so kurzer Zusammenfassung Schöneres über „die Stadt in der deutschen Geschichte". Man konnte der von A. von Brandt und Wilhelm Koppe herausgegebenen umfangreichen Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, in der der Verfasser dieser Übersicht mit einem Beitrage über „Die Balge — Bremens mittelalterlichen Hafen" vertreten ist, keinen besseren Titel geben als „Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte".

Wie früher an Lübeck, so hat der Verstorbene die Entstehungsgeschichte der deutschen Stadt in den Jahren vor seinem Hinscheiden noch an einem anderen Beispiel dargestellt: in seinem Aufsatz über „Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte", neu gedruckt als Heft 49 der „Vorträge und Schriften der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin" (1952), nach dem Vorabdruck in dem Sammelband Miscellanea II, 1, zur 250-Jahr-Feier der Akademie. Zu einer Stadt wird Magdeburg, in karolingischer Zeit Wikort an der Slawengrenze für die wandernden, zu gutem Teile jüdischen Fernhändler, erst durch die durch königliches Privileg geförderte Niederlassung dieses fernhandelnden Kaufmanns, der hier in seinem wirtschaftlichen Dasein, besonders in seinen Verbindungen zu den rheinischen Städten, klar umrissen wird. Magdeburg ist die erste, im Schutze einer kirchlichen Residenz erwachsene Stadt gegen das Slawenland hin; die weiteren Gründungen ähnlicher Art sind späteren Datums und nach dem in Magdeburg gegebenen Vorbild entstanden. Ob aber der Elbestadt wirklich die einzigartige Bedeutung zukommt, die Rörig ihr zuweist? Muß es nicht auffallen, daß in demselben Jahre 965, in dem Otto I. Magdeburg mit seinem Privileg ausstattete, auch Bremen das berühmte, von Adeldag vermittelte Marktprivileg erhielt, mit dem auch seine Stadtwerdung anhebt? Die örtlichen Verhältnisse sind hier den Magdeburgern ähnlich: ein Wikort am Hange der die Domburg tragenden Düne gegen die Weser hin; hernach eine nach Planung angelegte Kaufmannsstadt höher an der Düne und etwas vom Weserstrom abgerückt. Es wäre Zeit, daß der bremische Handel einmal in seinen Wurzeln im Fernhändlertum alter Zeit gründlich durchforscht, Wik und Markt auch in Bremen, nicht zuletzt in ihrem Verhältnis zur kirchlichen Siedlung, in helleres Licht gerückt würden.

Zu der von Fritz Timme für Braunschweig angeschnittenen Wikforschung, die im Sinne Rörigs die Frühgeschichte dieser Stadt ein Gutteil weiter zurückverlegt oder doch in neuem Licht erkennen läßt [1]), gibt Werner Spiess im Braunschweigischen Jahrbuch, Bd. 32 (1951), S. 103 ff, unter dem Titel „Wik,

1) Vgl. die Hinweise in der Zeitschriftenschau im Bremischen Jahrbuch, 43. Bd., S. 419 f.

Markt und Stadt in Braunschweig" einige wertvolle Ergänzungen, die sowohl den Schiffsverkehr auf den Nebenflüssen der Weser in früher Zeit beleuchten, als auch zum Nachzeichnen der parallelen Züge in der ältesten Entwicklung Bremens herausfordern. — Wike selbst in heute ländlichen Gemeinden im östlichen Niedersachsen vermutet Theodor Müller mit einem Beitrag „Die ‚Alte Wik' bei Campen" im 34. Bd. derselben Zeitschrift, 1953, S. 145 ff. — Fritz Timme benutzt in Bd. 33 (1952) einen kleinen Beitrag über „Die ältesten Aufgaben des Gewandhauses zu Braunschweig" dazu, in gedrängter Kürze einen Einblick in das Fernhändlertum vorhansischer und hansischer Zeit zu geben, dabei ihm in erster Linie die Gewandschneider zurechnend, die auch mit vielfältigem anderen Gut handelten und ihren Namen nur einem unter ihm verdanken, dem, das die meisten Gewinne brachte. Im Kreise des Braunschweiger Fernhändlertums spielt auch Bremen eine Rolle.

Als Bd. 30 der Reihe A I der vom Niedersächsischen Amt für Landesplanung und Statistik herausgegebenen Schriften wird eine von Johannes Heinrich Gebauer, dem verdienten Altmeister Hildesheimer Geschichtsforschung, nachgelassene „Geschichte des Handels und des Kaufmannsstandes in der Stadt Hildesheim" herausgebracht (Bremen 1950, Walter Dorn), ein gutgelungener Längsschnitt, wie er mit Erfolg wohl nur von einem so guten alten Kenner der Geschichte seiner Stadt geschrieben werden kann, wie eben hier von J. H. Gebauer. Die Beziehung zur See hin spielten für eine Stadt, die mit Salz, Pelzen, Tuchen, Kupfer handelte, nicht die Rolle wie der Weg von West nach Ost; soweit sich ein Durchgangsverkehr, besonders in der späteren Zeit des bedeutenden Getreidehandels, aus dem Hildesheimischen entwickelte, war Bremen indessen ein gegebener Zielpunkt.

In der „Friesischen Heimat", einer Beilage der in Jever erscheinenden Tageszeitung, schreibt G. Andree unter dem 7. Februar und dem 7. März 1953 über „Die friesische Heerstraße", jene in der 9. Friesischen Küre erwähnte, in ihrem Verlauf bislang sehr umstrittene Straße von Jever nach Omersburch. Dieser Name sei nicht etwa, wie bislang geschehen, auf Oldenburg zu beziehen, sondern auf Marsberg, die „Schmiedestadt". Zur Feststellung ihres Verlaufs längs oder unfern der Weser und damit auch über Bremen wird weitgehend die Patrozinienforschung, vor allem hinsichtlich der Heiligtümer der heiligen Veit, Magnus, Petrus und Willehad, benutzt und damit ein willkommener Beitrag zur Aufhellung des alten, auf Friesland bezüglichen Handels geleistet.

Der 70. Jahrg. der „Hansischen Geschichtsblätter" (1951) druckt Heinrich Reinckes Vortrag auf der Lemgoer Hansetagung von 1950 über „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte" im Mittelalter ab, eine hinsichtlich der Bevölkerungszahl, der Gewichtigkeit der Städte, der Geburtenhöhe und der Sterblichkeit, der Zu- und der Abwanderung, der Gliederung der Bevölkerung nach Beruf und Vermögen für die Kenntnis der alten Städte ungemein aufschlußreiche und anregende Arbeit, wie sie in dieser Überschau kaum vorher geboten wurde. Ihr Wert beruht nicht zum geringsten in den angeschnittenen Fragestellungen, die auch für Bremen vielfach Anregungen zu Forschungsaufgaben geben. Der Verfasser dieser Übersicht ist dem Ruf gefolgt und hat für die Festschrift, die Heinrich Reincke mit dem 41. Bd. der „Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte" von seinen Freunden dargebracht wurde, auf S. 125—154 einen Beitrag über „Die Herkunft der Bevölkerung Bremens im Mittelalter" geliefert, in der Hauptsache auf Grund der Belege,

die im ältesten Bremer Bürgerbuch gegeben sind. Da zeigt sich, daß Bremen seiner Bevölkerung nach in geschichtlicher Zeit keineswegs eine friesische Stadt gewesen ist, wie man manchmal hören und lesen kann, nicht einmal eine Stadt mit nennenswertem friesischen Blutsanteil; vielmehr waren die Haupteinzugsgebiete die benachbarte oldenburgische Geest und die hoyaischen Lande, und eingeordnet ist dieser Zuzug in die große Wanderungsbewegung von Südwest und West nach Nordost und Ost, die für den Aufbau der Städte im hansischen Bereich die maßgebliche Zuwanderungsrichtung gewesen ist[2]). — Hingewiesen sei für ein wichtiges Teilgebiet aus den von Reincke angeschnittenen Bevölkerungsproblemen, den Seuchen und Epidemien, auf die Forschungen des Uelzener Archivars Erich Woehlkens, die für die Wertung von Pest und Ruhr hinsichtlich ihrer Entstehung, Verbreitung, gesellschaftlichen Bedeutung und ähnlicher Fragen, in kluger Weise neuere naturwissenschaftliche Erkenntnisse mit geschichtlicher Quellenforschung verbinden und dadurch neue, in manchem die bisher gültigen Auffassungen berichtigende Ergebnisse versprechen. Eine erste Übersicht darüber hat der Forscher in seinem kleinen Beitrage „Pest und Ruhr im 16. und 17. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Uelzen" im 6. Heft des Jahresbandes 1951 des „Neuen Archivs für Niedersachsen", S. 624 ff., gegeben, — wie er im Untertitel sagt, als „Grundlagen einer statistisch-topographischen Beschreibung der großen Seuchen". In vollem Umfange ist seine Arbeit als Bd. 26 Neuer Folge der „Schriften des Niedersächsischen Heimatbundes e. V." 1954 erschienen. Dabei wird auch der Berichte aus Bremen, besonders des von 1350, mit geziemender Ausführlichkeit gedacht.

Bremische Verhältnisse, allerdings meist neuerer Zeit, klingen auch sonst mehrfach in der „Reincke-Festschrift" an. Hans W. Hertz macht „Das Ehrenbürgerrecht und die Ehrenbürger der vier freien Städte Deutschlands von 1795—1933" zum Gegenstand einer eingehenden Betrachtung und arbeitet dabei aus einer Darstellung der einzelnen Verleihungsfälle die rechtsgeschichtliche Entwicklung und rechtliche Bedeutung der Einrichtung sorgfältig heraus. — Hans Kellinghusens Aufsatz „Der hamburgische Staatstitel" zeigt, wie es kam, daß Hamburg 1819 den 1806 von den drei verbliebenen Hansestädten aufgenommenen und mit der Unterbrechung durch die Franzosenzeit geführten Titel „Freie Hansestadt" zugunsten der heute noch oder wieder gebräuchlichen Bezeichnung „Freie und Hansestadt" aufgab, während Bremen ihn nach damals zu beobachtenden vorübergehenden Schwankungen beibehielt, nicht nur durch Kanzleigewohnheit, sondern durch förmlichen Beschluß. Man wollte an maßgebender Stelle in Hamburg damals den Nachdruck auf die Selbständigkeit der Stadt im Rahmen des Deutschen Bundes legen, während man die Zugehörigkeit zur Hanse nur noch als nebenbei zu erwähnende geschichtliche Erinnerung wertete. — In das Jahr der Annahme des Titels „Freie Hansestadt" führt unter sicherer Kennzeichnung der Verhältnisse, unter denen dies geschah, gleichfalls der inhaltsreiche, anschauliche und sehr fesselnd geschriebene Aufsatz Kurt Detlev Möllers „Zur Politik der Hanse-

[2]) Auch in neuerer Zeit sind diese Zuzugsverhältnisse nicht viel anders geworden. In einer von Karl Lange in der „Zeitschrift für niedersächsische Familienkunde", 28. Jahrg., Heft 1 und 2 (1953), S. 11 ff. und 35 ff. besorgten Zusammenstellung der „Auswärtigen-Trauungen in Norden/Ostfrsld. von 1674—1700", d. h. der Trauungen von nicht in Ostfriesland Geborenen, sind unter insgesamt 358 Namen nur 8 Bremer genannt.

städte im Jahre 1806", eine gar treffliche Schilderung der geistig führenden Oberschicht in den Städten, nicht zuletzt in Bremen, wo Männer wie Vollmers und Smidt mit ihren Briefen, Berichten und sonstigen Äußerungen ihm die Unterlagen dazu gaben. Zwei bisher nur außerhalb ihrer Zusammenhänge von der geschichtlichen Forschung benutzte Äußerungen Smidts aus der Zeit der Lübecker Konferenzen vom September und Oktober 1806 werden an ihren richtigen Platz gerückt, und damit wird die u. a. von Walther Vogel in seiner Abhandlung über „Die Hansestädte und die Kontinentalsperre" („Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins", IX, 1913) geäußerte Meinung entkräftet, als hätten sich die Städte, durch ihre jahrhundertelang betriebene Neutralitätspolitik demoralisiert und sich ohnmächtig zwischen den Machtansprüchen der seegewaltigen Großen durchwindend, in entscheidenden ernsten Augenblicken einer Täuschung über ihre wirkliche Lage hingegeben.

Auf die Tätigkeit Smidts spielt auch A. von Brandt in seinem zur Reincke-Festschrift beigesteuerten lesenswerten, nach verschiedenen Richtungen hinsichtlich der Bevölkerung, der politischen und wirtschaftlichen Wandlungen, der Verwaltung, der menschlichen und geistigen Beziehungen weite Durchblicke eröffnenden Beitrag „zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung" über „Hamburg und Lübeck" an, wenn er darauf hinweist, daß das bis dahin etwas abseits stehende Bremen „durch Smidts beredten Mund die Hauptwortführerin hansischer Einigkeit" geworden sei, in dem Sinne einer Bezogenheit aufeinander. So seien Hamburg/Bremen an Stelle von Hamburg/Lübeck im 19. Jahrhundert d a s hansische Schwesternpaar geworden, mit demselben sachlichen Zug, der im Mittelalter das Verhältnis zwischen Hamburg und Lübeck gekennzeichnet habe. Allerdings habe Bremen seine enge Bezogenheit auf Hamburg nicht selten in die Formen des Widerspruchs gekleidet: „Diese Geschwisterschaft war und ist schwieriger, als die lübisch-hamburgische je gewesen ist". Es lassen sich in der Tat fruchtbare Erkenntnisse und Einsichten aus solch vergleichender Stadtgeschichte gewinnen. — Auf dem Gebiet hansischer Verfassungsgeschichte hat A. von Brandt diesen Gedanken an anderer Stelle, in dem Lübecker Jahrbuch „Der Wagen 1951", noch weiter fortgeführt, in einem Aufsatz über „Tradition und Wandlung in der Verfassungsgeschichte der Hansestadt Lübeck". Dabei stellt er als das Besondere das „Spannungsverhältnis zwischen Reichsabhängigkeit und Autonomie, zwischen gesamtdeutscher Verbundenheit und freistädtischem Sonderleben" fest, ein Urteil, das in demselben Sinne auch auf Hamburg und Bremen zutrifft. Darauf wird an verschiedenen Stellen hingewiesen, etwa bei der Hervorhebung des segensreichen Deputationswesens. Es trifft sich gut, daß von bremischer Seite her fast gleichzeitig dieses besondere hansestädtische Staatsleben betont wurde, durch Heinrich Maas in seiner verdienstvollen Arbeit über „Geist und Form des bremischen Staatslebens", die er im „Schaffenden Bremen" veröffentlichte, einem von Hanns Meyer 1952 für den Verkehrsverein der Hansestadt Bremen und die Gesellschaft für Wirtschaftsforschung in Bremen herausgegebenen neuen Sammelwerk.

Die Reincke-Festschrift enthält eine ganze Reihe hervorragender Aufsätze; hier seien nur noch die genannt, in denen Beziehungen zur bremischen oder allgemein-hansischen Geschichte zum Ausdruck kommen. Paul Johansens Beitrag „War der Ewige Jude in Hamburg?" ist weit mehr als nur eine Antwort auf diese Frage, vielmehr eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem hier berührten Problemkreis, die den geschichtlich belegten Kern der Legende herausstellt. Hier mag der Aufsatz auch deshalb erwähnt werden, weil der

Gewährsmann für das Auftreten des Juden in Danzig im Jahre 1546 ein reisender Buchhändler aus Bremen ist, für seine beiden Aufenthalte in Livland 1547 und 1557/1558 kein Geringerer als Johann Renner, der Bremer und livländische Chronist, der von 1556—1560, also zur Zeit seines letzten Aufenthaltes, Schreiber im Kreise der Deutschherren war und dort mit vielen einflußreichen Persönlichkeiten zusammengekommen ist.

Erich Keysers Arbeit über „Die Einkünfte der niederen Geistlichkeit in den Hamburger Kirchen am Anfang des 16. Jahrhunderts" gibt in gedrängter Kürze eine wohlgelungene Übersicht über den Teil der Geistlichkeit, der in engster Berührung mit der Laienwelt stand, und ist damit ein Gegenstück zu den Arbeiten des Verfassers dieser Zeitschriftenschau über die Güterverhältnisse der bremischen Unterstifter. Freilich konnte bei dem Keyserschen Beitrag auf Grund glücklicher Quellenverhältnisse eine abschließende Übersicht aus der Zeit der Höhe der mittelalterlichen Entwicklung gegeben werden, ohne daß das Wachstum im einzelnen erst in langwierigen Untersuchungen erarbeitet werden mußte. — Percy Ernst Schramm zeigt in seinem Aufsatz über „Die Hamburgerin im Zeitalter der Empfindsamkeit" vor allem an dem Beispiel der Marie Schramm, deren Leben von ihrem Gatten als eine Art Seelengeschichte — für jene Zeit etwas völlig Neues und gegen früher Unerhörtes — aufgezeichnet und dem Druck übergeben wurde, ein Frauenleben und -empfinden, wie es für das protestantische Norddeutschland in den gebildeten Kreisen typisch war. Wir Bremer mögen dabei vermerken, daß diese in strengem Luthertum aufgewachsene Frau unter den Kirchenliederdichtern vor allem den reformierten Pietisten Joachim Neander schätzte, weil aus seinen Liedern die Freude an den Werken des Schöpfers klinge; auch ihr Gatte, der Licenciat der Rechte und Oberaltensekretär Johann Gottfried Misler, meinte, daß Neander „unter denen, die den rechten Liederton zu treffen vermöchten, obenan" stünde. — In Hermann Tiemanns Aufsatz über „Christoph Daniel Ebeling, Hamburger Amerikanist, Bibliothekar und Herausgeber Klopstocks", mag aus bremischem Gesichtsfeld vor allem der Amerikanist Aufmerksamkeit erregen, der um die Wende zum 19. Jahrhundert bahnbrechend auf dem Gebiete der Amerikakunde gewirkt, eine „Erdbeschreibung und Geschichte von Amerika", d. h. der jungen Vereinigten Staaten, geschrieben hat und ein großer Sammler des auf Amerika bezüglichen Schrifttums war. Ein Einwand gegen eine einzelne Stelle in diesem Aufsatz: „Der Handel mit Amerika" „konzentrierte sich" in den Zeiten der Anknüpfung der wirtschaftlichen Beziehungen nach dort keineswegs allein „auf den Hafen von Hamburg"; Bremens Anteil war hier zum mindesten ebenbürtig. — In Hans Peter Ipsens Beitrag „Hamburg unter dem Grundgesetz" klingen, wenn er auch in die Einzelheiten geht, die Auffassungen mit an, von denen Theodor Spitta in seinen „Allgemeinen Gedanken zum Verfassungsrecht unter besonderer Berücksichtigung der bremischen Verfassung", als Vortrag in der Gesellschaft Hamburger Juristen gehalten und nochmals im Bremischen Jahrbuch (43. Bd.) veröffentlicht, ausgeht: Hinweise auf die „intensivere Verflechtung" „mit Reich, Bund, Reich und wiederum Bund, die heute verfassungs- und verwaltungsrechtliches Eigengewicht zu haben scheint", als „historisches Ergebnis der in Krisenzeiten bewährten Bereitschaft", „sich als dienendes Glied dem größeren deutschen Staatsverband einzufügen und mit den natürlichen Gegebenheiten" der Lage, mit Menschen und Einrichtungen „eine gesamtdeutsche Aufgabe zu erfüllen".

Doch kehren wir nach diesen Hamburg und Bremen gemeinsam berührenden Ausblicken in spätere Zeit zurück zur hansischen Forschung. Auch für sie bietet die Reincke-Festschrift noch einige recht beachtliche Beiträge, so einen grundlegenden, weite Sicht eröffnenden von Fritz Rörig über „Das Meer und das europäische Mittelalter". Mittelmeer und der norddeutsche Bereich von Ost- und Nordsee, die italienischen Seestädte und die deutsche Hanse werden miteinander verglichen, zueinander in Beziehung gesetzt nach ihren ähnlichen und ihren unterschiedlichen Zügen, und daran wird die Bedeutung gezeigt, die das Meer und der Kaufmann für die Gestaltung der wirtschaftlichen Entwicklung wie des politischen Geschehens gehabt haben, bis hin zu dem tragischen Erbe des späten Mittelalters, das die Städte im Norden wie im Süden zu Gefangenen in ihren eigenen Meeren machte und sie mit den neuen Formen staatlicher Wirtschaftspolitik nicht mehr teilhaben ließ an den durch die Entdeckungen gegebenen neuen größeren Aufgaben. Es zeichnet sich hier eine Geschichte der Hanse ab, die ihr Werden und Wachsen, ihre Entfaltung und ihr Vergehen unter Zusammenfassung der Ergebnisse der neueren Forschung in Kürze zu einem großartigen Gemälde zusammenfaßt.

Wir stellen zu diesem grundlegenden Aufsatz gleich eine aus der Schule Rörigs hervorgegangene, im oben genannten 70. Jahrg. der „Hansischen Geschichtsblätter" veröffentlichte, Rörigs Ausführungen in einem wichtigen Punkte unterstützende Einzelarbeit, die „Studien zum Hanse-Norwegen-Problem" von Maria Wetki. Sie betonen gegenüber der Behauptung norwegischer Forscher, daß die Hanse den Niedergang Norwegens im Mittelalter verschuldet habe, den deutschen Standpunkt dahingehend, daß eine endgültige Klarstellung erst nach erschöpfender kritischer Verarbeitung der Quellen möglich sein wird. Auf Bremens Bedeutung für den frühen Norwegenhandel wird dabei mit einigen Worten eingegangen: als Folge der Auseinandersetzung der wendischen Städte mit Norwegen und Bremen 1284/1285 zieht sich der norwegische Großgrundbesitzer, der Geschäftspartner der westdeutschen und damit der Bremer Norwegenfahrer, aus dem Geschäftsleben zurück, was ein rasches Welken der norwegischen Wirtschaftsblüte veranlaßt; gleichzeitig erhält Lübeck damals die Möglichkeit, Bremen vom nordnorwegischen Fischgeschäft der Großgrundbesitzer durch das Verbot der Nordfahrt abzuschneiden.

Hamburgisch, aber zugleich auch hansisch ist die durch Erich von Lehe zur Reincke-Festschrift beigesteuerte Arbeit über „Jordan von Boitzenburg und Johann Schinkel, zwei hamburgische Ratsnotare des 13. Jahrhunderts", ein gutes Beispiel dafür, wie aus einem Mosaik von Einzelbelegen verschiedenster Art selbst für solch entfernte Zeit gute Lebensbilder von Männern geformt werden können, die sonst hinter den Ergebnissen ihrer Tätigkeit völlig verschwinden. Zugleich wird hier der gelungene Versuch unternommen, Entstehen und Aufbau einer städtischen Behörde, der Ratskanzlei, zu zeigen. Für Bremen ist aus dem Aufsatz die Feststellung wertvoll, daß sich die Urkunde, in der Vogt und Rat zu Bremen auf Antrag der Gräfin Margaretha von Flandern am 17. März 1255 den Städten und Kaufleuten von Flandern gewisse Rechte zur Erleichterung des Handelsverkehrs zugestehen, in der Ratstrese zu Hamburg befindet; der Herausgeber des Bremischen Urkundenbuchs suchte sie im Lübecker Archiv seinerzeit vergeblich [3]).

[3]) Vgl. Bremisches Urkundenbuch, Bd. 1, Nr. 264, Anm. 1.

Jürgen Bollands Aufsatz über „Die Gesellschaft der Flandernfahrer in Hamburg während des 15. Jahrhunderts" kann über die Bedeutsamkeit der Flandernfahrt, an deren Vorbereitung schon der ebengenannte Jordan von Boitzenburg beteiligt war und über deren Gegenstück, die Deutschlandfahrt der Flandrer in der hansischen Frühzeit, Heinrich Reincke selber berichtet hat[4]), leider nur wenig aussagen, dafür aber mancherlei über die Stellung der gesellschaftlich führenden Klasse, in erster Linie der Großkaufleute, deren bevorzugter Sammelpunkt, nicht zuletzt für gesellschaftliche Veranstalungen, diese Gesellschaft im 15. Jahrhundert gewesen ist. Ihre Organisation findet ein in vielerlei Zügen paralleles Gegenstück in der Ordinanz der Bremer Kaufmannshanse von 1451[5]), eines an sich gleichfalls lockeren Verbandes — ein Beweis, daß dieses Wesensgefüge nicht ortsgebunden, sondern allgemeiner verbreitet, wohl überhaupt hansisch war. — „Zur Synonymik hansischer Handwerksbezeichnungen" weist Gustav Korlén, der für die niederdeutsche Sprachforschung so eifrig tätige Germanist der Universität Lund, im Anschluß an die ausgezeichneten, auch bremische Unterlagen benutzenden Studien seiner Schülerin Märta Åsdahl Holmberg zu den niederdeutschen Handwerksbezeichnungen des Mittelalters auch auf eine Reihe bremischer Bezeichnungen hin, die unsere Stadt wortgeographisch im Mittelalter als von einem westniederdeutsch-niederländisch-rheinischen Bezirk beeinflußt zeigen.

Im 71. Jahrg. der „Hansischen Geschichtsblätter" (1952), dem letzten, der unter der Schriftleitung Fritz Rörigs stand, macht Wilhelm Koppe mit seiner Arbeit über „Die Hanse und Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert" auf ein bisher wenig beachtetes und erforschtes Wirkungsgebiet der Hansen aufmerksam. Die Mainstadt verdankt ihren großen Aufstieg im 14. Jahrhundert geradezu ihnen, zu einer Zeit, wo den hansischen Kaufleuten in Flandern die größten Schwierigkeiten bereitet wurden. Der Aufstieg Frankfurts entspricht dem damaligen Niedergang Brügges. „Der hansische, in Lübeck sich sammelnde Kaufmann hat . . ., nachdem er den Ostseeraum wirtschaftlich erschlossen und mit Westeuropa verknüpft hatte, im 14. Jahrhundert seine Energie auch noch in der mitteleuropäischen Tiefe nachhaltig zum Einsatz gebracht und in Frankfurt, zu dessen Entwicklung zu einem Platz von europäischer Bedeutung er wesentlich beitrug, die Italien verbundene oberdeutsche Wirtschaft befruchtet."

Aus dem 70. Jahrg. der „Hansischen Geschichtsblätter" sei noch auf einen Aufsatz Wilhelm Ebels über „Hansisches Seerecht um 1700" verwiesen, der aus einer kleinen Sammlung seerechtlicher Urteile des Revaler Frachtgerichts deutlich macht, daß die nachhansische Zeit das immer noch im Ansehen stehende Recht der großen Zeit der Hanse sehr wohl in mannigfachen Punkten weiter entwickelte, eine Tatsache, deren Nachweis auch für den Kreis der großen Seestädte an der Nordsee aus entsprechenden Quellen vielleicht lohnend sein würde. — In ein die rechtlichen Verhältnisse unserer alten Hansestädte berührendes Gebiet führt Fritz Rörig in einer in den „Abhandlungen der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Philosophisch-Historische Klasse", Jahrg. 1948, Nr. 2, erschienenen Schrift „Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer: Reede, Strom und Küstengewässer" (Berlin 1949).

[4]) Vgl. die Hinweise im Bremischen Jahrbuch, 43. Bd., S. 416.

[5]) Vgl. „De Koopman tho Bremen", Ein Fünfhundert-Jahr-Gedenken der Handelskammer Bremen, 1951, 1. Aufsatz.

Ausgehend von einem in den zwanziger Jahren ausgefochtenen Streitfall zwischen Lübeck und Mecklenburg über die Gebietshoheit und das Fischereirecht an der Wasserfläche vor dem Ausfluß der Trave, in dem er selber der Gutachter Lübecks war, klärt er weit ausholend unter Verwendung flandrischer und anderer Parallelstellen den Begriff „Strom" = „Reede" und zeigt aus der bereits mit einem Privileg Barbarossas aus dem Jahre 1188 einsetzenden Entwicklung heraus, daß sich die hier in Frage kommenden Küstengewässer mit der „politischen und wirtschaftlichen Organisation der Flußmündungen in engerem Zusammenhang" befinden, als die „Uferstrecken derselben Meeresteile, die einem anderen Territorium unterstehen". Schiffahrts- und Fischereihoheit samt dem Fischereiregal sind in diesem Falle, wie das Urteil des Staatsgerichtshofes des Deutschen Reiches bestätigte, für Lübeck mit Recht in Anspruch genommen, das Fischereiregal von der ältesten seiner Fischerkorporation beaufsichtigt worden. Wer wird dabei nicht an ähnliche bremische Verhältnisse erinnert? Auch das von Bremen erkämpfte Dominium Visurgis wird immer bis in die „salzene See" gerechnet, wie dies das große Schiffahrts- und Fischereiprivileg Karls V. vom 20. Juli 1541 auch hinsichtlich der Fischerei bestätigte. Was die rechtliche Symbolik hinsichtlich der räumlichen Abgrenzung der entgegenstehenden Rechte der Uferanlieger betrifft, so sei die Reihe der Beispiele um eines aus der Lesumfischerei vermehrt, bei der die Gerechtigkeit der Erbherren von Schönebeck gegenüber den Bremer Amtsfischern in ähnlicher sinnbildlicher Weise wie in den angegebenen Beispielen abgegrenzt wurde. — Von „Ostfrieslands Küste in der Darstellung der älteren Segelhandbücher" — es kommen vornehmlich solche aus dem 16. Jahrhundert in Frage — weiß Arend Wilhelm Lang, einer der besten Kenner der älteren maritimen Kartographie, im „Ostfreesland-Kalender 1953" eine gute, durch reiche Bebilderung unterstützte Anschauung zu vermitteln, wobei das Schwergewicht auf die Emsmündung fällt, aber doch auch die ostfriesische Inselküste berücksichtigt wird und gelegentlich Jade und Weser genannt werden. — In weiterer Sicht werden diese Fragen von demselben Verfasser in einem mit vielen Abbildungen und Karten geschmückten, manche neue Erkenntnisse vermittelnden Aufsatz über den Amsterdamer Maler, Kartographen und Seemann „Cornelis Anthonisz († 1557), den Begründer der Hydographie Niedersachsens" im „Neuen Archiv für Niedersachsen", Jahrg. 1953, S. 219—242, behandelt, auf diesem Gebiete den ersten Mann von Bedeutung, der auch die Weser in den Umkreis seiner Arbeiten gezogen hat.

Noch ein Hinweis auf die Probleme der Stadtrechtsforschung, die durch Carl Haase von neuem durch seine „Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter" angerührt worden sind. Er sucht noch weiter vorzudringen und bemüht sich auch grundsätzlich um die zwischen geschichtlicher und rechtsgeschichtlicher Auffassung und Weise der Stadtrechtsforschung bestehenden Unterschiede, so in einem sehr lesenswerten Aufsatz in den „Westfälischen Forschungen", Bd. 6, S. 129—144: „Gegenwärtiger Stand und neue Probleme der Stadtrechtsforschung".

Bd. 32 der „Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertumskunde" (1951) bekommt sein Schwergewicht durch eine hier veröffentlichte nachgelassene gründliche Arbeit von Friedrich Bruns über den „Lübecker Rat", der auf Grund eines reichen Quellenstoffes nach „Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert" dargestellt wird, wobei sich manche überraschenden Ähnlichkeiten mit der

gleichgelagerten Entwicklung in Bremen, aber natürlich auch viel Gegensätzliches zu ihr feststellen lassen. Doch zeigt die Zusammenstellung auch, wie vieles hier noch hinsichtlich der bremischen Verhältnisse zu arbeiten ist, etwa was die Ämterverteilung im Rat und die Entstehung der städtischen Behörden betrifft. Was die Herkunft der Ratsherren belangt, so sind, der allgemeinen Wanderungsrichtung entsprechend, solche aus Niedersachsen zahlreicher vertreten als die aus Schleswig-Holstein und die aus den Ostgebieten; auch Bremen wird als Herkunftsort vermerkt. — A. von Brandt entzieht in einer gründlichen stadtraumgeschichtlichen Untersuchung „Königstraße = Via regia" der seit fast einem halben Jahrhundert vertretenen Ansicht, daß es sich bei der Königstraße in Lübeck um einen Teil einer alten königlichen Heerstraße gehandelt habe, den Boden, ohne indessen selber für die Erklärung des seit 1309 belegten Namens mehr als eine Annahme bieten zu können. Es würde der Mühe wert sein, über die Herkunft des auch in Bremen, im ältesten Teile der Altstadt auftretenden, leider jetzt beseitigten Namens nachzusinnen. — Aus der Arbeit von Heinrich Banniza Edlen von Bazan, des bekannten, nunmehr verstorbenen Genealogen, über „Die Ahnen der Brüder Curtius in der Lübecker Geschichte" mag auf die von ihm überraschend vielfältig bewiesene Feststellung hingewiesen werden, daß „das Wort vom Absterben der Geschlechter in den Städten für die Zeit vor 1800 im großen und ganzen nicht zutrifft". Überraschend ist auch die hier beispielhaft erläuterte Häufung der Begabungen in einem großen Bevölkerungsmittelpunkt wie Lübeck, was gewiß nicht wenig zu den großen Leistungen solcher Städte beigetragen haben mag.

In Bd. 42 der „Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte" (1953) wird in einer nachgelassenen Arbeit Hans Nirrnheims dessen frühere, im Bd. 34 derselben Zeitschrift veröffentlichte Mitteilung über den „Plan des Fürsten Bismarck", „Hamburg (und Bremen) als Träger der deutschen Kolonialverwaltung" zu gewinnen, nach einer nunmehr der Forschung freigegebenen Niederschrift über die Verhandlungen des Hamburger Senats über diese Frage ergänzt und teilweise berichtigt: es wurde dann aber doch eine besondere Kolonialabteilung im Außenministerium geschaffen. — In der von Werner Puttfarken veröffentlichten Liste von Schülern des Hamburger Johanneums über die Jahre von 1597—1615, die er in der Sperlingschen Chronik fand („ein wichtiger Fund zur Geschichte der gelehrten Schule des Johanneums zu Hamburg"), zu der Hans Bruhn „Anmerkungen", insbesondere Nachweise über die Studien und Lebensschicksale der in der Liste Enthaltenen gibt, findet sich nur ein Bremer, was aus dem unterschiedlichen Bekenntnis an beiden Orten leicht zu erklären ist.

*

Im Jahrbuch 32 der „Männer vom Morgenstern" führt Robert Wiebalck seine Arbeit über „Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes Wursten im 19. Jahrhundert" zu Ende, wertvoll als Beitrag zur Bauerntumsforschung, aber auch durch die Hinweise auf Handel und Schiffahrt, die als Nebenbetrieb gepflegt und sogar bis zur überseeischen Gesellschaftsreederei mit großen Seglern gesteigert wurden, eine immerhin bemerkenswerte Ergänzung unserer Kenntnis von den an der Weser beheimateten Unternehmungen dieser Art. — Erich von Lehe gibt mit seinem hier (in erweiterter Form und mit Anmerkungen versehen) abgedruckten Vortrag über „Zerstörung und Wiederaufbau der Deiche zur Zeit der Weihnachtsflut von 1717", den er zum Ge-

denken der vor 100 Jahren geschehenen Verstärkung der Wurster Deiche hielt, ein eindrucksvolles Bild Wurster Deichgeschichte, das in der Stadt, die so viel für das Fahrwasser vor diesem Deich getan hat, gewiß beifällige Leser findet, wenn man in Wursten auch von der Hilfe des Bremer Pumpenmeisters Carsten Cordes bei der Wiederherstellung der Deiche nach jener Weihnachtsflut nicht gerade begeistert gewesen ist. Desgleichen wird man aus Georg Werbes Sammlung „Plattdeutscher Ausdrücke des Wurster Deichwesens, sachlich und sprachlich erläutert", manchen Rat holen können. Hingewiesen sei u. a. auf seine Ausführungen zu „Balje" und „Weser". — Heinrich Rüthers, des kürzlich verstorbenen verehrten Seniors Hadelner Geschichtsforschung, der noch 1949 sein wissenschaftliches Lebenswerk durch eine umfassende Geschichte des Landes Hadeln krönte, kommt in der Beantwortung der Frage: „Sind die Patronate der althadelnschen Kirchspiele echter oder unechter Art?" auf die alten Verbindungen Hadelns zur Bremer Kirche zu sprechen, auf die von Erzbischof Friedrich den Siedlern erteilte Erlaubnis, sich Kirchen zu bauen und zu unterhalten, und auf die Patronatsrechte des Archidiakons von Hadeln und Wursten — bekanntlich eines Bremer Domherrn —, die aber doch den Hadelner Bauern eine gewisse Mitbeteiligung ließen.

Heinrich Rüther ist der 33. Band dieser Jahrbuchreihe gewidmet, zu dem er selber einige kleinere Beiträge beigesteuert hat. Erich von Lehe macht in ihm mit zwei Sicherheitsversprechen der Hadler für Hamburg vom Jahre 1373 bekannt und benutzt, nach gründlicher Klärung der Begriffe „Raub" und „Fehde", einen 1387 von dem Hadler Gräfen Wolder Kule mit den Bürgermeistern und dem Rate von Bremen mit einmonatiger Aufkündigung geschlossenen Friedens- und Sicherheitsvertrag zu ihrer Deutung. — Wilhelm Lenz verbreitet sich in geduldiger Kleinarbeit, angeregt durch das Buch des finnischen Gelehrten E. O. Kuujo, über „Das Zehntwesen in der Erzdiözese Hamburg-Bremen bis zu seiner Privatisierung" (im hohen Mittelalter) (1949), über „Die Zehnten im Lande Hadeln", wobei zu Anfang der Erzbischof von Bremen und dann das Domkapitel eine nicht unbedeutende Rolle spielen; in der Zeit des bremischen Pfandbesitzes im Hadler Sietlande sind Zehnten auch nach Bederkesa gezahlt worden. — In die nachbremische Schwedenzeit in Bederkesa führt Walter Glawatz mit seinem Aufsatz über „Wohlfahrtspflege und Flüchtlingselend in Bederkesa nach den dortigen Armenrechnungen von 1680 bis 1693". — Eine besondere Ehrung für Heinrich Rüther stellen die Ausführungen von Richard Tiensch „Zur Geschichte des Hadler Geschlechts Rüther" dar, nicht zuletzt die in ihnen angeführte Ahnenreihe Heinrich Rüthers selber.

Hermann Segelken, bekannt durch sein nunmehr neu aufgelegtes „Osterholz-Scharmbecker Heimatbuch", gibt im 32. Jahrbuch der „Männer vom Morgenstern" mit seiner Arbeit über „Die Anfänge des Fuhr- und Postwesens in den Herzogtümern Bremen und Verden zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges und in der Schwedenzeit" für einen weiteren nordwestdeutschen Raum eine willkommene Ergänzung zu Christian Piefkes 1947 erschienener „Geschichte der bremischen Landespost", auf die aber leider von Segelken nicht Bezug genommen wird. So sind beispielsweise die bei Piefke erwähnten, sehr wichtigen Fahrposten, die der Postmeister Rütger Hinüber ab 1640 von Braunschweig über Celle und von Hildesheim über Hannover einrichtete, doch auch für die Herzogtümer Bremen und Verden nicht ohne Bedeutung gewesen. Ein Irrtum wäre richtigzustellen: die „Postreiter" haben nicht Briefträgerdienste

getan; sie lieferten vielmehr nur ihre Briefbündel in den „Postkontoren" an dem von ihnen bedienten Wege ab. — Eine zweite Fortführung der Piefkeschen Arbeit sei gleich hier erwähnt, der Bericht A. von Lenthes im Stader Jahrbuch 1951 „Von alten Botenposten in den Herzogtümern Bremen und Verden", in dem drei der mehr oder weniger nichtstaatlichen Landesbotenposten, die sich über die 1735 erfolgte Hinübernahme des übrigen Postwesens in staatliche Verwaltung hinaus noch 100 Jahre erhielten, beschrieben werden: die Kehdinger Landesbotenpost, der Stader „Stadtbote", eine Postverbindung zwischen Stade und Hamburg, und der Jorker „Gerichts- und Landesbote", der zwischen Jork und Stade verkehrte. — Über die Schnelldroschkenfahrt Hamburg—Bremen, 1853, gibt Hans Szymanski einige über bisher Bekanntes hinausgehende Ergänzungen innerhalb seines Aufsatzes über die „Hamburg-Harburger Dampfschiffahrt im Jahre 1853" im „Neuen Archiv für Niedersachsen", Jahresband 1951, S. 542; dem Aufsatz ist ein Fahrplan dieser in Verbindung mit den Harburg-Hamburger Dampfschiffen betriebenen Unternehmungen beigegeben.

In Bd. 32 des Jahrbuchs der „Männer vom Morgenstern" schreibt ferner Johannes Trautmann recht anschaulich der „Alten privilegierten Apotheke in Bremerhaven-Lehe", an die ihn verwandtschaftliche Bande knüpfen, ihre Geschichte von 1680—1950 mit vielen Beziehungen nach Bremen, die vor allem durch die Besitzerfamilien gegeben waren, angefangen mit dem Gründer Petrus Schombart, der aus der „Goldenen-Hirsch-Apotheke" in Bremen stammte, über Johann Ludwig Kregelius aus der Bremer Einhorn-Apotheke bis hin zu Hermann Heineken, der aus der „Weißen-Rosen-Apotheke" in der Bremer Neustadt kam; bis 1883 haben seine Nachkommen die Leher Apotheke geführt. — Aus den dem Band eingefügten Lebensbildern sei das von Benno Eide Siebs über „Nikolaus August Siebs" (1840—1910) aus Wremen erwähnt, der nach einer Lehre bei der Bremer Baumwollspeditionsfirma Claussen & Wieting im Fernen Osten als Seniorchef des großen Ostasienhauses Siemßen & Co. einer der erfolgreichsten deutschen Chinakaufleute wurde.

In Bd. 34 des Jahrbuchs der „Männer vom Morgenstern" weiß Curt Allmers nach dem durch Zufall ins Bremer Staatsarchiv gelangten Rechnungsbuche des Amtmanns Matthias Pellicerus „Zur Geschichte des Amtes Hagen vor dem Dreißigjährigen Kriege" aufschlußreiche Einzelheiten mitzuteilen, darunter Abhängigkeiten vom Hause Hagen, die ursprünglich geistlichen Körperschaften in Bremen gehörten. Ähnliches findet man in einem gleichfalls im Bremer Archiv vorhandenen, um 10 Jahre jüngeren Rechnungsbuch des Hauses Langwedel. Der Verfasser dieser Übersicht hat es sich angelegen sein lassen, aus ihm einiges in einem Aufsatz für das Stader Jahrbuch mitzuteilen, in dem zu Ehren des siebzigjährigen Hans Wohltmann, seines Herausgebers, gestalteten Band 1954.

Im „Stader Jahrbuch" 1951 („Stader Archiv", Neue Folge, Heft 41) schildert dieser lebensvoll die nunmehr bereits über 500 Jahre bestehende „St. Antonii-Brüderschaft in Stade" nach Entstehung, Wesen und Wirken, auch ihre schriftlichen Überlieferungen und ihre Schätze an kunstvollem Silber beachtend, und verweist dabei als Gegenstück aus Bremen auf die beiden Jacobi- und die Annen-Brüderschaft, wie die Stader „Kaufleute und Schifferbrüderschaft" an das etwa gleichaltrige „Haus Seefahrt" in Bremen erinnert. Eine nach dem „Goldenen Buch" der Antonii-Brüderschaft zusammengestellte Liste ihrer Mitglieder ist von Wohltmann als vierte der „Einzelschriften des Stader Ge-

schichts- und Heimatvereins" 1954 mustergültig veröffentlicht worden. Die „Wappen auf dem Antonii-Kruge aus 1644", einem der wertvollsten Stücke des besagten Silberschatzes, deutet Curt Wiesner hinsichtlich ihrer Inhaber; es befinden sich darunter einige wenige Namen, die mit Bremen zu tun haben. — Bernhard Wirtgen vermittelt mit seiner handels- und familiengeschichtlich wertvollen Studie „Die Weinhandlung J. F. Wehber & Sohn in Stade und ihre Besitzer" ein Beispiel für ein über 250 Jahre bestehendes, immer in Familienbesitz gewesenes Unternehmen, wie man es besonders für diesen Geschäftszweig, im Handel mit französischen und Südweinen, auch in Bremen kennt, hie und da ebenso in kleineren Städten unseres norddeutschen Landes. — Angelus Gerken nennt seine Arbeit über „Das erzbischöfliche Vorwerk Horn bei Bremervörde" einen „Beitrag zur Geschichte erzstiftlich (besser: erzstiftisch!) bremischen Bauerntums": er breitet hier in der Tat eine Fülle von Kenntnissen und Erkenntnissen zur Geschichte des Bauerntums und ländlicher Siedlung überhaupt aus. Der kleine Beitrag, den derselbe Verfasser in den „Mitteilungen des Stader Geschichts- und Heimatvereins (26. Jahrg., S. 30 ff.) über „Das Gräfenkreuz bei Harsefeld" — Wiedergabe und Ausdeutung einer alten Sage — veröffentlicht, mag solcher Vorzüge wegen angemerkt werden, wie auch dieser oder jener der weiteren kleineren Beiträge, die er zum Jahrbuch beisteuert. Von Beiträgen anderer Verfasser sei auf die Deutung hingewiesen, die Marlene Trentwedel-Fleischhauer dem ältesterhaltenen „Stadtsiegel von Bremervörde" aus den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts gibt, in dem sie den auf ihm dargestellten Heiligen trotz des Schlüssels in seiner Rechten auf den heiligen Liborius bezieht, dessen Verehrung mit Erzbischof Unwan nach Bremen gebracht wurde. — Unter den kleinen Beiträgen in den „Mitteilungen" für das Jahr 1951 sei noch herausgehoben der niederdeutsch geschriebene von Anna Ahrens über das „Trefurtsche Spinnrad", das von einer Tochter des Pastors Johann Friedrich Trefurt (1739 bis 1767) in Riede (kurz oberhalb des Bremer Gebietes auf dem linken Weserufer) erfunden sein soll und eine wesentliche Verbesserung für die Flachsspinnerei darstellte, über deren volkskundliche und wirtschaftliche Bedeutung hier schätzenswerte Mitteilungen gegeben werden. — Diplom-Ingenieur Oeters veröffentlicht „Jugenderinnerungen an Theodor Hermann", den auch in Bremen bestens bekannt gewesenen, aus Stade gebürtigen Maler, und Karl Krummacher, der 87jährige Worpsweder, berichtet „Von der ‚Slotschün' in Worpswede", die zu einer Art Heimatmuseum von den Worpsweder Künstlern gestaltet gewesene, leider aber nutzlos einer Straßenbegradigung zum Opfer gefallenen Erinnerung an die landgräflich-hessische Zeit am Weyerberg.

Das „Stader Jahrbuch 1952" (Stader Archiv, Neue Folge, Heft 42) bringt eine verdienstvolle, von Hans Wohltmann verfaßte Übersicht über „Die Einführung des Christentums bei den Sachsen, besonders in unserer Heimat zwischen Niederweser und Niederelbe": in das Leitwerk der großen politischen, religiös-kulturellen und auch sozialen Entwicklung sind die unseren Lebensraum betreffenden Gegebenheiten geschickt, oft mit schlaglichtartiger Wirkung hineingesetzt. Bei der Schilderung der frühen Organisation der Kirche erfährt dabei die Rolle Bremens die gebührende Beleuchtung, unter Ablehnung der neuerdings vorgebrachten Meinungen, daß die Kirchengründung in Bremen das Älteste am Platze gewesen sei. — Über die „Gründung der Kirche in Meyenburg im Jahre 1412" berichtet Wilhelm Berner auf Grund

von Studien im Vatikanischen Archiv; der Propst von Anschari in Bremen diente dabei als Mittelsmann des Papstes. — Hans Wohltmann tritt mit guten sprachlichen und geschichtlichen Gründen für die Bezeichnungen „Niederelbe und Niederweser" anstatt „Unterelbe" und „Unterweser" ein, welch letztere durch behördliche Unkenntnis, vor allem im letzten Jahrhundert, wider alle guten Gründe stark verbreitet worden sind. — Karl Richarz schreibt in der ihm eigenen frischen, im guten Sinne ein wenig feuilletonistischen, dennoch auf Quellenstudium begründeten Weise über „Fünfhundert Jahre Kampf um Elbe und Schwinge", Stades nämlich oder vielmehr seiner Fährschiffer, weniger um die Überfahrten über die Elbe, als vielmehr um die Börtfahrt nach Hamburg, gegen die Ungunst der Wasserverhältnisse, insbesondere in der Schwingemündung, wie gegen die Beeinträchtigungen durch politische Machthaber zu Haus und in der Nachbarschaft. Die letzte Errungenschaft der Stader Fährschiffer war das von Johann Lange in Vegesack erbaute Dampfschiff „Gutenberg", das vorher bereits im Weserfahrgastverkehr seinen Dienst getan hatte. In schlechten Zeiten waren die Ritterhuder Fuhrleute in Stade gern gesehene Gäste, da das von ihnen über Land gefahrene Bremer Gut dann die letzte Verdienstmöglichkeit für die Schiffer war. — Bernhard Wirtgen macht mit einem neu aufgefundenen Hogenbergschen Plan von Stade aus dem Jahre 1590 bekannt, der neben dem aus Brauns und Hogenbergs „Städtebuch" bestand, ähnlich, wie wir neben dem Bremer aus diesem Buche einen zweiten von 1574, ebenfalls von Franz Hogenberg, besitzen.

Hans Wohltmann hat seine im Stader Jahrbuch 1950 erschienene Studie: „Worpswede. Die ersten Maler und ihre Bedeutung für die Kunst" [6]), um einiges, vor allem in den letzten Abschnitten, vermehrt, als reizvolles Büchlein, Nr. 1 der „Einzelschriften des Stader Geschichts- und Heimatvereins", erscheinen lassen. Auf dasselbe Thema kommt er im Stader Jahrbuch 1953 mit seiner Würdigung des „Lebens und des Wirkens des Malers Fritz Mackensen, Worpswede" zurück. Keiner hätte so verstehend und verständnisvoll Leben und Werk dieses ältesten der Worpsweder deuten und künden können, als ihr dem dahingeschiedenen Meister durch Freundschaft verbundener Verfasser. Von Beziehungen zu Bremen ist natürlich vielfach die Rede.

Die sehr ansprechenden, vom Museumsverein für das Fürstentum Lüneburg herausgegebenen „Lüneburger Blätter" bringen in ihrem 3. Heft einen lesenswerten Aufsatz von Gerhard Fischer über den „Bedeutungswandel des Namens ‚Lüneburger Heide'" durch die Jahrhunderte hindurch, wofür in der jüngeren Entwicklung Georg Kohl mit seinen „Nordwestdeutschen Skizzen" nicht ganz unbeteiligt gewesen ist. Eine der ältesten Erwähnungen ist die *Mirica* in Urkunden des Wilhadi-Stephani-Kapitels in Bremen; die darauf bezüglichen Ausführungen des Verfassers dieser Übersicht in seiner Arbeit über die Güterverhältnisse des Wilhadi-Stephani-Kapitels in Bremen [7]) sind Gerhard Fischer leider entgangen. — Klaus Friedlands ausgezeichneter Aufsatz über „Die Stadtfreiheit des mittelalterlichen Lüneburg" in Heft 4, S. 17 bis 26, ist nicht nur wegen seiner hervorragenden Einbettung im Grundsätzlichen der Rechtsgeschichte bemerkenswert, vielmehr auch als Parallelbeispiel zu Bremen einer aufmerksamen Betrachtung würdig, nur daß hier die Ent-

[6]) Vgl. Bremisches Jahrbuch, 43. Bd., S. 429.
[7]) Bremisches Jahrbuch, 30. Bd., S. 166—168.

wicklung im entscheidenden Jahrhundert der Ausbildung der Fürstenhoheit eben anders als dort verläuft. — Theodor Penners nimmt in seiner aufschlußreichen Studie über „Entstehung und Ursachen der überseeischen Auswanderungsbewegung im Lande Lüneburg vor 100 Jahren" (S. 102—129) sehr oft auf Bremen als den wichtigsten Auswandererhafen, auf seine Einrichtungen für den Auswandererverkehr und auf seine Auswanderungsgesetzgebung Bezug.

Der Oldenburger Landesverein für Geschichte, Natur- und Heimatkunde hat sich im „Oldenburger Balkenschild" — der Name ist dem oldenburgischen Wappenwesen entnommen — in der Form kleiner Hefte zur Volks- und Heimatkunde eine neue Veröffentlichungsmöglichkeit geschaffen, insbesondere für kleinere Beiträge. Im Heft 3, Dezember 1951, bespricht Hermann Lübbing einen Brief des Goethemalers Wilhelm Tischbein mit einigen Beziehungen zu Bremen. — Hans Wichmann stellt in einem Beitrag über „Die Bosses als Gartengestalter in Rastede, Bremen und Oldenburg" Christian Ludwig Bosse, einen Angehörigen der Oldenburger Hofgärtnerfamilie dieses Namens, im Anschluß an Gustav Brandes als den ersten und eigentlichen Planer der Bremer Wallanlagen vor, ein Thema, das er in Nr. 6/7 des „Oldenburger Balkenschildes", Dezember 1953, mit seiner Arbeit „Zur Geschichte der Rasteder Gartenbaubetriebe" weiterspinnt. — Derselbe Verfasser beschreibt in Nr. 4/5 in der „Schiffswerft von Anton Schwoon, Varelerhafen, 1854 bis 1887" sehr anschaulich das typische Beispiel der Kleinwerften an unseren Küsten und Strommündungen, die für unsere Küstenfahrt den nötigen Schiffsraum erstellten, bis mit dem Übergang zum Eisenschiffbau für sie kein Raum mehr blieb. — Der übrige Inhalt dieses Heftes, das zum fünfundzwanzigjährigen Bestehen der „Oldenburgischen Gesellschaft für Familienkunde" erschienen ist, betrifft familienkundliche Stoffe. Die von Hermann Lübbing behandelte „Familie Schreber — von Schreb in Oldenburg und Hatten, eine oldenburgische Soldaten- und Beamtenfamilie," hatte durch Heirat Traugott Schrebers (1671—1718) Beziehungen zu der Bremer Familie von Bobart; die Kinder der dritten Generation sind denn auch in Bremen geboren. — Die Frage, die Hermann Lübbing in seinem Aufsatz: „Eine Lustyacht für Graf Anthon Günther" in Heft 6/7 stellt, wo die Bremer ihre Schiffe in den nachmittelalterlichen Jahrhunderten hatten bauen lassen, findet durch den in diesem Bande des Bremischen Jahrbuchs veröffentlichten Aufsatz von Karl Helm über den „Bremischen Holzschiffbau" eine genügende Antwort. — „Zur Geschichte des Walfanges und der Grönlandfahrt" berichtet Eduard Krüger über die „Stedinger Compagnie", die 1842 als Aktienunternehmen von dem rührigen F. C. von Buttel aus Dreisielen von Berne aus gegründet wurde, zwanzig Jahre hindurch bestand und mit zwei Schiffen den Walfang und den Robbenschlag betrieb.

Der 51. Band des „Oldenburger Jahrbuchs" (des „Oldenburger Landesvereins für Geschichte, Natur- und Heimatkunde") (1951) wird eingeleitet durch einen aufschlußreichen „Beitrag zur nordwestdeutschen Kulturgeschichte" von Hermann Lübbing: „Stadt und Land Oldenburg im Spiegelbild von älteren Reiseberichten". Von 1581 bis etwa um 1800 reichen diese Berichte: es ist natürlich, daß dabei auch manches Schlaglicht auf Bremen fällt, das Caspar Schneider, Verfasser des ersten Handbuches zur Erdkunde, der sich von 1643—1646 in der Weserstadt selber aufhielt, als „die Hauptstadt von Westfalen oder dem alten Westsachsen" bezeichnet, und von dem

der letzte der hier aufgeführten Beiträger, der preußische Staatsmann Justus Gruner, sagt: „Wer ein wohlhabendes, durch unaufhörliche Tätigkeit glückliches und reiches Volk ehren, lieben und gern unter ihm weilen mag, der gehe hierher". — Von den „Heiligen im Jeverland", die Karl Woebcken, nach den Kirchen geordnet, zusammenstellt und nach Leben und Bedeutung beschreibt, spielt Willehad eine nicht geringe Rolle; er war auch einer der Schutzpatrone des Harlingerlandes. Die Bedeutung Anschars für die Gründung der Kirche in Hohenkirchen wird richtiggestellt; der hier verehrte heilige Sixtus war indessen von ihm besonders geschätzt. — Eine sehr verdienstliche, aus allen verfügbaren Quellen herausgearbeitete Zusammenstellung der „Äbte des Benetiktinerklosters St. Marien in Rastede" liefert Hermann Lübbing hinsichtlich des zeitlichen Ansatzes der Personal- und Amtsdaten. Es fällt dabei auch mancherlei für die äußere und innere Geschichte des Klosters ab, das, obwohl ursprünglich exempt, mehr und mehr unter den Einfluß des Bremer Erzbischofs geriet. Für die Erforschung bremischer Kirchengeschichte wird man diese Liste in Zukunft kaum entbehren wollen. — Fast ergötzlich ist zu lesen, was Eduard Krüger über „Fünf mißglückte Glockengüsse zu Abbehausen" in den Jahren 1670—1694 aus den Niederschriften der Kirchengeschworenen und ihren Rechnungen zu berichten weiß: die drei ersten gingen zu Lasten des bremischen Geschützgießers Peter Vielter und des für ihn bürgenden bremischen Ratsherrn Carsten Meyer — das Ganze in der Tat ein absonderliches Unterfangen im freien Feld der Seemarsch!

Im 52./53. Bd. des „Oldenburger Jahrbuchs", das meiner Anregung auf schärfere Trennung der geschichtlichen und naturwissenschaftlichen Teile gefolgt ist[8]), setzt Walter Asmuß seine verdienstvollen Forschungen über Herbart, auf die in der letzten Zeitschriftenschau[9]) bereits Bezug genommen wurde, mit einer Arbeit über „Johann Friedrich Herbarts Ahnen" fort; es verdient dabei angemerkt zu werden, daß Herbarts Großvater für ein Jahr Hauslehrer in Bremen war. — Aus einem Beitrag Edgar Grundigs über „Hexenprozesse in Delmenhorst und Varel" ist zu vermerken, daß bei spätmittelalterlichen Hexenprozessen in Delmenhorst der Bremer Büttel als Henker auftrat; dem verdienstvollen Wirken Johann von Ewichs gegen die Hexenprozesse wird nach Gebühr Anerkennung gezollt.

Georg Müller-Jürgens ist als unermüdlicher Erforscher der kirchlichen Goldschmiedekunst im nordwestdeutschen Raum bekannt; in der Zusammenstellung, die er „Vom Altargerät der Kirchen im Landkreis Wittmund" im 32. Bd. des „Jahrbuchs der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden" gibt, wird einige Male auch Bremen als Herkunftsort genannt, einmal auch in einem Nachtrag, den Müller-Jürgens im 33. Bd. des Emder Jahrbuchs gibt. — Vor allem muß aus dem 32. Bd. aber Hermann Aubins groß angelegte Studie über „Das Schicksal der schweizerischen und der friesischen Freiheit" genannt werden, als Beweis dafür, welch wertvolle Ergebnisse aus vergleichender Geschichtsbetrachtung gewonnen werden können, hier hinsichtlich der viel erörterten Frage der friesischen Freiheit. Sie ist in Uranlage und alter Entwicklung der schweizerischen verwandt, nach Überschreiten der Höhe im ersten Drittel des 14. Jahrhunderts dann aber doch von ihr grundsätzlich dadurch unterschieden, daß sie keine Verbindung zu

[8]) Vgl. Bremisches Jahrbuch, 43. Bd., S. 431.
[9]) Ebd.

den in den Städten entwickelten Freiheiten fand, die der Schweiz ihre wirtschaftliche und politische Stärke und damit die territoriale Ausdehnung sicherten. Was in der Schweiz zu einer Einheit zusammenwuchs, ist in den Landschaften hinter der Deutschen Bucht zur Gegensätzlichkeit gediehen. Wir erfahren hier auch einiges von bremischen Beziehungen zu Friesland, freundlichen, in denen Bremen etwa in Butjadingen, unter Verbriefen der gemeindlich-genossenschaftlichen Rechte der Friesen, in Wahrheit als der Träger der Hoheit erscheint, mehr aber von solchen des Widerparts. Finanzielle Gründe haben die Städte nach Niederkämpfen der Seeräuberplage weitgehend zur Aufgabe territorialer Ansprüche in Friesland veranlaßt; in Bremen ist die demokratische Bewegung um 1430 stark von den vorhergehenden, sich an bemerkenswerte Höhe anschließenden Mißerfolgen der bremischen Friesenpolitik genährt worden. Liegt dasselbe gemeindlich-genossenschaftliche Wesen, das die friesische Freiheit bestimmt, nicht auch der Entstehung und Entwicklung unserer Stadtrepublik zugrunde? Es wäre daher reizvoll und verdienstlich, auch die bremische Freiheit in ihren Grundlagen so untersucht zu sehen, wie es hier mit der friesischen und, im Vergleich, mit der der Schweizer geschehen ist, etwa in der Weise, wie es Karl Heinz Schwebel 1952 in einem Vortrag auf der Bremer Jahrestagung der Historischen Kommission für Niedersachsen getan hat. — Als Ergänzung zu Aubins Beitrag betrachte man jedoch die ausgezeichnete, von eingehender Kenntnis des päpstlichen Registerwesens her weitgehend gespeiste Arbeit Friedrich Bocks im 33. Bd. (1953) des „Emder Jahrbuchs" über „Friesland und das Reich". Auch dieser Aufsatz kreist letzten Endes um die „friesische Freiheit"; er stellt sie aber in den weiteren Zusammenhang der diplomatischen Verbindungen, die damals die Welt erfüllten, — Untergang des alten Reichs der Staufer, Aufkommen der Nationalstaaten mit ihren Einflüssen, besonders Frankreichs in die Niederlande hinein, und die Rolle, die die Kurie dabei spielt: in dem Verhältnis Frieslands zum Reich, in seiner „Freiheit" spiegelt sich ein großartiges Gemälde, das hier mit großem Können ausgedeutet wird.

Aus dem inhaltsreichen 100. Bd. der „Westfälischen Zeitschrift" („Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde", herausgegeben vom Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens) (Münster 1950) sei deshalb auf den umfänglichen, aber sehr guten Aufsatz von Albert K. Hornberg über die „Geschichte der Comitate des Werler Grafenhauses" hingewiesen, weil er die Versuche der bremischen Kirche unter Adalbert und Liemar beleuchtet, in den nordwestfälischen Teilen der Herrschaft der Werler Grafen im Leri- und im Dersagau, die als ihnen zugehörig nachgewiesen werden, und auch noch darüber hinaus Fuß zu fassen, auf Grund jener Schenkungsurkunde Heinrichs IV. vom Jahre 1063, die Adalbert die Grafschaft des Grafen Bernhard in den Gauen Emisga, Westfala und Angeri übertrug; zu wirklichen Auseinandersetzungen ist es freilich nur in den oben bezeichneten, näher an Bremen gelegenen Gebieten gekommen. Die Edelherren von Lippe, die für die Geschichte des bremischen Erzstifts, so durch Erzbischof Gerhard II., wie auch durch ihr Wirken in Livland gleichfalls von nicht geringer Bedeutung waren, werden, wie auch die Träger anderer bekannter Grafennamen aus dem westfälischen Raum, als ein Zweig des alten Werler Grafenhauses erwiesen. — Auf die Verehrung des Märtyrers St. Hulpe, dessen Bild im Jahre 1369 im St. Jürgen-Gasthaus in Bremen aufgestellt wurde, mag durch den Aufsatz von Adolf Ostendorf über „Das Salvator-Patrocinium, seine Anfänge und

seine Ausbreitung im mittelalterlichen Deutschland", einiges Licht geworfen werden; man vergleiche damit die neuerdings angegriffene Deutung, die Hermann Lübbing im Oldenburger Jahrbuch, 44./45. Bd., in seinem Aufsatz über „Das Siegel des Stedingerlandes" der Gestalt des „Helfers", des „St. Hulpe", gegeben hat, und als Entgegnung darauf die Arbeit, die Karl Sichart zu dem vorliegenden Bande des Bremischen Jahrbuchs beigesteuert hat.

Hilmer Millradt gibt im 45. Bd. (1948) der „Geschichtsblätter für Waldeck", S. 40 ff., aus „unbekannten Marburger Aktenfunden zur Abstammung und Jugendgeschichte des Philologen und Theologen Matthias Martinius aus Freienhagen" willkommene Ergänzungen zur Geschichte der frühen Entwicklung des bekannten Organisators des bremischen Gymnasium Illustre. — Friedrich Rauers, mit dem Kriegsende in seinen alten Studienort Tübingen verschlagen und inzwischen verstorben, veröffentlicht in den „Heimatkundlichen Blättern für den Kreis Tübingen" (4. Jahrgang, Nr. 3, April 1953) eine lesenswerte Studie über „Bremen und Tübingen", die den personengeschichtlichen Beziehungen nachgeht, die die alte Universitätsstadt am Neckar mit Bremen verbinden.

Die tüchtige Arbeit, die Karl Meier-Lemgo im 20. Bd. der „Mitteilungen aus der lippischen Geschichte und Landeskunde" über den „Erker der Ratsapotheke in Lemgo", das „reichste Stück Lemgoer Renaissance-Architektur", veröffentlicht, ruft mit der sehr wahrscheinlichen Zuweisung an Georg Croßmann die Erinnerung daran wach, daß der Sohn dieses in seiner Bedeutung im Bezirk der Bau- und Bildnerkunst Lüder von Bentheim gleichzuachtenden Meisters — beide sind etwa zur gleichen Zeit gestorben —, Ernst Croßmann, der schon bei des Vaters Bauten mit tätig war, nach Bremen ging und hier der Meister des dekorativen Schmuckes der Giebel und des Portals des Gewerbehauses wurde.

Aus dem durch das Gewicht seiner Beiträge wie seine Vorgänger hervorragenden Bd. 24 des „Niedersächsischen Jahrbuchs für Landesgeschichte" (1952) mag der kirchen- und geistesgeschichtlich bedeutsame Aufsatz von Gerhard Meyer über „Pietismus und Herrnhutertum in Niedersachsen im 18. Jahrhundert" hervorgehoben werden, der in feinsinniger Weise die Rolle des Pietismus und die von ihm hinterlassenen Spuren aufdeckt, leider im ganzen nur für das südniedersächsische Gebiet. Insofern ist der Titel etwas ungenau: es hätte nämlich sonst der, nun nicht, wie im übrigen Niedersachsen, von Halle und der Brüdergemeinde, sondern vom Niederrhein her bestimmten pietistischen Bewegung in Bremen, die sich immerhin an bedeutende Namen wie Theodor Undereyck, Joachim Neander und Friedrich Adolph Lampe knüpft, und ihrer in den Einzelgemeinden zum Teil tumultuarischen Auswirkung gedacht werden müssen.

Über Jakob Andresen Siemens, den „Gründer des Bades Helgoland", veröffentlicht Benno Eide Siebs ein eindrucksvolles Lebensbild im 76. Bd. der „Zeitschrift der Gesellschaft für schleswig-holsteinische Geschichte" (1952). Für Bremen mag über seine Tätigkeit für die Gründung des Seebades hinaus daraus angemerkt werden, daß er als Schiffszimmerbaas der Lehrmeister von Rickmer Clasen Rickmers war und daß er 1848 in vier Schriften „Vorschläge zur Begründung einer deutschen Kriegsflotte" machte, die sich u. a. auf die Ausrüstung von Segelschiffen als Kriegsschiffe bezogen; den deutschen Kriegshafen wollte er an die oldenburgische Küste gelegt wissen.

Ein im Heft 19 des „Neuen Archivs für Niedersachsen" gebotener erweiterter Abdruck eines von Ernst Büttner gehaltenen Vortrags über „1866 und die Katastrophe Hannovers in neuer Sichtweise", der insbesondere die von Heinrich von Srbik in Bd. 3 und 4 seiner „Deutschen Einheit" (1943) niedergelegte Forschung auswertet, läßt die Verärgerung deutlich werden, die man, wie auch anderwärts im deutschen Nordwesten, in Bremen über die Wirtschaftspolitik des hannoverschen Ministers von Borries in den Jahrzehnten vor 1866 empfand, wie hinsichtlich der Schikane gegen die von Bremen gewünschten Bahnbauten, so wegen der Anlage des Hafens von Geestemünde. „Die Schikane Hannovers treiben uns gewaltsam Preußen zu", so sagte der Bevollmächtigte Bremens zu Windthorst. Man findet hier sogar die Bemerkung, daß der Bau zweier Hafenstädte an der Niederweser grober Unfug gewesen sei. Von den hannoverschen Plänen zur Führung des Feldzuges von 1866 ist der zugunsten des Durchbruchs nach Süddeutschland aufgegebene eines Verschanzens hinter den Mooren im Bremisch-Verdischen für den Beobachter der Haltung Bremens immerhin bemerkenswert, hätte er bei seiner Ausführung Bremen doch unmittelbar in kriegerische Auseinandersetzungen hineingezogen.

In demselben Heft des „Neuen Archivs für Niedersachsen" stellt Günther Franz nach der Arbeit von G. Noack, „Das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens" (1904), die 22 Zölle, die im 18. und auch noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Weserschiffahrt belasteten, in einer Tabelle zusammen, die auch die landesherrlichen Inhaber der Zölle und die Entfernungen zwischen den einzelnen Zollstellen angibt. — Heft 22 (1951) enthält auf S. 160—164 einen zwar nur kurzen, aber viele weitere Aufschlüsse verheißenden Vorbericht Hans Szymanskis über seine im Auftrage der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens durchgeführten Forschungen über den „Beginn der Dampfschiffahrt in Niedersachsen bis zum Jahre 1866". In der Hauptsache handelt es sich um Flußdampfer; doch wird auch die Seeschiffahrt nicht vergessen. Für den bedeutenden Anteil Bremens lassen sich, eingeordnet in einen räumlich größeren Bezirk, einige neue Blickpunkte gewinnen. In Heft 2/3 des Jahrgangs 1953 handelt derselbe Verfasser über „Das erste in Niedersachsen gebaute Eisendampfschiff, den ‚Herzog Wilhelm' von Holzminden 1844". Er verweist dabei auf die überraschende Tatsache, daß die ersten eisernen Dampfschiffe in Deutschland nicht in einer Seestadt, sondern im Binnenland entstanden sind. Oben erwähntes Schiff hat unter seinen verschiedenen Besitzern — den Gebrüdern Haarmann in Holzminden und dem bekannten Schiffer Georg Rolff in Minden — und seinen verschiedenen Namen — nach dem „Herzog Wilhelm" „Einigkeit" und „Der kleine Roland" — auch Bremen häufig und regelmäßig besucht, im ganzen aber als unwirtschaftlich arbeitendes Fahrzeug nur eine kurze Lebensdauer gehabt. — Eine sehr aufschlußreiche Arbeit ist die in den „Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens" als Bd. 34 der „Neuen Folge" erschienene Abhandlung von Jürgen Delfs über „Die Flößerei im Stromgebiet der Weser", verdienstvoll auch deswegen, weil die Tage dieser Art der Holzbeförderung mehr oder weniger gezählt sind. Bremen spielt für die Flößerei von der Oberweser bis tief ins 16. Jahrhundert hinein, aber auch von der Aller mit den Erträgen der Heidewälder, eine sehr große Rolle, einmal wegen des hier vorhandenen Stapels, dann aber auch als Hauptabnehmer für seinen Schiffbau, wie, so besonders eindringlich in der

zweiten Hälfte des Reformationsjahrhunderts zu beobachten, für seine Bautätigkeit. Sehr zu begrüßen sind die hier wohl erstmalig gegebenen Aufklärungen über „die Technik der gebundenen Flößerei", wie die über den Floßholzhandel und den Flößerberuf. Aufschlußreiche Mitteilungen über die Flößerei, insbesondere über die „Flößerei auf Rhume und Leine", gibt ebenso Karl Berens in Heft 2 des Jahrgangs 1951 der „Northeimer Heimatblätter".

*

Bernard Vonderlages Schrift über „Die handelspolitischen Beziehungen Hamburgs und Griechenlands von 1832 bis 1867" (Hamburg 1954) könnte ebensogut auf allgemein-hanseatische, nicht zuletzt auch auf bremische Verbindungen bezogen werden, nicht nur wegen der weitgehenden Verwendung Bremer Archivalien, sondern auch aus der Tatsache heraus, daß Bremen in diesen Beziehungen zum neuen griechischen Staate nicht minder stark beteiligt war als Hamburg. Sonst aber hat Vonderlage das Hin und Her dieser Beziehungen in ungemein fleißiger Forschung getreulich nachgezeichnet, bis hin zu den „Projekten" hanseatischer Siedlungskolonien im festländischen und insularischen Griechenland, — im ganzen ein wertvolles, zeitlich aber weiter erstrecktes Gegenstück zu der Schrift von Hans Schaal über Heinrich Nikolaus Ulrichs [10]) und wirtschaftspolitische Ergänzung zu dem, was hier an geistesgeschichtlichen Beziehungen geboten wird.

Auf Wilhelm Treues Beitrag „Firmengeschichte" im Bd. 172 der „Historischen Zeitschrift" (1951), S. 535—546, sei seines methodischen Wertes wegen verwiesen. Er zeigt an Hand einiger meist ausländischer beispielhafter Firmengeschichten, wie diese Art geschichtlicher Darstellung betrieben und gepflegt werden sollte, als wirkliche Geschichtsforschung, d. h. als wissenschaftliche Aufgabe des Geschichts-, Wirtschafts- und Gesellschaftswissenschaftlers. Dazu vergleiche man Fritz Redlichs aus amerikanischer Sicht heraus geschriebenen Aufsatz „American Business History" in der „Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte", 38. Bd. (1951), S. 247—259, der unter Klärung mannigfacher Begriffe gleichfalls zu einer vertieften, über den Pragmatismus hinwegführenden Schau dieser Art Geschichtsschreibung führen möchte.

In dem bezeichneten Sinn dürfte sowohl die oben [11]) aus dem Stader Jahrbuch erwähnte Arbeit über die „Weinhandlung J. F. Wehber & Sohn" in Stade, wie die über die Weinhandlung Hermann A. Becker in Oldenburg, die Richard Tantzen zum 100jährigen Bestehen dieser Firma für Heft 3 des „Oldenburger Balkenschildes" beisteuert, nicht ganz dem von Treue entworfenen Programm gleichkommen: sie berücksichtigen, vor allem familienkundlich und damit gesellschaftsgeschichtlich bestimmt und hier gutes Wissen zusammentragend, zu wenig den größeren wirtschaftlichen und allgemeingeschichtlichen Rahmen. Dagegen dürfte die in der letztgenannten Stelle veröffentlichte Arbeit von Eduard Krüger über „Die Warflether Tabakindustrie", so kurz sie auch ist, solchen Forderungen eher entsprechen: es handelt sich hier im übrigen um einen Ableger der bedeutenden bremischen Tabakwirtschaft des vorigen Jahrhunderts. — In Heft 3 des 2. Jahrgangs (1953) der

[10]) Bremen 1937, auch in den Abhandlungen und Vorträgen der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft.

[11]) Vgl. S. 341.

„Norddeutschen Familienkunde", S. 197—200, ordnet Walter Schaub in einem Aufsatz über „Die Handelsbeziehungen des Oldenburger Tuchkaufmanns Johann Peter Ritter 1796 bis 1821" die Lieferfirmen des Oldenburger Hauses nach landschaftlichen Gebieten: Bremen steht dabei weitaus an erster Stelle.

Im Augustheft 1950, S. 26 ff., der „American-German Review", der alle zwei Monate erscheinenden Zeitschrift der „Carl Schurz Memorial Foundation", zeichnet Robert H. Bremner aus amerikanischer Sicht in kurzer, trefflicher Zusammenfassung mit sicheren Strichen ein Bild der großen Bedeutung Bremens im Amerikahandel: aber auch unmittelbarer als das manchen anderen deutschen Gemeinwesens sei Bremens Gedeihen mit der Aufrechterhaltung und der Verbesserung des Handels mit den Vereinigten Staaten verbunden gewesen.

Aus der Geschichte der Beziehungen Bremens zu Südafrika berichtet der Verfasser dieser Übersicht in der im Übersee-Verlag G. m. b. H. in Hamburg erscheinenden „Übersee-Rundschau" zum 300jährigen Bestehen des holländischen Einflusses am Kap der Guten Hoffnung herausgegebenen Jan-van-Riebeek-Festschrift auf Grund der Quellen, die ihm das Bremer Staatsarchiv dazu zur Verfügung stellen konnte, dabei auch der Handelshäuser gedenkend, die in diesen Beziehungen Tüchtiges geleistet haben.

Die als Bd. 5 der „Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V." in Hamburg erschienene, sehr gut ausgestattete und auch ihrem Gehalt nach wertvolle firmengeschichtliche Darstellung „Bernhard Buschmann — die Geschichte eines Ostasienhauses" von Hans Krieg (1952) verdient wegen einer bremischen Wurzel der Vorläuferfirma Eduard Schellhaß & Co. in Bremen Beachtung; im übrigen dürften sich bei näherem Zusehen mancherlei Berührungspunkte mit ähnlichen Entwicklungen bei bremischen Asienhäusern ergeben. — Als Bd. 6 dieser „Veröffentlichungen" (1952) gibt Reinhold Segebrecht eine kurzgefaßte, aber eindringliche und gut bebilderte Übersicht über „225 Jahre Hamburger Hafenmühle J. P. Lange Söhne". Auch hier möchte man an ähnliche Entwicklungen aus Bauern- oder handwerklich betriebenen Mühlen in Bremen denken, etwa an die Buschmannsche oder später die Erlingsche — die heutige Rolandmühle —, oder auch an die der Gebrüder Nielsen, die wie die von Lange in den hohen Zeiten der Segelschiffahrt Schiffszwieback herstellte und sich erst nach Mitte des vorigen Jahrhunderts auf die Reismüllerei „spezialisierte". — In einem mit Hilfe der Hamburger „Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle" herausgegebenen, vorzüglich ausgestatteten Privatdruck behandelt Maria Möring unter dem Titel „A. Kirsten, Hamburg" aus Anlaß des 125jährigen Bestehens die Geschichte dieses rühmlichst bekannten Unternehmens, die gleichzeitig, wie oft bei Privatfirmen dieser Art, immer auch ein Stück Familiengeschichte ist. Aufschlußreich ist hier die gut gesehene und ebenso dargestellte Verbindung zwischen Schiffsmaklerei und -reederei, wie man sie häufig bei Betrieben dieser Art — auch in Bremen — finden kann. Seine Stärke hatte das Kirstensche Unternehmen in der von ihm als erstes gepflegten Englandfahrt, hier den Englanddiensten des Norddeutschen Lloyd, später der Argo-Linie, verwandt, mit der zusammen ja auch nach dem letzten Kriege diese Verbindungen wiederaufgenommen wurden. Ein Übergreifen auf die transozeanische Schiffahrt ist A. Kirsten indessen nur vorübergehend gelungen: im südamerikanischen Westküsten- wie im Indiendienst waren die Wettbewerber stärker, hier die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" in Bremen. Es werden

in diesem Buch naturgegeben mehrfach auch bremische Schiffahrtsbelange berührt; in solchem Zusammenhang aber von dem „rührigen Lloyddirektor Meyer" lesen zu müssen, ist des Guten zuviel. Gemeint ist nämlich H. H. Meier, Bremens großer Überseekaufmann, Gründer des Norddeutschen Lloyd und Vorsitzender seines Verwaltungs-(Aufsichts-)rates, niemals aber sein Direktor! — Bremens Ostasienfirmen und seine fernöstliche Schiffahrt kommen mehrfach in Bd. 8 dieser Reihe zu Wort, in dem Ernst Hieke eine ganz hervorragend ausgestattete, von ihm selber geschriebene Abhandlung über „Die Reederei M. Jebsen A.G., Apenrade" (1953) zu ihrem 75jährigen Bestehen veröffentlicht. Denn das Feld dieser Gesellschaft war die ostasiatische Küstenfahrt: ihr Verhältnis zum Norddeutschen Lloyd wurde also dargestellt, trotz des für Heinrich Wiegand gegebenen Lobes, nicht in jedem Falle in vorsichtiger Abwägung. Daß die seit dem ersten Weltkrieg unter dänischer Hoheit befindliche Reederei in den für Ostasien so unruhigen Jahren vor dem zweiten Weltkrieg mit Melchers & Co. eine Linienfahrt von Shanghai und anderen Häfen nach Hongkong als „Jebsen-Melchers-Linie" unterhielt, dürfte weniger bekannt sein. Zum ersten Male erfahren wir in breiterer Öffentlichkeit auch etwas über die Unternehmungen der Bremer Häuser Lauts & Haesloop in Swatou und Lauts, Wagner & Co. in Hongkong, über die sich Johann Lauts, der darüber eingehende Aufzeichnungen hinterließ, persönlich stets ausgeschwiegen hat.

Heft 3 des 1. Bandes der von der oben genannten Forschungsstelle herausgegebenen „Hamburger Wirtschaftschronik" (1952) enthält im ganzen die stark verkürzten Lebenserinnerungen Peter Keetmans (1766—1831), eines Hamburger Kaufmanns aus einer Familie holländischer Herkunft, der selber im Hollandgeschäft tätig war, aber mehr als über seine wirtschaftlichen Unternehmungen, abgesehen von seinen Familienverbindungen, über die allgemeinen politischen und Zeitverhältnisse als aufmerksamer und nüchterner Beobachter berichtet und in diesem Sinne hinsichtlich unserer Seestädte gute Hilfe für die Beurteilung der umwälzenden Jahrzehnte um die Wende zum 19. Jahrhundert bietet. Man möchte ähnliche Darstellungen aus Bremen veröffentlicht sehen, wäre hier jedoch auf die mit weiter ausholenden Ansprüchen auftretende zeitgenössische Geschichte des Bürgermeisters Heineken angewiesen. Keetmans Darstellung führt vorübergehend nach Bremen, wo seine erste, im Kindbett später verstorbene Frau als junges Mädchen eine Zeitlang bei seinem Freunde, dem Pastor Buhl von Remberti, lebte.

„Getreide aus Übersee" ist der Titel einer sehr sach- und fachkundigen Abhandlung von Albrecht Düren, die als Bd. 4 der Schriftenreihe „Bremische Wirtschaft" (Internationale Verlagsgesellschaft, Bremen, 1953) erschienen ist. Es geht dem Verfasser darum, im heutigen Stande die große Bedeutung des überseeischen Getreidehandels, insbesondere auch für die Weser und für Bremen, darzustellen, mit weiter Sicht auf die weltweiten Zusammenhänge dieses Handels, die von einer förmlichen Getreidepolitik sprechen lassen. Solch Beginnen ist aber ohne Hinweise auf die geschichtliche Entwicklung nicht möglich; auch darüber mag man manches aus diesem Büchlein entnehmen. — Gleiches gilt von den früher in dieser Reihe erschienenen Schriften, der von C. Timm über den „Kaffee" (1950), der von Helmut Hüsener über den „Baumwollhafen Bremen" (1951) und der von Karl Löbe über „Holz als Seehafengut" (1952). Neuerdings, 1953, hat sich diesen Büchern ein Sammel- und Gemeinschaftswerk über die Fischwirtschaft an der Niederweser

hinzugesellt, das, herausgegeben von der „Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, Bremen", unter dem Doppeltitel „Bremerhaven — Der führende Fischereihafen" und „Der größte Loggerhafen — Bremen-Vegesack" in der in Einzelaufsätzen aufgegliederten Darstellung des heutigen Zustandes doch auch in vielem das geschichtliche Werden berücksichtigt.

Im „Mindener Jahrbuch", Neue Folge 3, „Mindener Beiträge zur Geschichte, Landes- und Volkskunde des ehemaligen Fürstentums Minden", Minden 1951, beschreibt Gerhard Schrader als einen „Beitrag zur westfälischen Wirtschaftsgeschichte", „Gernsheim, Die Gründung Joh. C. F. Schraders", eines seiner Vorfahren, und damit die Geschichte einer nördlich von Minden gelegenen Glashütte. Von zwei bremischen Kaufleuten, Johann Schrader und Cornelius Lampe, ins Leben gerufen, als sich für sie in der Zeit der französischen Festlandssperre die Notwendigkeit ergab, ihr brachliegendes Geld nutzbringend anzulegen, gingen die Erzeugnisse dieser Hütte zu großem Teil über Bremen nach Übersee, vor allem in die Vereinigten Staaten, die dieser Einfuhr durch ihre Zollpolitik damals indes vielerlei Schwierigkeiten bereiteten. Das abseits gelegene Werk hat später nicht mehr recht gedeihen wollen; so trat ihm 1871 eine neue Anlage in Brackwede zur Seite; 15 Jahre später wurden die Reste der alten verkauft. — Von einem nach den Befreiungskriegen herrschenden blühenden Lumpenhandel aus dem Mindenschen nach Bremen, vielmehr eigentlich einem Lumpenschmuggel aus dem Bückeburgischen heraus — für die Papiererzeugung waren die Lumpen allerorts sehr begehrt —, weiß Eberhard Tacke in seinem kurzen Beitrag „Über ein bemerkenswertes Velinpapier-Gedenkblatt zum Jahre 1813/14 aus der Papiermühle Gretesch bei Osnabrück" in Heft 26, S. 622 ff, des „Neuen Archivs für Niedersachsen" (1951) zu berichten: es handelt sich hier um ein aus England eingeführtes, für Deutschland neues Verfahren, das in Wasserzeichen das Gedenken an die Befreiuung von der französischen Fremdherrschaft festhält.

Im 1. Jahrg. der „Norddeutschen Familienkunde" (Göttingen, 1952), S. 74 bis 78, 96—98 und 113—118, veröffentlicht Gustav Wehner aus dem von Friedrich Spengemann in Auszügen herausgegebenen Bordbuch des im Dienste der Firma H. H. Meier & Co. fahrenden Kapitäns Jürgen Meyer [12]) die Namen von 2645 Fahrgästen in abc-licher Reihenfolge, ein verdienstvolles Unternehmen angesichts der Tatsache, daß außer zwei kleinen, von bremischen Auswandererfirmen in den dreißiger Jahren geführten Listen [13]) und diesen Namen nichts vorhanden ist, was über Person und Herkunft der Auswanderer über Bremen, den größten deutschen Auswandererhafen, Auskunft geben könnte.

*

Heft 24 (1951) des „Neuen Archivs für Niedersachsen" gibt als Sonderheft: „Ein Jahrhundert statistischer Arbeit in Niedersachsen", eine Darstellung der Entwicklung der Statistik im Lande, im Rahmen des heutigen niedersächsischen Staates, also ohne Bremen. Aus dem übersichtlich zusammenstellenden Aufsatz von Walter Rosien über „Die Anfänge der Landeskunde und Stati-

[12]) Friedrich Spengemann, Die Reisen der Seefregatten „Isabella", „Pauline", „Meta" und „Uhland" (Bremen 1937).

[13]) Vgl. Brem. Jahrb., Bd. 41, S. 369 f.

stik in Niedersachsen" sei die hier gegebene schöne Würdigung Adams von Bremen als eines Geschichtsschreibers, „der mit wirklichem geographischen Sinn begabt war", erwähnt, daneben die Anregung, die niederdeutschen Chroniken, für die als beispielhaft die Rynesberg-Schenesche Chronik namentlich aufgeführt wird, für die niederdeutsche Landeskunde auszuwerten.

*

Auf eine sehr aufschlußreiche Zeittafel sei aufmerksam gemacht, die Fritz Hamm in Heft 18 (Jahrgang 1950) des „Neuen Archivs für Niedersachsen" veröffentlicht, als „Zeitangaben zur Naturgeschichte und zum Eingriff des Menschen in die Natur Niedersachsens seit Beginn der letzten Vereisung", eine Zusammenstellung von erdgeschichtlichen Ereignissen, einschneidenden Veränderungen, die der Mensch im Landschaftsbild hervorrief, Bestandänderungen der frei lebenden Tier- und Pflanzenwelt und dergleichen mehr. Was Bremen angeht, so vermißt man eine Erwähnung des Einsetzens der Hollersiedlung zum Jahre 1106, wie genauere Zeitangaben zur Weserkorrektion, die nicht erst 1888 begann. Die Angaben zum Auftreten der Pest wären für Bremen auch zu berücksichtigen. Für 1350 liegt die genaue amtliche Ziffer aus dem Bürgerbuch vor; 1397 ist als Pestjahr in Bremen nicht bekannt, wohl aber 1597, wie solche Jahre mit Massenkrankheiten in Bremen bis in den Anfang des 18. Jahrhunderts hinein vorkommen. Hinzuweisen wäre hier auf die Zusammenhänge zwischen Pestseuchen und Rattenplage, wie sie die Forschungen von Erich Woehlkens am Beispiel Uelzens deutlich gemacht haben. — In Heft 1/2 des Jahrgangs 1953 derselben Zeitschrift ist eine zwar nur kurze, aber sehr eindrucksvolle, die hierher gehörigen wichtigen Fragestellungen knapp und eindringlich beleuchtende Geschichte der Moorversuchsstation in Bremen enthalten, aus der Feder ihres früheren Direktors Friedrich Brüne, unter dem Titel „75 Jahre Moorversuchsstation in Bremen"; dabei wird der Anstoß, der von Bremen aus zu ihrer Gründung, vor allem durch Franz Buchenau und Wilhelm Olbers Focke, gegeben wurde, füglich hervorgehoben.

*

In Heft 18 (Jahrg. 1950) des „Neuen Archivs für Niedersachsen" gibt Wilhelm Peßler zu der im Atlas Niedersachsen (Deutscher Planungsatlas, Band II) erschienenen „Hausformenkarte von Niedersachsen" die nötigen Erklärungen über Erarbeitung und Inhalt der künstlerisch ausgeführten, durch hineingesetzte Hausformen und beigegebene Grundrisse anschaulich gemachten, eindrucksvollen Karte mit allen auf ein Mindestmaß beschränkten, aber unbedingt dazugehörigen Erklärungen: in Kürze eine hervorragende Hausformenfibel für Niedersachsen. — Aus der großen Zahl der Aufsätze, die das für den „Museums- und Heimatverein Harburg-Stadt und -Land e. V." von Willi Wegewitz herausgegebenen Harburger Jahrbuch IV (1950/1951) enthält, sei der von Gerhard Eitzen über „Alte Hausgefüge im nordöstlichen Niedersachsen" als wertvoller Beitrag zur Erforschung des niedersächsischen Bauernhauses hervorgehoben, als begrüßenswerte Anregung auch der von Ernst Reinstorf über „Inventarverzeichnisse im Lüneburgischen um 1700 als Hilfsmittel bei der Erforschung der niedersächsischen Sachkultur". — Über „Kruken und Krüge" schreibt Curt Sauermilch in Heft 26 (S. 599—613) des „Neuen Archivs für Niedersachsen" (1951) in Beschränkung auf ihre „Entwicklung in der Land-

schaft der Oberweser", aber doch auch hinsichtlich der Ausfuhr nach Bremen bedeutungsvoll, — ein kleines Gegenstück zu der Arbeit von Ernst Grohne in der „Jahresschrift des Focke-Museums 1940" über „Tongefäße in Bremen seit dem Mittelalter", auf die hier auch Bezug genommen wird.

Zur Namenkunde bietet das „Niedersächsische Jahrbuch für Landesgeschichte" in seinem 23. Bd. (1951) über „Die niedersächsischen Meier" aus der Feder des Hildesheimer Stadtarchivars Paul Zoder eine „Sozial- und agrargeschichtliche Studie", die, bei der nötigen von dorther genommenen Grundlegung in der Hauptsache aber doch eine namenkundliche ist und ihren Hauptwert in dem ausführlichen Verzeichnis der mit „Meier" zusammengesetzten Namen samt deren Belegstellen und Ausdeutungen hat. Die Auswahl bleibt auf ostfälisches Gebiet beschränkt, was ihre Verwendbarkeit, insbesondere hinsichtlich der mit Ortsbezeichnungen zusammengesetzten „Meier-Namen", für Bremen einengt, bleibt doch das Bremen benachbarte und für den Zustrom seiner Bevölkerung besonders ergiebige „klassische" Gebiet der „Meier-Namen" im Hoyaischen unberücksichtigt. Dennoch dürfte diese Arbeit in einer Stadt, in deren Adreßbuch dem Verhältnis nach so viel Meier vertreten sind wie kaum in einem anderen, nicht nur Aufmerksamkeit beanspruchen, sondern hochwillkommen sein. — Das 1. Heft einer neu gegründeten volkskundlichen Zeitschrift, der von Walter Hävernick herausgegebenen, in Hamburg erscheinenden „Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde", ist dem Gedächtnis Otto Lauffers gewidmet, des 1949 verstorbenen Hamburger Volkskundlers. Es veröffentlicht von ihm einen nachgelassenen, die Erklärung des eigenen Namens zum Ausgangspunkt nehmenden Aufsatz über den „Laufenden Boten im Nachrichtenwesen der früheren Jahrhunderte", über sein Amt, seine Ausstattung und seine Dienstleistung. Es ist schade, daß der Verfasser das Buch von Christian Piefke über „Die bremische Landespost" noch nicht kennen konnte: er würde sich die hier gebotenen Belege gewiß nicht entgehen lassen haben. Ob es nach dem Erscheinen dieser Hamburger Veröffentlichungsreihe noch möglich sein wird, die „Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde" in Bremen aufleben zu lassen?

In einer aufschlußreichen namenkundlichen Arbeit bietet Gerhard Lohse im 51. Bd. des Oldenburger Jahrbuchs (1952) „Zur Deutung des Namens ‚Rodenkirchen'" einige Hinweise. Er bringt ihn in Zusammenhang mit der Missionstätigkeit der Bremer Kirche im 9. Jahrhundert; das Grundwort wird dabei von ihm als sächsisch-niederdeutsch angesprochen, während das angelsächsisch und altsächsisch (im Heliand) belegte Bestimmungswort rôda als „Kreuz", „Kreuz Christi", gedeutet wird. Das ganze würde also „Kirche zum heiligen Kreuz" besagen. — Zur Deutung des Namens „Weser" weiß Ernst Christmann in der „Pfälzer Heimat", 4. Jahrg., Heft 1 (1953), S. 18, vom pfälzischen Bachnamen Wiesbach [14]) her gar Beachtliches zu sagen. Die ältest belegten Formen sind hier, aus dem 8. Jahrhundert, Wisore und Wisere. Er stellt dazu die Visera, Wisera (1153), heute Vesdre, in der Provinz Lüttich, einen Nebenfluß der Ourthe, im Rheinland übrigens Weser und Weze genannt [15]), sowie die französischen Flüsse Vezère in den Departements Corrèze et Dordogne und Haute Vienne, die in alten Urkunden als Visera auftreten, und die

[14]) Der Wiesbach mündet nördlich von Kreuznach in die Nahe.
[15]) Vgl. Ritters Geogr.-Statist. Lexikon, 3. Aufl. (1883), II, S. 854.

englische Wear, Wiar, ursprünglich Visuri — alles Flüsse, die in ehemals keltischen Gebieten fließen, wie übrigens auch der Oberlauf unserer Weser. Der Name „Weser" wäre also keltischen Ursprungs und würde einfach „Wasser" bedeuten.

In dem Mitteilungsbrief, den der „Verein für niedersächsisches Volkstum" in Bremen in Ermangelung der früher gewohnten Jahrbücher zu Neujahr 1950 herausgab, macht Diedrich Steilen unter dem Titel „Kuhgraben, Kuhmühle, Kuhfleet, Kuhberge" mit aller Vorsicht auf eine bisher noch nicht bekannte Namensdeutung für den allen Bremern bekannten „Kuhgraben" im alten Holländer-Siedlungsgebiet nördlich der Stadt aufmerksam, indem er unter Hinweis auf eine Anzahl verwandter Bezeichnungen das alte „co" als „Grenze" auffassen möchte, in einem anerkennenswerten Versuch, der von den niederdeutschen Sprachwissenschaftlern nachgeprüft werden sollte. In den Northeimer Heimatblättern, 1953, Heft 3, S. 16 ff., führt er, ausgehend von der Frage: „Was bedeutet der Name ‚kogatze' in Northeim?" und neue Belege sammelnd, den Versuch geschickt weiter. — Im 33. „Jahrbuch der Männer vom Morgenstern" deutet derselbe Verfasser den „Scharrsdamm zwischen Hagen und Uthlede" gleichfalls als „Grenzdamm" von „schare" = Schneise, „Scheidung". — Hans Wiswe kommt in Band 74 (1951) des „Niederdeutschen Jahrbuchs" (des „Vereins für niederdeutsche Sprachforschung") unter dem Titel „Helleveger" gelegentlich einer kritischen Untersuchung, ob dieses Wort, wie es Martha Åsdahl-Holmberg im 5. Band der in Lund erscheinenden „Niederdeutschen Mitteilungen" tut, als „Schornsteinfeger" erklärt werden dürfe, auch auf die niederdeutsche Orts- und Flurbezeichnungen „Helle" zu sprechen, die er nicht nur als „abschüssiges", sondern auch als „minderwertiges, für Abfall bestimmtes" Land erklärt haben möchte, was hinsichtlich der bremischen Belege („Kleine Helle", „to der Hellen" in Oberneuland) wohl angemerkt werden müßte. — Im 14. Jahrgang der „Hamburgischen Geschichts- und Heimatblätter", S. 198 f., macht E. P. Lüders in einem kurzen, aber gehaltvollen Aufsatz „Zur Deutung der Straßennamen Kattrepel und Meßberg" in Hamburg mit einer neuen Erklärung für den umstrittenen Namen Katrepel als „Sumpfstreifen" bekannt, die immerhin etwas für sich hat. Es ist zu bedauern, daß er unter dem vielen, von ihm herangezogenen Schrifttum nicht den Aufsatz von Hermann Tardel: „Katrepel. Ein Beitrag zur Ortsnamenforschung", im 1. Jahrgang der „Niederdeutschen Zeitschrift für Volkskunde" hat.

In einer im 74. „Niederdeutschen Jahrbuch" des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung veröffentlichten belangvollen Abhandlung Rudolf Bülcks: „Lewer duat as slaw", „Geschichte eines politischen Schlagwortes", wird Westfriesland als die Heimat dieses heute für Nordfriesland eigentümlichen, aber erst während des schleswig-holsteinischen Freiheitskampfes zu seiner Bedeutung gekommenen friesischen Wahrwortes nachgewiesen und dabei als Zeuge für die mittelalterlichen Vorläufer des Wortes ein im 13. Jahrhundert in Bremen lebender Franziskanermönch Bartholomaeus Anglicus erwähnt, der in einem dicken Buch auch über die Freiheit der Friesen geschrieben habe.

„Zu Hermann Boßdorfs ‚Störtebecker'", dem nach Stoff, Sprache und dramatischer Wirkung so ungemein belangreichen, vom Dichter nachgelassenen Fragment, erweist Willy Krogmann im selben Band des „Niederdeutschen Jahrbuchs" des „Vereins für niederdeutsche Sprachforschung" entgegen der Auffassung einiger anderer Beurteiler die von Boßdorf in Bremen 1921 in der

Zeitschrift „Niedersachsen" veröffentlichten Szenen als die von ihm beabsichtigte letzte Fassung.

Alfred Dieck sammelt im 26. Heft (1951, S. 614 ff.) des „Neuen Archivs für Niedersachsen" unter dem Titel „Hackelberg, Stöpke und Rübezahl in Niedersachsen" Belege dafür, daß nicht nur die beiden ersten Sagengestalten im südlichen Teil des Landes noch heute lebendig sind, sondern daß auch der schlesische Rübezahl, durch Flüchtlinge übertragen, hier eine Stätte gefunden hat. Durch die Erscheinung des „Brockengespenstes" und durch eidetische Erlebnisse ist der Glaube an Rübezahl neu entfacht, unter Umständen dieser auch mit dem Hackelberg zu einer Gestalt verschmolzen worden.

*

Eine für die Bremer Familiengeschichte höchst aufschlußreiche Studie „Bremer Patrizier als Ahnen ostfriesischer Bauerngeschlechter" veröffentlicht Gerhard de Buhr als Privatdruck. Es handelt sich hier um die Familien Zernemann, Kenkel, Zierenberg, von Büren, Krefting und die Gelehrtenfamilie Chytraeus, Namen, die in der Geschichte Bremens in nachmittelalterlicher Zeit viel bedeutet haben. — Die im 51. Bd. des „Oldenburger Jahrbuchs" mit einem Fünften Teil fortgesetzten „Quellen zur oldenburgischen Familiengeschichtsforschnug" von Richard Tantzen führen wiederum manche Persönlichkeiten an, die auch in Bremen nicht unbekannt gewesen sind.

*

Heft 5 der „Hamburger Beiträge zur Numismatik" (1951) enthält für die bremische Münzgeschichte nicht sehr viel Wesentliches. Lediglich weist P. Berghaus in seinem Aufsatz „Deutsche Münzen des 11. Jahrhunderts im Kunigl. Myntkabinettet, Stockholm", einen mit Wahrscheinlichkeit in Emden geprägten Pfennig des Erzbischofs Liemar (1072—1101) nach. In einem Münzfund zu Eimelrod im waldeckischen Uppland fand sich ein Bremer Grote von 1748; ebenso waren nach einem Bericht von R. Ohly in Heft 6/7 derselben Zeitschrift in einem Fund in Battenhausen, Kreis Frankenberg (Hessen), ein 24-Groten- und drei 12-Grotenstücke aus den Jahren 1654—1666. In dem bereits 1910 gehobenen, aber erst jetzt von Eberhard Hermann Werther beschriebenen Fund von Meckelstedt, Kreis Wesermünde, waren verschiedene Brakteatem Bremer Herkunft, darunter drei aus der Zeit Gerhards II.

*

Die von der bremischen Bauverwaltung herausgegebene Veröffentlichungsreihe „Die Neugestaltung Bremens" verdient trotz ihrer auf das Neue gerichteten Absichten schon deshalb in einer Übersicht über Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte Erwähnung, weil ein geschichtlich Gewordenes immer Ausgangspunkt für die Neuplanung sein muß, wenn aus dem neuen Bremen das vertraute Gesicht des alten wieder hervorleuchten soll. Diese Wertung gilt für Heft 1 (1948), in dem Heinz G. Wohlgemuth über „Das Verkehrsproblem" handelt, und selbst die Erhebungen, die Hans Oppermann in Heft 2 (1950) über „Das Baujahr 1949" im Wohnungsbau anstellt, sind ohne die Anknüpfung an überlieferte Bremer Verhältnisse nicht zu denken. Eine köstliche Gabe für den Freund bremischer Geschichte ist aber die als Heft 3 (1951) als Unterlage für den Wettbewerb um die Gestaltung der Ostfront des Marktplatzes her-

ausgebrachte, mit reichem Bildschmuck versehene Arbeit von Gertrud Harms über „Die geschichtliche Entwicklung des Bremer Marktplatzes". Sie erschöpft sich nicht in gewissenhafter, höchstens in einigen Kleinigkeiten zu berichtigender Darstellung des Werdens im äußeren Bild, sondern durchdringt und beleuchtet von der Ideengeschichte, und hier nicht nur von der baukünstlerischen her, und führt so den Leser zum Erleben dieses einzigartigen Platzes, der, als lebendiger Körper vom Mittelalter geformt, sein Leben all die Jahrhunderte nachher, trotz störender Eingriffe, im ganzen doch bewahrt hat und nun von uns verlangt, es ihm nach dem ihm innewohnenden eigenen Lebensgesetz ganz wiederzugeben. Der bremischen Bauverwaltung gebührt besonderer Dank, daß sie jedem Mitglied der Historischen Gesellschaft ein Stück dieser ausgezeichneten Schrift schenkte. Von dem nachfolgenden, gleichfalls recht guten, von verschiedenen Verfassern bestrittenen Heft über Bremens „Grünanlagen" (1952) wurde zu unserer Dankverpflichtung ebenso eine größere Anzahl zur Verfügung gestellt.

Zum Schluß sei auf die jüngste Neuerscheinung gern aufmerksam gemacht: Zu seinem fünfzigjährigen Bestehen hat der „Verein für niedersächsisches Volkstum" erstmalig nach dem Kriege im November 1954 eins seiner „Niedersächsischen Jahrbücher" erscheinen lassen, als Festschrift unter dem verpflichtenden Titel: „Heimat und Volkstum". Es bringt aus der Feder Diedrich Steilens, seines verdienstvollen Herausgebers, einen Überblick über die Geschichte des Vereins („Fünfzig Jahre Verein für niedersächsisches Volkstum"), der zugleich ein Rechenschaftsbericht ist und die Fülle der Arbeitsgebiete und -vorhaben zeigt, auf denen er sich heimatpflegerisch betätigt hat und noch betätigt. Sondergebiete daraus werden von berufenen Sachkennern dargestellt, die auch von ihrer amtlichen Stellung her mit diesen Angelegenheiten befaßt waren, so, wenn Gustav Ulrich unter Mitarbeit von Ernst Grohne „Von bremischer Baudenkmalpflege in den letzten 50 Jahren" berichtet oder der Letztgenannte „Zur Frage der Bestandsaufnahme der bäuerlichen Kunst", dazu der Verfasser dieser Übersicht „Aus der Werkstatt der Namengebung" über „Bremische Straßennamen". Dahin gehören ferner Einzelaufsätze, die alle irgendwie auch das Gebiet bremischer Geschichtsforschung streifen, etwa der von Karl Helm über „Das Haus der Familie Pflüger" an der Bremer Schlachte oder der von Rudolf Stein über den „Roland von Bederkesa", von demselben auch ein warmherziger Appell für die Erhaltung der als Ruinen verbliebenen mittelalterlichen Bauzeugen: „Abbruchreife Ruinen oder unantastbare Urkunden?", ebenso die schwierige, aber ausgezeichnet gelungene Deutung, die Adolf Börtzler der „Mittelgruppe der sinnbildlichen Figuren am Bremer Rathaus" gibt. Diese Bezogenheit auf die bremische Geschichtsforschung trifft auch auf die in diesem Jahrbuch enthaltenen volkskundlich, kultur- oder wirtschaftsgeschichtlich ausgerichteten Beiträge zu, so auf den von Bernhard Rutenberg, der unter dem Schlagwort „Schinkenhochtied" ein Spiegelbild der bäuerlichen Feste im Niedervieland gibt, oder auf den von Fritz Peters über „Fastnacht im alten Bremen", desgleichen auf den von Diedrich Steilen über „Das Galjon" und auf den von Hans Peters über den „Korkschneider". Aber wie auch rein volkskundliche Arbeiten neben dem wegweisenden, aus der Tiefe des Volkstums schöpfenden Aufsatz Hinrich Knittermeyers „Um unser Plattdeutsch" vertreten sind, so fehlt auch die rein geschichtliche Darstellung nicht, wie etwa in dem Abdruck der wundersam feinen Ansprache, die Curt Allmers bei einem Besuch des „Vereins für niedersächsisches Volkstum" in

Zütphen über „Heinrich von Zütphen" gehalten hat. Fritz Müller endlich trägt auf Grund glücklich geborgener Funde aus der Weser schlüssige Beweise dafür zusammen, daß der Neandertalmensch zu seiner Zeit auf dem Raum gelebt hat, den heute das Bremer Gebiet bezeichnet. Eine Fülle guter Beiträge sind hier also zusammengekommen, die auch geschichtlich neue Kenntnisse und Erkenntnisse vermitteln, daneben aber alle von warmer Heimatliebe durchhaucht sind, wie es am eindrucksvollsten vielleicht in dem von Hanna Lampe zum Ausdruck kommt, wenn sie am Erinnerungsmal der „Großen Pappel" in der östlichen Vorstadt das Bild ihres der vordringenden Stadt geopferten Jugendlandes beschreibt.

Abgeschlossen zum 15. November 1954

XIII.

Buchbesprechungen

Ernst Grohne, Mahndorf

Frühgeschichte des bremischen Raumes

Bremen 1954. Walter Dorn Verlag. 373 S., 850 Abb., 29 Tafeln, 6 Karten. 29,— DM.

Der bedeutende Fundplatz Mahndorf, der in dem vorliegenden Werk behandelt wird, ist der Fuchsberg, eine 20 Meter hohe Kuppe des langgestreckten Dünengürtels, der den Weserlauf von Achim bis Burg an seinem Ostufer begleitet. Als die Ausgrabung 1936 nach Überwindung großer Schwierigkeiten begonnen werden konnte, war bereits die Hälfte von dem ursprünglichen Fuchsberg abgebaggert. Es ist das unvergängliche Verdienst des Verfassers, hier noch eben zur rechten Zeit rettend eingegriffen zu haben, um das wertvolle Material, das er uns in seinem Werke vorlegt, im Wettlauf mit dem Greifbagger für die Wissenschaft zu sichern und in den Krisenzeiten des zweiten Weltkrieges vor dem zerstörenden Bombenhagel zu erhalten und bestmöglichst auszuwerten. Dabei hat sich der Verfasser nicht nur darauf beschränkt, in gebotener Hast die Schätze zu sammeln, sondern er hat die mannigfachen Grabanlagen genauestens untersucht, gezeichnet und kartiert, so daß dieses Gräberfeld in dem vorhandenen Umfange und in der Mannigfaltigkeit seiner Bestattungsarten ein klares Bild von den gegebenen Fundverhältnissen zu liefern imstande ist. Darüber hinaus hat der Verfasser durch genaues Schürfen und Sieben des gesamten Fundraumes eine große Anzahl wertvoller Grabbeigaben als Streufunde bergen können, die bei einer Notgrabung, die sich nur auf das Grabinventar beschränkt hätte, achtlos verlorengegangen wären.

Mit Recht sieht der Verfasser den Wert dieser Ausgrabung in der ungewöhnlich langen Benutzungsdauer der Begräbnisstätte, ferner in dem großen Variationsreichtum der Funde und schließlich in der Seltenheit einer derartigen systematischen Grabung.

Die erste Überraschung, die Mahndorf brachte, waren die einwandfrei datierbaren Brandgruben, Brandflächen mit und ohne Steinsetzungen und die Knochenlager. Aus großer Sicht behandelt der Verfasser Art und Vorkommen der Brandgruben: das sind etwa ½ Meter starke, kreisrunde Vertiefungen, in die der gesamte Scheiterhaufenrückstand gesenkt wurde. Sie waren bisher charakteristisch für die Bestattungen der ersten beiden nachchristlichen Jahrhunderte; aus jüngerer Zeit sind sie bisher noch kaum in solcher Anzahl und mit einwandfreier Datierungsmöglichkeit beobachtet worden. Auch bei den sechs Knochenlagern, einem Grabtyp, mit dem man bisher nicht recht fertig werden konnte, ist in Mahndorf durch die Beigabe eines römischen Tongefäßes eine Zuweisung in das 4. Jahrhundert möglich gewesen. Eingehend werden sodann die sogenannten Brandflächen behandelt: das sind bis vier Quadratmeter große Knochenlager mit schwärzlicher Unterlage, in zwei Fällen sogar von einer rechteckigen Steinsetzung umgeben. Es mag möglich

sein, daß ähnliche Anlagen auch auf den übrigen Sachsenfriedhöfen vorhanden waren; jedenfalls sind sie bisher nicht beobachtet noch behandelt worden. — Den größten Teil der Brandbestattungen nehmen die sogenannten Brandgräber ein, bei denen der oft sogar gewaschene Aschenrückstand der Knochen in ein dazu bestimmtes Tongefäß geschüttet wurde und dann in etwa 50 Zentimeter Tiefe in die Erde kam. Der Verfasser konnte wegen der günstigen Lagerungsverhältnisse annähernd 115 Gefäße fast unbeschädigt bergen; eine vielleicht noch größere Anzahl ist bei der Anlage der jüngeren Körpergräber oder in jüngster Zeit bei der Abtragung der Düne zerstört und ihr Inhalt verstreut worden. Daraus erklärt sich wohl auch die große Anzahl metallischer Streufunde, die mehr oder weniger Brandspuren aufweisen. Der Verfasser versucht, dieses umfangreiche Gefäßmaterial nach typologischen und chronologischen Gesichtspunkten zu ordnen. Bei einer zweifellos altkaiserzeitlichen Schale (Abb. 18) spricht er von einer „spezifisch chaukischen Keramik" und wundert sich, daß nicht mehr Gefäße dieser Gattung auf der Düne angetroffen wurden. Es mag sein, daß mir unbekannte Keramikfunde der näheren Umgebung charakteristische chaukische Merkmale tragen, auch entspricht es wohl der herkömmlichen Meinung, das Bremer Gebiet zum Chaukenland zu rechnen; das kaiserzeitliche Gefäßmaterial auf der Düne gestattet aber in seiner Ausprägung noch nicht, von c h a u k i s c h e r Ware zu sprechen.

Die übrige Keramik der Düne zeigt die charakteristische altsächsische Prägung in ihrer typischen Formung und in der Mannigfaltigkeit der ornamentalen Ausgestaltung. Mit Recht verweist der Verfasser dabei auf die nahe Verwandtschaft der Mahndorfer Keramik mit der von den übrigen sächsischen Urnenfriedhöfen, bis auf einige charakteristische Sonderbildungen, die hier und dort fehlen, vielleicht, weil der Friedhof sie nicht enthielt oder weil ein kunstgeübter Töpfer solche Varianten nur für ein engbegrenztes Gebiet erfand. Ob es sich bei dieser sächsischen Keramik um „hausbackene" Ware von Frauenhand handelt, wie der Verfasser mit guten Gründen annehmen möchte, wird erst endgültig geklärt werden können, wenn das umfangreiche Gefäßmaterial von Westerwanna geschlossen zum Vergleich vorliegt.

Von ganz besonderem Wert für die Sachsenforschung ist das mannigfaltige Fibelmaterial, das sowohl in den Brand- als auch in den Körpergräbern — und besonders als Streufunde in der einstigen Bestattungsschicht — geborgen werden konnte. Zeigte noch die Keramik eine gewisse Übereinstimmung mit der der übrigen Sachsenfriedhöfe, so brachte das Mahndorfer Fibelmaterial namentlich in den dreilappigen und in den rundköpfigen Formen besondere Gruppen, die sowohl in Westerwanna als auch am Galgenberg völlig fehlen. In der Abbildung aller Fibelformen und deren Varianten und in der eingehenden Erörterung über Vorkommen und Entwicklung liegt der besondere Wert dieses Werkes für den Forscher. Wenn eine stärkere Verwandtschaft der Metallbeigaben von Mahndorf mit denen von Perlberg bei Stade eindeutig ins Auge fällt, so ist allerdings zu berücksichtigen, daß diese beiden Fundorte wichtige Verkehrspunkte auf den alten Handelswegen zwischen dem Norden und dem rheinischen Kulturzentrum darstellen, während sich die Kultur im nordischen Küstenraum um Westerwanna weitab in der Stille vollziehen mußte.

Dennoch sind wichtige Übereinstimmungen in den Grabinventaren unverkennbar, die sich besonders in der Ausstattung der Körpergräber bemerkbar machen. Hier wie dort treten in den Nord-Süd-Gräbern der Männer bestimmte

Waffen auf und in den Gräbern der Frauen Fibeln, Perlenketten und sonstige Dinge des Schmuckes oder der hausfraulichen Betätigung. An dem Material von Mahndorf wird augenfällig, daß das Gräberfeld in streng kontinuierlicher Folge auf der Düne noch Jahrhunderte weiter belegt wurde, während die altsächsischen Bestattungen am Galgenberg um 500 jäh abbrechen und nach 600 mit einem friesischen Kolorit an anderer Stelle wieder beginnen. Diese Unterschiede bleiben im Prinzip bestehen, obwohl die Anlage von Pferdegräbern und karolingischen Ost-West-Bestattungen der ersten Christen auf beiden Plätzen zur gleichen Zeit zur Anwendung kamen. Aus seiner umfangreichen Sach- und Literaturkenntnis heraus weiß der Verfasser wertvolle Erläuterungen zu geben über den Sinn der einzelnen Bestattungsweisen, über Wesen und Vorkommen der Pferdegräber und über die Form und Geschichte des Totenrechts in frühgeschichtlicher Zeit. Aus statistischen Erwägungen kommt er zu der Annahme, daß dieses Gräberfeld noch bis ins 9. Jahrhundert fortbestanden haben muß. Damit hat er die Schwelle von der Frühgeschichte zum Mittelalter überschritten; von nun ab stehen ihm für seine Arbeit nicht nur die sachlichen Urkunden, sondern bereits die ersten schriftlichen Überlieferungen zur Verfügung; dazu kommen noch die geschickte Auswertung der Flur- und Ortsnamen und die Ergebnisse der Landschaftskunde. Sein Werk „Mahndorf", das nach dem Untertitel eine „Frühgeschichte des bremischen Raumes" bieten soll, durfte sich nicht nur auf eine bestmögliche Auswertung der Grabstätten beschränken; denn vor der Erforschung der Totenstätten rangiert die der menschlichen Siedlung in all ihren Wesensarten und Äußerungen und letzten Endes der Mensch selbst im Blickpunkt der zeitgenössischen politischen und kulturellen Ereignisse. Diesen schwierigen Weg geht der Verfasser mit einer umfassenden Sachkenntnis, zeigt die dazugehörigen Wohnstätten und überträgt seine Forschungen auf den gesamten bremischen Raum. Es ist kein Anhaltspunkt, keine Quelle, kein dinglicher Hinweis, in denen er nicht den weitmöglichen Aussagewert erkennt und geschickt in den Rahmen seiner Forschungen einbezieht, angestrahlt von den verschiedensten Disziplinen und Wissenschaften, damit das Kulturbild der jeweiligen Zeitstufe in einem überraschend klaren Licht erscheint.

Und alle diese Erkenntnisse und Ergebnisse und auch die seiner wissenschaftlichen Mitarbeiter sind in flüssiger Form zu Papier gebracht, so daß dieses umfangreiche Werk, das für die Hand des Forschers viel aufzählendes Material in sich aufzunehmen hatte, dennoch nicht die spannende Note verliert. Jeder Leser und besonders der Fachgelehrte wird seine helle Freude haben an den klaren und schönen Abbildungen; die Wiedergabe einer sächsischen Perlenkette *in situ* ist geradezu ein farbphotographisches Kunstwerk. Es wäre sehr zu wünschen, daß diese heimatliche Frühgeschichte des bremischen Raumes Aufnahme fände in den Bibliotheken der Schulen und der kulturfördernden Vereinigungen, gleichwie es ein unentbehrliches Rüstzeug werden wird für die Hand des Wissenschaftlers. Aufmachung, Druck und Einband geben dem schönen Buch den entsprechenden äußeren Rahmen; man muß allen Geldgebern Dank wissen, die die Herausgabe in der vorliegenden Form ermöglicht haben. Der Verfasser aber, der langjährige, verdienstvolle Direktor des Focke-museums, konnte sich mit diesem Werk kein besseres Monumentum errichten, das nicht nur ihm, sondern auch dem Ansehen des Senats der Freien Hansestadt — dem es gewidmet wurde — zur Ehre gereicht.

Karl Waller.

Regesten der Erzbischöfe von Bremen

Band II, 1. Lieferung (1306—1327). Bearbeitet von Günther Möhlmann. Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen (Bremen und die ehemaligen Länder Hannover, Oldenburg, Braunschweig und Schaumburg-Lippe), XI. Hannover/Bremen 1953. XV u. 79 S. 12,— DM.

Seitdem Otto Heinrich May 1937 den ausgezeichneten ersten, bis zum Tode des Erzbischofs Giselbert im Jahre 1306 reichenden Band dieser Regesten fertig vorlegen konnte, hat ein böses Mißgeschick über ihrer Günther Möhlmann übertragenen weiteren Bearbeitung gewaltet, die mit einem zweiten Band hundert Jahre weiterführen sollte, bis zum Tode des Erzbischofs Otto II. Der Bearbeiter hatte die Unterlagen für eine Abfassung der Regesten des Erzbischofs Johann Grand (1310 bis 1327) zusammengetragen, als er bereits vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges zu den Fahnen berufen wurde. Damit blieb die Arbeit auf Jahre liegen; weit schlimmer aber war der im Bombenkriege im Oktober 1943 eingetretene unersetzliche Verlust der wichtigsten Quelle für die weitere Bearbeitung, der Urkunden und Kopiare des Erzstiftes Bremen im Staatsarchiv Hannover. Es war demgegenüber ein Segen, daß wenigstens die Aufzeichnungen des Bearbeiters, im ganzen unversehrt, über den Krieg hinweggerettet werden konnten. Sie bilden, vermehrt durch etliche spätere, vor allem durch die verdienstvolle Mithilfe von Friedrich Bock im Vatikanischen Archiv gewonnenen Ergänzungen, die Grundlage für das, was nunmehr in ausgezeichnetem Druck vor uns liegt.

Über ihn und die Art der Bearbeitung braucht nur wenig gesagt zu werden. Sie entsprechen trotz einzelner Ausstellungen und Ergänzungen, die hier und da gemacht werden können, im ganzen dem guten Vorbild, das durch Otto Heinrich May im ersten Band entwickelt worden ist. Angesichts der besonderen Schwierigkeiten, unter denen die Arbeit geleistet werden mußte, verdient das besondere Anerkennung. Zeitlich gliedert sich diese seine Fortsetzung in drei Abschnitte, zwei kurze über die nur vier Monate währende Regierungszeit des hochbetagten Erzbischofs Heinrich von Golthorn und die sich dann bis zum Jahre 1310 erstreckende Sedisvakanz, ein sehr langer, über die unruhigen, von Wirren mannigfacher Art erfüllten Regierungsjahre Johann Grands, des ersten und einzigen Ausländers auf dem bremischen Erzstuhl und des Ersten, der vom Papste unmittelbar eingesetzt wurde. Es ist hier nicht der Ort, die wechselvolle Geschichte des so wenig charaktervollen Mannes und des ihm anvertrauten Landes zu erzählen: in diesen Regesten spiegelt sie sich trotz der an sich gegebenen Nüchternheit solcher Urkunden und Chroniknachrichten auf recht eindrucksvolle und anschauliche Weise. Darüber hinaus sind sie natürlich, zumal bei den genauen archivalischen und Schrifttumsnachweisen, eine in ihrem Werte gar nicht genug zu schätzende Quelle für jede weitere Forschung um diesen eigenartigen Mann.

Der Bearbeiter hat seinen 258 Regesten einen genauen Orts- und Personenweiser folgen lassen — doch wohl ein Zeichen dafür, daß er die Arbeit an den Regesten der bremischen Erzbischöfe nach dem Verlust des hannoverschen Bestandes über das Erzstift Bremen für zukünftig nicht mehr möglich gehalten hat. Nun sind solche Möglichkeiten aber vielleicht doch gegeben, aus vatikanischen Beständen und vielleicht auch aus Kloster- und ähnlichen Archiven im Heimatbereich heraus. Friedrich Bock, ein sehr sachkundiger Kenner des Vatikanischen Archivs, hat die Klärung der Möglichkeiten übernommen. Was dabei herauskommen kann, zeigt sein Beitrag zum vorliegenden Bande des

Bremischen Jahrbuchs am Beispiele Johann Grands selber; als der Herausgeber dieses Bandes glaubte ich ihm, ganz abgesehen von der allgemeinen Bedeutung seiner Ausführungen, um so mehr das Wort geben zu müssen, als es sich hier zum Teil um Angelegenheiten handelt, die für die Geschichte des mittelalterlichen Kirchenwesens in Bremen von besonderem Belang sind. Hoffen wir aber auf weitere gute Erfolge! Dann wird es vielleicht doch möglich sein, nach dem schuldigen Dank an den bisherigen Bearbeiter auch die Regesten des Erzbischofs Burchard Grelle, des ersten geborenen Bremers auf dem bremischen Erzstuhl, den auf Johann Grand bezüglichen folgen zu lassen.

Friedrich Prüser

Städtewesen und Bürgertum als gestaltende Kräfte

Gedächtnisschrift für Fritz Rörig

Herausgegeben von A. von Brandt und W. Koppe, Lübeck 1953. Verlag Max Schmidt-Römhild. 560 S. 4°. 20,— DM.

Es ist ein Buch, das als Festschrift für einen Siebzigjährigen geplant war und dann zu einer Gedächtnisschrift für einen Verstorbenen wurde. Viele Schüler, Freunde und Mitarbeiter von Fritz Rörig trugen dazu bei: eine letzte Gabe für diesen bedeutenden Historiker.

Rörig begann zwar mit territorialgeschichtlichen Untersuchungen; aber schon während seines Studiums wirkten auf ihn Georg von Below, Gerhard Seeliger und Rudolf Sohm, die um die Jahrhundertwende der Stadtgeschichtsforschung, zum Teil in heftigen polemischen Auseinandersetzungen, neue Impulse gaben. Ein Fünkchen Belowscher Kampflust steckte auch in Rörig. Später hat ihn dann Konrad Beyerle auf Freiburg i. Br. gewiesen, und seither blieb Rörig der Stadtgeschichte verhaftet, vor allem aber, seit er 1911 zweiter Archivar am Lübecker Staatsarchiv geworden war. Dieser Stadt und dem hansischen Raum galt nunmehr sein Hauptaugenmerk, und so erschien denn 1921 seine Schrift über den Markt von Lübeck. Ihr wichtigster Ertrag war die bis heute heftig umstrittene „Unternehmergründungs"-Theorie, d. h. die Auffassung, daß Lübeck seine Entstehung der Initiative eines gildemäßig zusammengeschlossenen „Unternehmer-Konsortiums", nicht aber der Weitschau Heinrichs des Löwen (so Rietschel!) verdankt.

Seit 1935 wirkte Rörig, vordem in Kiel, an der Universität Berlin. Auch dort blieb er dem hansischen Raum treu bis zu seiner letzten größeren Arbeit, der über „Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte" (Berlin 1950). Die Stadtgeschichtsforschung verdankt ihm sehr viel. Die Rörig-Bibliographie mit 145 Nummern, vermehrt um 40 Dissertationen seiner Schüler, zieht die geistige Summe dieses reichen Lebens.

Von den 26 Beiträgen der Gedächtnisschrift können hier nur einige wenige genannt werden, und zwar, soweit sie für die Bremer Geschichtsforschung unmittelbar bedeutsam sind:

Erich Keyser untersucht die Bevölkerung der deutschen Städte, die sich bis in die Neuzeit hinein wegen Kinderarmut und hoher Sterblichkeit (Kindersterblichkeit und Pest!) in starkem Maße durch Zuwanderung vom Lande ergänzen mußte. Dadurch entstand eine ständige Bevölkerungsbewegung vom Lande in die Stadt, ohne daß die Städte dadurch zunächst erheblich wuchsen. Auch in Bremen kann man diese Erscheinung beobachten, wo die durch die Pest (u. a. 1350!) und viele Kriege gerissenen Lücken immer wieder durch Zuwanderung ergänzt wurden. Vgl. zum gleichen Problem: H. Reincke

in Hans. Gbll. 1951, 1—33, und 1954, 88—90; für Bremen: Fr. Prüser, Über die Herkunft der mittelalterlichen Bevölkerung Bremens, in: Heinrich-Reincke-Festschr. (Zeitschr. d. Ver. f. hamb. Gesch., Bd. 51, 1951). Keyser verfolgt die Bevölkerungsprobleme bis in die Neuzeit.

Edmund E. Stengel steuerte einen Aufsatz über „Die fränkische Wurzel der mittelalterlichen Stadt in hessischer Sicht" bei, der auch den Bremer Historikern einen wesentlichen Grundgedanken anbietet: die wichtige Rolle der fränkischen Verwaltungsstützpunkte mit ihren Curtis-Anlagen für die Stadtwerdung. Stengel kann sich auf das Beispiel vieler zahlreicher Klein- und Mittelstädte stützen. Es ist aber auch zu beachten, daß längst nicht a l l e fränkischen Curtes Stadtkerne wurden, daß also auch hier offenbar wirtschaftliche Voraussetzungen hinzutreten mußten, wenn aus dem Verwaltungsstützpunkt mit stark militärischem Akzent eine Stadt werden sollte. Zur Rolle der Wehr-Curtis in Bremen vgl. H. Schwarzwälder, Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen, Diss. Marburg 1952 (Maschinenschrift), S. 30—52. Die Bedeutung der Curtis für die vor-städtische Periode der norddeutschen Bischofssitze ist zwar bisher nicht völlig übersehen, aber (vor allem für Bremen) wegen der stark geistlich bestimmten Quellen unterbewertet worden.

Der 1953 verstorbene Gießener Professor Karl Frölich gab eine Zusammenfassung über „Das verfassungstopographische Bild der mittelalterlichen Stadt im Lichte der neueren Forschung". Damit wird die Summe einer Methode gezogen, die durch S. Rietschel 1897 in seinem bahnbrechenden Werk über „Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis" zuerst entwickelt wurde. Es handelt sich dabei um eine Untersuchung der verschiedenen Siedlungsbereiche einer Stadt (Burg und Immunität, Dorf und Markt) und ihres Verfassungs-, bzw. Rechtscharakters (Burg- und Immunitäts-, Hof- und Marktrecht), deren Verschmelzung (zur Stadt mit Stadtrecht) wegen der rechtlichen Verschiedenheit fast immer ein schwieriges politisches Problem darstellte. Vgl. auch Strahm in der Zeitschr. f. Schweiz. Gesch. 30 (1950), 372 ff. Eine Anwendung der Verfassungstopographie auf Bremen wurde in der oben genannten Dissertation von H. Schwarzwälder versucht.

Der Aufsatz von A. v. Brandt über „Die Hansestädte und die Freiheit der Meere" zeigt, daß dieser Grundsatz schon vor Hugo Grotius (1583—1645), mit dem man ihn im allgemeinen verbindet, von der Hanse vertreten wurde, vor allem als Argument gegen Behinderungen durch die nordischen Königreiche. Später, seit dem Ende des 16. Jahrhunderts, versuchten die Hansen als Neutrale zwischen den Fronten der sich bekämpfenden europäischen Großmächte Geschäfte zu machen, aber ohne viel Erfolg. Der Verfasser hat mehrmals Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß Bremen nicht im hansischen Rahmen mitmachte, sondern eine eigene Diplomatie betrieb.

Percy Ernst Schramms Aufsatz „Der hanseatische Handel mit dem Mittelmeer um 1840" bietet für Bremen nicht viel, da er vor allem auf Hamburger Quellen fußt und der Bremer Mittelmeerhandel im 18. und 19. Jahrhundert ohnehin nicht bedeutend war. Vgl. v. Witzendorff in Brem. Jahrb. 43 (1951), S. 352 f. Dennoch ist die Arbeit in mancher Hinsicht auch für den Bremer Forscher sehr lehrreich.

O. Becker schrieb über „Bismarcks Kampf um die Eingliederung der Hansestädte in die Zollunion". Es gibt über Bremens Rolle bei diesem Vorgang bereits zwei Dissertationen von A. Krieger (Kiel 1939) und G. Fuhse (Hamburg 1923). Jedoch scheinen weder sie noch andere Bremer Literatur (S. 239, A. 47

wird „Dr. Hans (!) Buchenau, Die Freie Hansestadt Bremen", zitiert) und Archivalien benutzt worden zu sein. Der Verfasser stützt sich fast ausschließlich auf Quellen und Darstellungen der Reichspolitik, wodurch der Standpunkt etwas einseitig wird, ohne freilich ausgesprochen parteiisch zu sein.

G. Finks Aufsatz über „Lübecks Stadtgebiet" (für das Mittelalter bereits: A. Düker, Lüb. Territorialpolitik im Mittelalter, Diss. Hamburg 1932) läßt uns Bremer bedauern, daß wir für unsere Heimatstadt noch nicht eine derartige Arbeit besitzen. Nur für die ehemalige bremische Herrschaft Bederkesa sind wir gut versorgt: C. Allmers, Gesch. d. brem. Herrschaft Bederkesa, Veröff. a. d. Staatsarch. d. Freien Hansest. Bremen, H. 10, Bremen 1933.

Besonders nachdrücklich muß verwiesen werden auf die Arbeit von Fr. Timme über „Andernach am Rhein und die topographischen Anfänge der älteren Flußuferstädte". Timme macht Andernach zum Ausgangspunkt für eine Typisierung der Flußuferstädte, deren topographische Verwandtschaft darauf zurückzuführen ist, daß der Stadtgrundriß sich den Forderungen des Flußverkehrs anpassen mußte, von dem der Ort wirtschaftlich abhängig war. Wird man nun eine Analogie ziehen können zwischen Andernach und Bremen, die ja beide Flußufersiedlungen waren? Auf den ersten Blick möchte man dagegen etwas Gewichtiges einwenden: Andernach liegt am Rhein und geht auf römischen Ursprung zurück, Bremen aber nicht. Man wird jedoch darauf hinweisen können, daß der Grundriß des mittelalterlichen Andernach sich auch erst seit dem 11. Jahrhundert ausbildete. Auch für Bremen hat die Flußschiffahrt im Mittelalter eine große Rolle gespielt, in einer Zeit, als die Schiffe auf der Hunte nach Oldenburg und Wildeshausen, aus der Oker nach Braunschweig und auf der Leine nach Hannover fuhren. Wir dürfen mit Recht vermuten, daß auch für Bremen — wie für Andernach und andere Flußuferstädte — diese Tatsache topographisch wirksam geworden ist.

Doch nun die topographischen Typen Timmes. Die einfachste Stufe ist die „Einstraßenanlage": eine rechtwinklig auf den Fluß zustoßende „Zubringerstraße", die oft auch zu einer Fähre oder zu einer Furt führte, endete in eine rechtwinklig dazu, also parallel zum Ufer verlaufende Straße als Landeplatz. Oft lag an der Zubringerstraße auch noch ein Marktplatz. Die entwickeltere Form ist dann die „Parallelstraßenanlage", die sich von der eben geschilderten Stufe nur dadurch unterscheidet, daß sich weiter vom Ufer entfernt, etwa auf der Höhe des Marktes, eine zweite Straße parallel zum Fluß bildete, die mit dem Landeplatz — statt durch eine einzige Zubringerstraße — durch eine Reihe kurzer Querstraßen verbunden war.

Sehen wir uns den Bremer Stadtplan an, so möchte man sagen, daß beide Typen zweimal vertreten sind:

die Einstraßenanlage:

1. als Landeplatz die Martinistraße,
   als Zubringerstraße die Wachtstraße;
2. als Landeplatz die heutige Straße Tiefer,
   als Zubringerstraße der Stavendamm;

die Parallelstraßenanlage (die aus einer Einstraßenanlage entstanden sein kann):

1. als Landeplatz (an der Balge) das Ostende der Langenstraße bis zur Marktstraße,
   als Parallelstraße die Obernstraße,
   die Querstraßen: zwischen Langen- und Obernstraße;

2. als Landeplatz (an der Weser) die Schlachte,
als Parallelstraße die Langen-, bzw. Martinistraße;
die Querstraßen: zwischen Schlachte und Langen-, bzw. Martinistraße (Schlachtpforten).
Die Molkenstraße vielleicht als zweite Parallelstraße.

Diese Anwendung von Timmes Schema auf Bremen mag zunächst einleuchtend sein. Nur wird — wie überall, so auch hier — die Einordnung Bremens in ein topographisches Schema erschwert durch die für das Mittelalter sehr undurchsichtigen Bodenverhältnisse im Uferbereich sowie durch das Dunkel, das über den Stromverhältnissen in früh- und vorgeschichtlicher Zeit liegt. Sollte man gar in Versuchung kommen, Timmes Typen zur Datierung einzelner Siedlungsbereiche heranzuziehen, so wird man noch mehr warnen müssen: die einfachere Form ist nicht immer die ältere. Umschlagplätze von geringerer Bedeutung konnten sich noch lange mit der Einstraßenanlage behelfen. als die größeren Landeplätze längst eine Parallelstraßenanlage entwickelt hatten. Das als Warnung vor übereilten Schlüssen! Aber es wäre durchaus wert, die Frage der Anwendung der Typen Timmes auf Bremen — wie auf andere norddeutsche Städte — einmal eingehender zu prüfen.

Ein weiterer sehr wichtiger Aufsatz betrifft nun Bremen selbst: Fr. Prüser, Die Balge — Bremens mittelalterlicher Hafen. Hafen und Furt, bzw. Brücke oder Fähre sind die Grundlage für eine mittelalterliche Flußufersiedlung wie Bremen. Nehmen wir noch den Markt hinzu, so haben wir damit den dreiteiligen wirtschaftlichen Lebensnerv unserer Heimatstadt erfaßt, und zwar bis weit in die Neuzeit hinein. Erst das 19. Jahrhundert fügte noch die Industrie hinzu. Um so erstaunlicher ist es, daß weder der Hafen noch die Fähre oder die Brücke und der Markt bis vor kurzem Gegenstand wissenschaftlich zuverlässiger Darstellungen geworden waren. Einen wesentlichen Teil dieser Lücke füllt nun Fr. Prüsers Aufsatz aus.

Er geht von der Voraussetzung aus, daß das älteste Bremen, der Kaufmannswik (nicht mit einer städtischen Siedlung zu verwechseln!), auf der Tiefer lag. Einstweilen spricht noch manches dafür und nichts dagegen. Für diesen Ort war nun aber die Balge, ein Nebenarm der Weser, der Hafen, ähnlich wie das älteste Hamburg auch nicht an der Elbe, sondern an der Alster lag. Die Balge führte von ihrem westlichen Ausfluß beim heutigen Schünemannhaus an der Schlachte zum östlichen Ausfluß im Bereich der heutigen Grünanlagen am Alten Wall und bildete mit der Weser eine Insel, auf der später außer dem Tiefer- auch das Martiniviertel lag. Der Name „Balge" hängt sprachlich mit „Balg" und „Balje" (= „Wanne") zusammen und ist im Küstengebiet für Priele üblich.

Die Hinweise Prüsers machen den natürlichen Ursprung der Balge wahrscheinlich. Hoffentlich geben hier die in Kürze zu erwartenden archäologischen Befunde eine völlige Klärung. Sicher ist das kurze Stück von der Balgebrückstraße ab entlang der Klosterstraße bis zur Weser, das die Balgeinsel zerteilte, künstlich gegraben worden, und zwar nach 1229. Die Veranlassung zu diesem Durchstich liegt auf der Hand: man wollte das Wasser im westlichen Teil der Balge fließend erhalten, nachdem der östliche Ausgang durch den Bau der Stadtmauer verstopft worden war. Man wird nicht daran zweifeln können, daß auch auf dem östlichen Teil, der „Klosterbalge", vor dem Stadtmauerbau Schiffsverkehr stattgefunden hat, wenn man im Tieferort das älteste Bremen sehen will. Die für die Flußschiffahrt verwandten

Einbäume waren schmal und hatten nur geringen Tiefgang. Sie mögen durchaus am Schnoor angelegt haben. Auch hierüber darf man noch archäologische Befunde erwarten.

Freilich ist dann das Schwergewicht des Verkehrs nach dem schnellen Anwachsen der Marktsiedlung im 12. Jahrhundert auf den Westteil der Balge, die „Große Balge", verlagert worden; bis weit in die Neuzeit hinein lag ein Hafen nordwestlich der über die Balge führenden Stintbrücke an der Langenstraße, von wo aus der Markt leicht erreichbar war. Das haben Ausgrabungen von 1909 erwiesen. Die Klosterbalge aber versumpfte und wurde ostwärts vom Johanniskloster zugeschüttet.

Seit dem 16. Jahrhundert verliert auch die Große Balge die alte Bedeutung als Hafen, nachdem nämlich die Schlachte als Anlegeplatz ausgebaut wurde. Sie wurde vernachlässigt und verschlammte sehr schnell. 1607/1608 wurde sie in Mauern gefaßt und diente vor allem als Abwässerkanal. 1837 verschwand sie in einem überdachten und engen Kanal. Bei den Bauarbeiten der letzten Jahre kam sie vielerorts wieder zum Vorschein; aber es fließt kein Wasser mehr in ihr — in diesem ältesten Hafen Bremens.

Im ganzen wird man sagen können, daß die Gedächtnisschrift für Fritz Rörig dem Bremer Geschichtsforscher eine große Anzahl von Anregungen bringt und auch über die hier genannten Arbeiten hinaus wertvolle Beiträge für die stark im Fluß befindliche Stadtgeschichte liefert.

Herbert Schwarzwälder.

Schaffendes Bremen

Herausgeber: Verkehrsverein der Hansestadt Bremen und Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, Bremen. Bremen/Frankfurt 1952. Internationale Verlagsgesellschaft. 256 Seiten, 49 Abbildungen. 8,25 DM.

Dieses Ende 1951 erschienene Buch ist weitaus mehr als nur eine Bilanz über die Aufbauleistung der ersten sechs Nachkriegsjahre. In einer Reihe kluger und gründlicher Beiträge wurden die Quellen untersucht, aus denen das schaffende Bremen der Gegenwart seine Kraft für Aufbau und Planung schöpft.

„Vom alten zum neuen Bremen" — so betitelt sich der Beitrag von Staatsarchivdirektor Dr. P r ü s e r, der im Rahmen einer Darstellung des politischen und räumlichen Wachsens der Stadt durch die elf Jahrhunderte ihrer Geschichte die unheimliche Kraft der aus klarer Aufgabenstellung erwachsenen Tradition aufzeigt, die über alle Zerstörungen hinweg wirksam bleibt. Vom Seehafen, vom Welthandelsplatz und Industriestandort Bremen berichten Senator Dr. Hermann A p e l t, Senator Ludwig H e l m k e n und Dr. Georg B o r t t s c h e l l e r. Aus ihren Beiträgen wird die Dreifalt der Aufgaben klar, die den Bürgern der alten Hansestadt seit einem Jahrtausend gestellt sind. Gerade den Historiker wird die Art der Darstellung fesseln, die bei aller statistischen und wirtschaftspolitischen Exaktheit immer in die Vergangenheit zurückgreift und die Aufgabenstellung der Gegenwart aus dieser Perspektive heraus viel plastischer erkennen läßt. — Baudirektor Wilhelm W o r t m a n n schreibt über die „Bremische Stadtlandschaft", ihren Aufbau und ihre künftige Gestaltung. Ihm liegt nicht etwa in kurzfristiger Sicht nur die Beseitigung der Trümmer und Baulücken des Krieges am Herzen; — er wünscht, daß der Aufbau Bremens in den unzerstörten Grundlagen wurzelt, die Natur und Geschichte geschaffen haben.

Der entscheidende Faktor in der Bewältigung solcher von Tradition und Raum gestellten Aufgaben ist der Mensch. Das Eigenartige der politischen Gemeinschaft der Freien Hansestadt, die verfassungsmäßige Struktur dieses ältesten noch bestehenden Stadt-Staates, das aus der Seehafenfunktion erwachsene Gefühl der Verpflichtung gegenüber dem Reich sind die Grundthemen für den Beitrag von Regierungsdirektor Dr. Heinrich M a a s über „Geist und Formen des bremischen Staatslebens".

Hinter der Überschrift „Der kulturelle Lebensstil einer Kaufmannsstadt" verbirgt sich mehr als etwa nur eine Plauderei über kulturelle Erscheinungsformen. Dr. Hanns M e y e r spricht unter diesem Titel von der baulichen Repräsentation, der Wohnkultur und Gartenfreude, der Tradition der Feste, der musealen Besinnung des bremischen Menschen; denn „der Lebensstil einer Stadt ist nichts anderes als Ausdruck der Menschen, die diese Stadt bauen und erhalten". Es ist dieser Beitrag eine kulturpsychologische Studie über die Menschen, die seit Jahrhunderten die Geschicke der Seehafenstadt lenken. — Wie die gleichen formenden Kräfte der Tradition auch den bremischen Arbeiter in ihren Bann ziehen, schildert der Pressechef des Senats Alfred F a u s t in seinem Beitrag „Der Anteil des bremischen Arbeiters". Bezeichnend für Kraft und Stärke der bremischen Tradition sind die Äußerungen der beiden letzten Autoren über die Assimilationskraft, die das Gemeinwesen Bremen immer wieder zeigt.

Herbert Brenning.

Eberhard Lutze, „Bremen"

Aufgenommen von Lala Aufsberg, Deutscher Kunstverlag, München, 1953. 10,80 DM.

Die von Burkhard Meier begründete Reihe der Bilderbände „Deutsche Lande — Deutsche Kunst" im Deutschen Kunstverlag bildet längst ein Kompendium alter Städteherrlichkeit, dessen hoher dokumentarischer Rang sich nach den Totalverlusten und Zerstörungen des Krieges erst recht erweist. Die Folge wird durch den lang vermißten Bremen-Band ergänzt, den Eberhard Lutze geschrieben und Lala Aufsberg aufgenommen hat. Die Auswahl der 72 vorzüglichen Abbildungen bestätigt Bremens Glück im Unglück des Bombenkrieges, mit der Bewahrung von Rathaus und Dom, mit dem wiedergewonnenen Schütting, Liebfrauen und der Böttcherstraße. Doch auch das geschmälerte Erbe wird sichtbar in den früheren Ansichten für immer verlorener baukünstlerischer Monumente. Zugleich offenbart sich mit der bisherigen denkmalpflegerischen Leistung die Fülle ihrer in Angriff genommenen und mehr noch ihrer künftigen Probleme: neben St. Martini, dem Gewerbehaus und Schloß Schönebeck das umstrittene Schicksal von St. Ansgari und St. Katharinen, der Gestaltung der Weserfront und des Schnoorviertels.

Eberhard Lutzes geistvoll einführender, klug wägender Text schenkt über die Bestandsaufnahme hinaus eine prägnante Darstellung bremischer Stadt- und Kunstgeschichte. Hier werden nicht nur die großen Linien kämpferisch fruchtbarer Begegnungen mit den Kunstgedanken außerhalb des städtischen Raums sichtbar, sondern es leuchten auch die erst in jüngerer und neuester Sicht gewonnenen Erkenntnisse auf, wie etwa bei der Ausstattung des Rathauses oder bei dem kürzlich freigelegten „Urteil Salomonis", dessen eingehende Würdigung wir vom gleichen Verfasser erwarten dürfen. Die Anmerkungen zu den Bildern bereichern das Material zur bremischen Künstlergeschichte in dankenswerter Weise; sie vertiefen die Betrachtung, ohne sie zu

beschweren. Das genießende Anschauen der noch immer so reichen, schönen Stadt, die sich in diesem Band fast unversehrt darzubieten scheint, darf freilich nicht zu behaglichem Stolz verführen, sondern fordert dringlich das nicht mehr länger aufschiebbare Werk der bremischen Denkmalinventarisation in Stadt und Landgebiet. Das Bremen-Buch Eberhard Lutzes deutet und lotet die Fülle der sichtbaren, der bedrohten und der noch nicht gehobenen Schätze.

Werner Kloos

Carl Haase, Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter

Heft 21 der „Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen", herausgegeben von Friedrich Prüser. Bremen 1953, Carl Schünemann Verlag. 217 S. und eine Karte. 7,— DM.

Den „Untersuchungen zur Geschichte des Bremer Stadtrechts im Mittelalter" von Carl Haase kommt eine den Bereich der Bremer Lokalgeschichte weit übersteigende Bedeutung zu. In seiner methodisch klaren und gründlichen Schrift, die durch eine übersichtliche Karte, eine eingehende Angabe der Quellen und des Schrifttums sowie die Wiedergabe bisher schwer zugänglicher Urkunden abgerundet wird, geht der Verfasser davon aus, daß „jede umfassende Arbeit über die stadtrechtliche Verflechtung Niedersachsens fehlt", und daß Untersuchungen über die Rechtszusammenhänge zwischen Tochter- und Mutterstädten eine Lücke zwischen den Arbeiten über einzelne Stadtrechte und den sich über große Räume hin erstreckenden Darstellungen schließen müssen. In seinen auf eingehendem Quellenstudium beruhenden Ausführungen setzt er die Bremer Stadtrechtsfamilie gegen die umliegenden Stadtrechtsräume ab. Wenn auch der Sachsenspiegel für das ganze niedersächsisch-westfälische Gebiet einschließlich Bremens als verbindendes Glied gesehen wird, läßt sich der Raum der Bremer Stadtrechtsfamilie doch deutlich gegen die umgebenden Stadtrechtsräume Hamburgs und Stades, der welfischen Hauptstädte Lüneburg, Braunschweig und Celle sowie der westfälischen Städte Minden, Osnabrück und Münster abgrenzen. Nach einer übersichtlichen Darstellung der Entwicklung des Rechts der Stadt Bremen arbeitet der Verfasser die Beziehungen der Städte des Bremer Stadtrechtsraumes Verden, Wildeshausen, Oldenburg und Delmenhorst zu Bremen heraus.

Die in der Gesamtzusammenfassung gemachten Feststellungen sind geeignet, der Stadtrechtsforschung einen über den engen Bereich der Rechtshistorie hinausweisenden Weg zu zeigen. Nach einem Hinweis darauf, daß weder eine territoriale Verbindung noch die kirchliche Verfassung für die Verbreitung des bremischen Rechts maßgebend sein konnten, hebt Haase hervor, daß es die Größe der Stadt mit den innerhalb ihrer Mauern zahlreicheren Rechtsstreitigkeiten war, die ihr eine Bedeutung gab, die von den nahe gelegenen kleineren Städten vor allem durch Rechtsbelehrungen genutzt wurde. So kam es nach Meinung des Verfassers im norddeutschen Raum zur Ausbildung vieler kleiner Stadtrechtsfamilien, deren Mutterstädte untereinander durch Rechtszusammenhänge verbunden waren. Diese Feststellung führt zu der weiteren Frage nach der Bedeutung und dem Einfluß der Volks- und Stammesrechte für die Ausbildung der Stadtrechtsfamilien in diesem Raum. Leider deutet der Verfasser die Problematik, die sich hieraus entwickelt, nur an. Die stadtrechtliche Eigenständigkeit Bremens ist nach Haase weder durch die

landschaftliche Gliederung noch durch die handelsmäßige Verflechtung bedingt. Ohne auch hier mehr als Hinweise zu geben, glaubt er den Grund hierfür in der Isolierung Bremens gegenüber dem großen Zug, der von Westfalen über Lübeck in den Ostseeraum ging, zu finden, zumal Bremen auch innerhalb der Hanse eine besondere eigenständige Stellung einnahm. So leitet die Untersuchung der Bremer Stadtrechtsgeschichte zu der Frage über nach der „Stellung des bremischen Rechts innerhalb der verschiedenen Spielarten des sächsischen Rechts" und mündet ein in „die frühe Handelsgeschichte der Stadt, ihre Beteiligung an Hanse, Ostseefahrt und Ostkolonisation, den Strahlungskreis ihrer Bevölkerung, ihrer Münze". Darüber hinaus wird auch nach der Eigenart des Volkscharakters zu fragen sein, der es zu einer derart besonderen Entwicklung kommen ließ. So spiegelt sich in dieser monographischen Darstellung das große Ganze wider, und es ist zu hoffen, daß der Verfasser, wie er ankündigt, hier den Faden bald wiederaufnimmt, um die Entwicklung des Bremer Stadtrechts in den Gesamtzusammenhang der sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung hineinzustellen und so ein Beispiel einer über die Spezialisierung hinausweisenden Darstellung eines Stadtrechtsraumes zu geben.

Walther Richter

Otto Werra, Die katholische Kirche in Bremen seit der Kirchenspaltung

In der Sammlung: Das Bistum Osnabrück. Herausgegeben von Johannes Vincke, Band 4. Osnabrück 1950, Verlag Friedrich Obermeyer. 136 S. 5,80 DM.

Dieser an sich und nicht zuletzt in ihrem Thema sehr verdienstvollen Schrift ist in einer Beurteilung von katholischer Seite (durch den Osnabrücker Domvikar Dr. Niehus in den „Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück", 64. Band, 1950, S. 189 f.) bescheinigt worden, daß sie Kampfes- und Notzeiten der Kirche so ruhig und abgeklärt dargestellt habe, wie dies selten sonstwie zu finden sei. Es sei gern zugegeben, daß diese Feststellung für den größeren Hauptteil der Werraschen Schrift im ganzen zutrifft. Aber in den Eingangsabschnitten, wo von der katholischen Kirche Bremens im Zeitalter der Kirchenspaltung, zunächst auch von den Zuständen die Rede ist, in denen sie sich vorher befand, kommt die Gegensätzlichkeit der Meinungen doch noch stark zum Ausdruck, und so ist es nicht zu verwundern, daß sich in der Beurteilung auch Gegenstimmen zu Worte meldeten, wie etwa Karl Heinz Schwebel in seiner Besprechung im Niedersächsischen Jahrbuch für Landesgeschichte, Band 23, 1951, Seite 213 ff. Wir gehen gewiß nicht fehl, wenn wir das als Folge der „Abwehrstellung" betrachten oder, wie Karl Heinz Schwebel es nennt, der in diesen Eingangsabschnitten angewandten Polemik gegen die von den bremischen „Lokalhistorikern", zu denen auch der Verfasser dieser Besprechung gerechnet wird, bisher über die Ursachen der Reformation vorgetragenen Ansichten, insbesondere hinsichtlich der Zustände in der spätmittelalterlichen bremischen Kirche. Besser scheinen mir darum, eben weil aus „der Parteien Haß und Gunst" herausgehalten und wirkliche neue Erkenntnisse vermittelnd, die den Hauptteil des Buches füllenden Abschnitte über den geschichtlichen Werdegang einer neuen katholischen Gemeinde in Bremen zu sein.

Eine auf Grund weit herangeholter quellenmäßiger Überlieferung geschriebene Geschichte der heutigen katholischen Kirche in Bremen gab es bisher

nicht; insofern gebührt dem Buche Werras durch die Ausfüllung dieser Lücke ein unbestreitbares Verdienst. Es erweitert unsere Kenntnis über eine Angelegenheit, über die wir bisher nur wenig Verläßliches wußten; ihr standen dafür über den bremischen Bereich hinaus Quellen zur Verfügung, die nur dem Kundigen bereitliegen können, etwa die des Bischöflichen Generalvikariats, das die katholische Gemeinde in Bremen Jahrhunderte hindurch betreut hat, und die des münsterischen Diözesanarchivs. Über das äußere Kirchenwesen, die rechtliche Stellung der katholischen Kirche in Bremen und die des sich zu ihr rechnenden Teiles der Bevölkerung, die kirchenpolitische Lage im Wechsel der nachmittelalterlichen Jahrhunderte wußten wir gewiß in Umrissen Bescheid: hier ist dem vieles in Einzelheiten und aus der Sicht des um diese Angelegenheit aus eingehender Forschung heraus genau Bescheidwissenden hinzugefügt worden.

So erfahren wir von den verschiedenen Anfängen einer neuen katholischen Gemeinde in Bremen; aber das Jahr 1567 als Ansatzpunkt einer neuen Entwicklung scheint mir etwas unglücklich gewählt zu sein. Denn praktisch war das katholische Kirchenwesen alter Art schon eher tot als mit dem Regierungsantritt des ersten ausgesprochen protestantischen Erzbischofs im Jahre 1567. Schon Erzbischof Georg, Bruder und Nachfolger des allerdings fanatisch streng zum alten Glauben haltenden Erzbischofs Christoph, war eine in Glaubensdingen vermittelnde Natur. Aber darauf kommt es zur Beurteilung der bekenntnismäßigen Lage in Bremen ja gar nicht an, auch nicht darauf, daß im Dom die Messe länger als in den Stadtkirchen gefeiert worden ist und noch trotz Verbotes des Rates Zuspruch aus diesen oder jenen Bürgerkreisen gefunden hat, ganz abgesehen davon, daß auch die Mehrheit des Domkapitels, als sie Hardenberg zum Dompredigerberief, bereits protestantisch war. Der Dom war eben Kathedral-, nicht Pfarrkirche, wie die vier Kirchen in den städtischen Quartieren. Hier war aber seit 1526 schon vom katholischen Gottesdienst nicht mehr die Rede. Es war schon so, daß die Reformation — auch in Bremen — eine Volksbewegung war, nicht eine künstlich vom Rat hervorgerufene, wie der Verfasser unserer Schrift den Glaubenswandel in der Stadt zu erklären sucht. Die Ursachen lagen denn doch wohl tiefer: gerade in der Tiefe der Volksseele müssen sie gefunden werden, in ihrer Reaktion auf die Zustände in der Kirche am Ende des Mittelalters, die vielen Verantwortlichen in ihr ja auch bewußt gewesen sein müssen, wie aus dem einen oder dem anderen Beleg zu ersehen ist. Ein paar Rufer im Streit hätten nie und nimmer eine Bewegung dieses Ausmaßes entfachen können.

Eine andere Frage ist es, wieweit die Verhältnisse in Bremen dem allgemeinen Bild entsprochen haben. Doch scheint mir eine Erörterung darüber angesichts der Gefahr einer polemischen Wendung des Gesprächs nicht gerade fruchtbar zu sein. Immerhin möge mir hier als einem der vom Verfasser kritisierten „Lokalhistoriker" gestattet sein, mit zwei Worten zu den Hauptpunkten gegensätzlicher Meinung, dem Pfründnertum und der Lockerung von Zucht und Sitte bei der spätmittelalterlichen Kloster- und Stiftsgeistlichkeit Stellung zu nehmen. Für das erste verweise ich auf meine durch Jahrzehnte hindurch geführten Forschungen zu den Güterverhältnissen der bremischen Unterstifter; da möge man, besonders hinsichtlich der Entwicklung im letzten spätmittelalterlichen Jahrhundert, das einzelne nachlesen und entscheiden, was an der Sache ist. Zum anderen genüge der Hinweis, daß das Entscheidende in den Beweispunkten die Steigerung der Abwehrmaßnahmen, die immer strenger werdenden Vorschriften gegen die Übertretungen sind. Im

übrigen trifft es sich gut, daß Luise Michaelsen in einer ganz neuen, noch nicht veröffentlichten Arbeit über die Geschichte des Paulsklosters vor Bremen hinsichtlich des Verfalls von Zucht und Sitte in jener Zeit zu ähnlichen Ergebnissen kommt. Schließlich vergleiche man zu dieser Frage die Berichte, die Friedrich Bock im vorliegenden Bande des Bremischen Jahrbuches über einen bei der Kurie laufenden Prozeß wegen der Besetzung einer bremischen Domherrenstelle gibt.

Indes sollte es eigentlich müßig sein, Auseinandersetzungen dieser Art gegenüber dem großen Gewinn, den die Werrasche Schrift sonst für uns bedeutet, über Gebühr zu betonen. Freuen wir uns, daß ihr Verfasser die ihm von dem auch von uns unvergessenen Dechanten Hardinghaus überkommenen Forschungsgrundlagen vermehrt und trotz Schlichtheit seiner Darstellung zu einem gehaltvollen Bild gestaltet hat. Über das innere Leben der Gemeinde hätten wir zu den jeweiligen zeitlichen Abschnitten allerdings gern noch etwas mehr erfahren, als es durch eine Auswertung von Zahlen und Statistiken hinsichtlich des Besuches gottesdienstlicher Veranstaltungen gegeben werden kann. Und noch ein Bedauern dürfen wir anschließen: daß die Darstellung mit der letzten Jahrhundertwende abbricht und nicht zum mindesten bis zu dem Zeitpunkte geführt worden ist, in dem Bremen für die katholische Kirche nicht mehr „Missionsgebiet" blieb, vielmehr in das Bistum Osnabrück in aller Form eingegliedert wurde.

Friedrich Prüser

Adolf Börtzler, Lateinische Inschriften Bremens

Schriften der Wittheit zu Bremen, Reihe D: Abhandlungen und Vorträge: Band 20, Heft 1. Bremen 1952, Carl Schünemann Verlag. 201 S. 6,— DM.

Mit der in den bekannten Schriften der Wittheit erschienenen Arbeit hat Adolf Börtzler aus sprödem und mühevollem Material einen sehr dankbaren und ergiebigen Beitrag zur Geistesgeschichte Bremens in den vergangenen Jahrhunderten geliefert. Mit dem besten Rüstzeug philologischer Wissenschaft versehen, hat er mit vorbildlicher Akribie und feinster Einfühlungsgabe nicht nur die Deutung dieser Inschriften, die ihre Entstehung mannigfachsten Anlässen verdankten, gegenüber seinen Vorgängern gefördert, sondern sie auch mit großem Geschick in gutes Deutsch verwandelt und die metrischen in ansprechender Nachdichtung wiedergegeben.

Sie befanden sich an den Stadttoren, an öffentlichen und privaten Bauten, auf Kunstwerken in Relief und Malerei, hoch oben auf den Türmen an den Glocken, tief unten an den Weinfässern im Ratskeller. Wir lesen sie am Schöpfrad des alten Wasserhebewerks, in der Enge der Gefängniszelle, an und in den Kirchen, besonders auf den Grabsteinen vergangener Generationen.

So spiegeln sie als Stimmen der Vergangenheit das vielgestaltige Bild einer regsamen Stadt mit aufgeschlossener Bevölkerung, in der das Lateinische als Erbe des Humanismus nicht nur den Kreisen der Gebildeten vorbehalten blieb. Es ist eine erstaunliche Tatsache, festzustellen, daß die Kenntnis dieser Sprache lange Zeit auch im Bürgerstande noch ziemlich verbreitet war, wenn z. B. das Schusteramt 1729 seinem Amts- oder Zunfthause eine lateinische Inschrift in metrisch glatten Distichen gab. Sonst ist allerdings die lateinische Sprache hauptsächlich von Angehörigen des geistlichen Standes und der vor-

nehmeren Kreise auf ihren Grabsteinen benutzt worden. Börtzler zeigt auch im Vorwort sehr schön die Wandlungen im Gebrauch dieser Sprache auf Inschriften durch die Jahrhunderte hindurch bis zu ihrer Verdrängung im 18. Jahrhundert durch das wachsende Nationalgefühl und durch die große Dichtung der klassischen Zeit unserer Literatur.

Die unmittelbar neben und unter den Texten stehenden Übersetzungen ermöglichen, da sie bei aller Glätte des Ausdrucks sich möglichst eng an das lateinische Vorbild anschließen, auch dem interessierten Laien, der dieser Form von Inschriften, ihrer Wortwahl und Diktion oder dem früher einmal gelernten Lateinisch fremd gegenübersteht, in anregender Selbsttätigkeit die Entzifferung vorzunehmen und einen Einblick in die entsagungsvolle Arbeit des Verfassers zu gewinnen, deren Ergebnis diese dankenswerte und anregende Abhandlung mit all ihren feinen Beobachtungen und Bemerkungen ist. Acht gute Abbildungen von überdurchschnittlicher plastischer Kunst auf Steinen, meist Epitaphien, vervollständigen den hohen Wert des Schriftchens, das der Bremer nicht ohne große Förderung seines Wissens aus der Hand legt.

Hans Schaal

Hinrich Wulff, Geschichte und Gesicht der bremischen Lehrerschaft

Gestalten und Generationen aus hundert Jahren (1848—1948). Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Volksschule.

Bremen 1950, Hans Krohn Verlag. 2 Bände, 556 u. 488 S. 24,— DM.

Ein solches Thema in einem zweibändigen Werk zu bearbeiten, hätte man wohl als ein Wagnis bezeichnen können. Wer sich als Historiker dazu berufen fühlte, mußte sich über verschiedene Voraussetzungen im klaren sein: er mußte von Jugend auf mit Bremer Art und Geschichte, insonderheit mit dem Lehrerberuf in Bremen, aufs engste vertraut sein und gleichsam mit dem eigenen Blut schreiben können, er mußte sich als wohlerfahren in der geschichtlichen Methode und Darstellung ausweisen können und zudem über ein Quellenmaterial verfügen, das die Gewähr bot, ein Abgleiten in bloßes Vermuten zu verhindern. Diese Voraussetzungen waren bei Hinrich Wulff wie selten bei einem andern erfüllt, so daß der Senat mit Recht bereit sein konnte, ihm durch finanzielle Hilfe die Herausgabe dieses seines größten Werkes zu ermöglichen. Auch der Verein Bremer Lehrer und Lehrerinnen hat zur Ausstattung beider Bände finanziell beigetragen.

Daß dem Verfasser die Schwierigkeiten seiner Aufgabe voll bewußt gewesen sind, lassen die beiden Einführungen „Grundfragen und Voraussetzungen" und „Geschichtliche Glosse zum pädagogischen Problem" erkennen, in denen er ausführlich Rechenschaft darüber ablegt.

Der Leser des Werkes sieht sich fast auf jeder Seite vor die Frage gestellt, ob er die dargebotenen Stoffe als Historiker oder als Pädagoge zu betrachten habe. Wulff selbst antwortet darauf (I 12), daß beides miteinander verbunden werden müsse, da grundsätzlich „das Pädagogische und das Geschichtliche in ihrem transrationalen Ursprung ineinander verflochten" seien. Geschrieben wurde das Buch indes „von einer pädagogischen Grunddisposition aus, und daher ist sein innerstes Anliegen auch ein pädagogisches, das den historischen Stoff als Anschauungsmaterial benutzt". Daraus ergibt sich auch das Bemühen, „dem Ganzen menschliche Wärme zu geben", sowie der mehrfach hervortretende, auf den Lehrernachwuchs „oder richtiger Lehrer n e u wuchs" gerichtete Wunsch, „die geschichtliche Leuchtkraft der besten Überlieferungen

der bremischen Lehrerschaft" möchte „der heutigen bremischen Lehrergeneration eine gute Strecke des Weges erhellen" (II 374), und endlich der Hinweis, „daß wir bremischen Lehrer in Freud und Leid zu unserer Vaterstadt gehören, vor deren Geschichte gerade wir mitverantwortlich sind, daß der freie Geist und der Glaube an den Fortschritt zwischen den Trümmern und in ihren Mauern lebendig bleiben" (I 21). Daher unternimmt es die Darstellung auch, „die Geschichte der bremischen Lehrerschaft in die allgemeinen Sozialverhältnisse und geistesgeschichtlichen Strömungen einzufügen und von dorther verstehend zu deuten" (I 16). Diese Darlegungen bedeuten zugleich eine Rechtfertigung des Titels „Geschichte und Gesicht der bremischen Lehrerschaft".

Für eine so umfassende Zielsetzung waren keinerlei Vorarbeiten vorhanden. Es oblag also dem Verfasser, sich selbst die ausreichenden Unterlagen zu beschaffen. 25 Jahre eifrigsten Sammelns, Suchens und Fragens führten zu einer fast überwältigenden Fülle von Quellen: Protokollbücher, Programme, Berichte über Tagungen, Kommerszeitungen, Briefe, unzählige handschriftliche Aufzeichnungen usw. flossen ihm zu. Diese Masse zu bändigen, mußte das Hauptanliegen des Verfassers sein. Da er nicht nur für Fachleute schreiben wollte, sondern nach Allgemeinverständlichkeit strebte und dabei keine Einbuße an Wissenschaftlichkeit dulden durfte, wählte er eine Darstellungsmethode, die das anschauliche Einzelbild in den Vordergrund stellte und den überaus reichen Stoff dort, wo er zu zerfließen drohte, durch geschickt eingeteilte übergeordnete Gesichtspunkte gliederte und zusammenfaßte. Damit bannte er die Gefahr stoffreicher Werke, daß die Einzelheiten die Gesamtschau überwuchern.

Gemäß solchem Ordnungsprinzip entstanden die nachfolgenden Kapitelüberschriften: „Im Zuge des Aufstiegs", „Im Namen der Generation", „Im Geiste Diesterwegs", „Im Dienste der wissenschaftlichen Pädagogik", „Im Bann der modernen Pädagogik", „Im Kampf um die Freiheit", „Im Zeichen des Roland", „Im Zwielicht der Zeitenwende".

Wenn es sich auch nicht gänzlich vermeiden ließ, nüchterne Aufzählungen einzuflechten, so überwanden der flüssige Stil, die geistige Kraft der Durchdringung des Stoffes und die vielseitige Beleuchtung schwieriger Fragen durchweg das Gefühl der Schwerfälligkeit, mit der in der Regel ein vollbefrachteter Tatsachenkahn seine Bahn zu ziehen pflegt. Wenn andererseits Wünsche laut geworden sind, diese oder jene Persönlichkeit hätte in ein helleres oder freundlicheres Licht gerückt werden können, der eine oder andere sei überhaupt nicht oder zu wenig berücksichtigt, einiges sei wieder zu stark belichtet worden, so können sie als unbedeutend gelten gegenüber der nahezu erschöpfenden Auslese von Einzeldarstellungen aus dem persönlichkeitsreichen Lehrerstand unserer Hansestadt. Es liegt auf der Hand, daß für den Bremer Leser, insbesondere für die Lehrer, die Sicht, in der die führenden Gestalten der Lehrerschaft erscheinen, am meisten anzieht. Die Lebensbilder Lübens, Credners, Gansbergs, Metta Meinkens, Magda Böttners und der beiden — so ungleichen — Brüder Scharrelmann dürften einmalig, was die Jüngeren von ihnen betrifft, und nahezu endgültig genannt werden. Es mag angemerkt werden, daß überraschend viele der bekanntesten Bremer Lehrerbildner keine „Tagenbaren" waren, sondern aus dem hochdeutschen Sprachgebiet stammten, so Steckel, Lüben, Credner, Rottländer, Klimpert, Kunath und andere.

Als gelungene Einzeldarstellungen anderer, mehr sachlicher Gebiete verdienen herausgehoben zu werden die Abschnitte über die Landschullehrerkonferenz, die Versuchsschulen, die Verbände bremischer Lehrerinnen, zur Soziologie der bremischen Lehrerschaft im Jahre 1950 und andere mehr.

Es verdient Anerkennung, daß der Verfasser ein warmes Wort für die seminarisch ausgebildeten Seminarlehrer der vergangenen Zeit einlegt, die „gewissermaßen für den Typ des Volksschullehrers überhaupt standen, der durch unglaublichen Fleiß und innerste Hingabe an die Sache auf autodidaktischem Wege ein erstaunenswertes Wissen erwarb . . . Es waren Männer, vor denen wir noch heute im Geiste den Hut ziehen müssen."

Wulff hat auch dem Verlangen mancher Kreise, und das gilt namentlich für Historiker, nach einer rein chronologischen Übersicht über die Geschichte des bremischen Lehrerstandes Rechnung getragen. Er hat sie in dankenswerter Gründlichkeit im Anhang unter „Daten zur bremischen Schulgeschichte" gegeben; überdies zeichnet sich das Werk durch vorzügliche Namen- und Sachregister aus, wodurch es zu dem klassischen Nachschlagewerk für alle pädagogischen Geschehnisse in Bremen und zu einer sehr fruchtbaren Bremensie geworden ist.

Mit großer Liebe und bestem Einfühlungsvermögen sind die vielen Porträts gezeichnet (von Bodo Wessels), die dem Werk eine wertvolle Note geben. Auch die Gestaltung des Einbandes und die Titelbilder (von Heinrich Stemme) sind eine Bereicherung.

Welcher andere neuzeitliche Berufsstand kann sich einer solchen Darstellung seiner Geschichte rühmen? In keinem Gebiet Deutschlands gibt es ein ähnlich umfangreiches Werk über den Lehrerstand; kaum irgendwo waren aber auch die örtlichen Vorbedingungen zu einer solchen Rückschau so günstig wie in unserem kleinen Stadtstaat. Es muß allerdings bemerkt werden, daß es sich in der Hauptsache um die Lehrerschaft der Volks-, weniger um die der höheren Schulen handelt. Eine Geschichte des gelehrten Unterrichts in Bremen harrt für die in Frage kommende Zeit trotz des Ansatzes, den Robert Hippe mit seiner „Geschichte der Hauptschule zu Bremen 1858—1905" gemacht hat, noch des Bearbeiters, der nach gehörigen vorbereitenden Einzelarbeiten imstande wäre, das Ganze zu überschauen.

Gustav Dehning

De Koopman tho Bremen

Bremen 1951. 61 S. 1,— DM.

Die kleine, aber inhaltsreiche Schrift, ein Fünfhundert-Jahr-Gedenken der Handelskammer Bremen, enthält dreizehn Aufsätze zur Geschichte des Bremer Kaufmanns und der bremischen Wirtschaft von Friedrich Prüser, Karl H. Schwebel und Arthur Ulrich.

Sie berichtet von der im Archiv des Schüttings vorhandenen ältesten Ordinanz aus dem Jahre 1451, der Rechtsordnung, welche die Gemeinschaft der Bremer Kaufleute sich aus erstarktem Selbstbewußtsein gab, — vom Werden und Wachsen der alten Kaufmannsstadt, die sich in der Nachbarschaft der Kirche des heiligen Martin, der „Ollermannskarken", im Laufe des Mittelalters entwickelte, — von den stolzen „Kaufleuten des Reiches", den „Mercatores imperii", die ihre Schiffe auf kühne Fahrten nach dem Nordland, den Niederlanden und dem Ostland schickten, — von dem Wappen des Ehrsamen Kauf-

manns, auf dem der kleine Brustschild des schwarzen Doppeladlers des Reiches den Bremer Schlüssel trägt, die Verbindung Bremens mit dem Reich unzweideutig ausdrückend, — von Bremens Kaufmannshanse, der Lebensgemeinschaft der Kaufleute, deren Gründung wohl bis ins 10. Jahrhundert zurückreicht, — und vom Schütting, dem Haus des Kaufmanns, das am ehrwürdigen Marktplatz dem Haus des Rates prunkvoll gegenüber steht.

Ferner gibt die Schrift Kunde von den Elterleuten als Worthaltern der Bürgerschaft, wie der Kaufmann durch Jahrhunderte hindurch bis 1848 in der Stadt auch eine politische Rolle gespielt, sich häufig mit dem Rat auseinandersetzend, — von Dreimal Bremer Häfen: von der ältesten Hafengelegenheit, der Balge, von dem Hauptumschlagplatz an der Schlachte und von den neuzeitlichen Häfen vor den Toren der alten Stadt, — von den Tonnen und Baken, der wichtigen Aufgabe der Elterleute, das Fahrwasser der Weser bis „in die salzen See" zu bezeichnen, — und von der Entwicklung des Überseehandels, der Schiffahrt und der Industrie im 19. Jahrhundert, als nach der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung der Weg frei geworden war, in der Aufwärtsbewegung jäh unterbrochen durch die Franzosenzeit 1810—1813.

Sie schließt mit den Arbeiten: Von den Elterleuten zur Handelskammer, der Rechtsnachfolgerin der Elterleute, seit 1849 als eine Körperschaft des öffentlichen Rechts in der Landesverfassung verankert, — und Neues Leben, eine Übersicht über die Entwicklung des bremischen Handels in den letzten Jahren.

So entsteht durch diese wertvolle Schrift, auf engem Raum zusammengefaßt, vor uns ein geschichtliches Bild von dem bedeutenden Anteil des Bremer Kaufmanns an der Weltgeltung seiner Vaterstadt.

Diedrich Schomburg

Das Buch der Bremischen Häfen — The Book of the Bremen Ports

Herausgeber: Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen, und Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, Bremen. Internationale Verlagsgesellschaft Robert Bargmann, Bremen, 1953. 396 Seiten. 12,50 DM.

Das binnen Jahresfrist (Dezember 1952 und Dezember 1953) in zwei Auflagen erschienene „Buch der Bremischen Häfen" verbindet Gründlichkeit der Behandlung aller mit dem Seehafen zusammenhängenden Probleme mit zum Teil formvollendeter Darstellung und glänzender bildlicher Ausstattung. Die beiden als Herausgeber zeichnenden Stellen haben mit diesem Buch weitaus mehr als eine kurzlebige Werbewirkung erreicht. Die Themenstellung der einzelnen Autoren hat sich nie mit der Darstellung des gegenwärtigen Standes, bzw. der Aufbauleistung der sieben Nachkriegsjahre begnügt. Wohl nur in einer sich ihrer Aufgabe bewußten Seehafenstadt ist ein solches Buch möglich, das technischen, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Problemen eine dermaßen auch geschichtlich fundierte Würdigung widmet. Die Hafenlandschaft der Unterweser mit ihren beiden Schwerpunkten Bremen und Bremerhaven findet in ihrem geschichtlichen Werden und ihrer vielfältigen Funktion eine geschlossene Darstellung. Wie beherrschend schon in früheren Jahrhunderten die Seehafenfunktion Bremens war, stellt ein guter Sachkenner bremischer Geschichte, Staatsarchivdirektor Dr. Friedrich Prüser, in seiner Abhandlung „Bremens ältere Hafengeschichte" dar. — Thematisches Kernstück des Bandes ist die Abhandlung Hans Schackows: „Brücken nach Übersee". Die welt- und verkehrsgeschichtlichen und wirtschaftspolitischen Zusammenhänge, gleichermaßen die technischen und tarifpolitischen

Probleme beherrschend, zeigt Schackow auf, wie unter dem „Zwange zweier Lebensgesetze, dem Kampf um die Eigenstaatlichkeit und um Freiheit des Zugangs zum Meer" das kleine Gemeinwesen Bremen, Stadt und Hafen, Schiffahrt und Handel zur Weltgeltung gebracht hat. — Über die Hafenanlagen Bremens und Bremerhavens berichtet ihr Baumeister, der Präsident der Hafenbauverwaltung Prof. Dr.-Ing. e. h. Dr.-Ing. Arnold A g a t z. „Bremen als internationaler Gütermarkt" fand in Dr. Georg B o r t t s c h e l l e r einen Darsteller, der sich fern von trockener Statistik über die in und über Bremen gehandelten Rohstoffe in bester Sachkenntnis und höchst lebendiger Form äußert, beginnend mit den ersten Anfängen überseeischen Handels im 11. Jahrhundert. „Bremens Reedereien und Werften in ihrer Nachkriegsleistung" werden von Direktor Richard B e r t r a m behandelt. Der gegenwärtigen Leistung und Funktion Bremerhavens sind drei Beiträge von führenden Männern der Bremerhavener Wirtschaft gewidmet: Dr. Karl Brauns: „Die Handelshäfen an der Wesermündung nach 125 Jahren", Dr. August Dierks: „Der Fischereihafen Bremerhaven", Dr. Gustav Meyer: „Industrie und Handel in Bremerhaven".

Herbert Brenning

Ludwig Beutin, Bremen und Amerika

Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten

Bremen 1953, Carl Schünemann Verlag. 356 S. 15,80 DM.

Nicht oft legt man ein wirtschaftsgeschichtliches Buch nach dem ersten Durchlesen mit solch innerer Befriedigung aus der Hand, wie dieses auch in seiner Ausstattung schöne Werk, das dem verdienstvollen bremischen Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr Dr. Apelt gewidmet ist. Die gediegene Arbeit verläßt in ihrer sicheren Gedankenführung an keiner Stelle die Linie des Wesentlichen. Hier kann man wieder bestätigt finden, daß beste Geschichtsschreibung gute erzählende Darstellungskunst ist, und diese legitimiert sich nicht zuletzt durch das Geschick des richtigen Auslassens, wenn auch der eine oder andere Leser diese oder jene große oder kleine Einzelheit oder Linie gern eingefügt gesehen hätte. Ein 67 Seiten füllender Anhang („Anmerkungen und Nachweise") stellt — der Absicht des Verfassers entsprechend — mehr dar als die übliche Belegapparatur, ist vielmehr eine in einzelnen Stücken mit geistigem Ertrag zu lesende arabeske Textzugabe von intim wissenschaftlichem Reiz. In einigen warm ansprechenden Worten über „die Aufgabe" im Eingang des Buches verdichtet Beutin das Thema seines historiographischen Vorhabens in dem kurzen Satz, „die Lebenslinie der Stadt zu untersuchen". Das ist ihm gut gelungen, wie ja in der Tat der bremisch-amerikanische Handel für die letzten 150 Jahre bremischer Wirtschaftsgeschichte als d i e Lebenslinie Bremens angesehen werden kann. Daher wird auch dem Werke durch den vom Verfasser eingangs vermerkten Ausfall einer wichtigen Quellengruppe (Berichte der amerikanischen Konsuln aus Bremen) nichts von seinem Werte genommen.

Wenn Hermann Leusser in der Einleitung zu seiner Untersuchung „Ein Jahrzehnt deutsch-amerikanischer Politik, 1897—1906" (Beiheft 13 der Historischen Zeitschrift, München und Berlin 1928, S. 2) feststellt, daß im ganzen genommen während des größten Teils des 19. Jahrhunderts die USA außerhalb des politischen Gesichtskreises der deutschen Staaten lagen, so trifft dies, wie

Leusser im Hinblick auf die Hansestädte zugibt, für Hamburg und Bremen nicht zu. So gesehen, ist Beutins Arbeit als Ganzes ein willkommener, das nur Wirtschaftliche und nur Handelsgeschichtliche übergreifender Beitrag zu den Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten, wie es der Untertitel des Buches angibt, von der geschichtlichen Position einer Stadt her, die auch für die politischen Welthändel „ein vorzüglicher Beobachtungsposten" war. Die geschichtspolitische Blickweite gibt also dem Beutinschen Werk den kulturuniversalen Horizont und den weltwirtschaftshistorischen Hintergrund. Es erhält dadurch einen über das Heimatgeschichtliche hinausragenden Rang und das literarische Recht, in einem Beitrag „zur Geschichte der Weltwirtschaft" das kleine ohnmächtige und vergangenheitsgebundene Bremen mit dem riesengroßen, allmächtigen und zukunftsträchtigen Amerika zu konfrontieren.

Das einer einschlägigen Literatur bereits in Einzelstücken vielfach Bekannte durch reichhaltige neue Forschungsergebnisse in erneutem Rückgriff auf Archivmaterial und Zeitungsbestände ergänzend und in einer plastischen Gesamtkonzeption ordnend und überwölbend, spannt die Darstellung ihren Bogen von den revolutionären Tagen des amerikanischen Unabhängigkeitskampfes vor dem Ende des 18. Jahrhunderts bis in die Ära der weltkriegerischen Ereignisse vor der Mitte des 20. Jahrhunderts, damit das 19. Jahrhundert in seiner ganzen Fülle umfassend. Das heißt also von jener Epoche an, in der die selbständige Außenpolitik der werdenden und aufsteigenden jungen Emigrantenrepublik am atlantischen Gegengestade den seefahrenden Hanseaten wieder die freie Luft auf freiem Meere verschaffte, die seit 1651 durch die rücksichtslose Schiffahrtsschutzpolitik Englands allen Beteiligten auf dem cisatlantischen Kontinent beinahe ausgegangen war, und diesen den ozeanisch-transozeanischen Prospekt öffnete. Die Befreiung der Vereinigten Staaten und die anlaufende industrielle Revolution waren die beiden Grundereignisse, die das Merkantilzeitalter beendeten und das Jahrhundert der freien Verkehrswirtschaft und der sich in ganzer Breite und steiler Kurve entfaltenden technischen und kapitalistischen Kräfte einleiteten.

In dieses sich tausendfältig und immer buntfarbiger verflechtende Geschichtsgewebe internationaler Wirtschaftsabläufe und Handelsbeziehungen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts stellt der Verfasser das Schicksal Bremens und führt den Faden seiner Erzählung in anschaulich pointierten Kurzkapiteln, die wohlgefügt in der harmonischen Gesamtarchitektur des Werkes ihren Platz haben, durch die großartige Mannigfaltigkeit eines Geschichtsgeschehens, das in Wirtschaftskrisen von einer erregenden Atmosphäre und oft dramatischen Zuspitzung erfüllt war: 1799, 1837, 1847, 1857, 1873, 1897, 1907, 1930. Der Leser erfährt von den ersten Anfängen und Anknüpfungen bremisch-amerikanischer Zusammenarbeit vor 1800, von der Herausbildung des liberalen Handelssystems von 1815 bis 1850, dem alten Kaufmannskapitalismus und dem ersten Handelsvertrag zwischen den beiden Republiken im Jahre 1827 (Gründung Bremerhavens!), der fast hundert Jahre den äußeren Rahmen für die deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen abgab, von der Blütezeit des Freihandels von 1850 bis 1880, der Ära des Großkapitalismus, den finanziellen, kommerziellen und industriellen Großunternehmungen (1856 Bremer Bank, 1857 Norddeutscher Lloyd, 1872 A.G. „Weser") und Rationalisierungen aller Art, von den großen Tagen der Weltwirtschaft von 1880 bis 1914, von Kommerzimperialismus und Weltindustria-

lismus, von Sturz, Wiederaufstieg und Krise von 1914 bis 1933. Er liest von den Wandlungen und Wegwenden des interkontinentalen Wirtschaftslebens und der internationalen Handelspolitik, von Spannungen und Spaltungen innen und außen, Konjunkturen, Konkurrenzen und Konzernen, von Firmen und Fahrten („Paketfahrt"), von Wirtschaftsführern und großen Kaufleuten, von Segelschiffsfahrt, Tabak-, Reis-, Baumwoll- und Petroleumhandel und von dem wichtigen Auswanderergeschäft, von betriebswirtschaftlichen Umstellungen, von Pools und vielem anderen, aber auch eindringlich genug von dem hier zögernden und zagenden, dort „wagenden und winnenden" Mut bremischer Kaufmannschaft und ihrer klugen Anschmiegsamkeit an die sich stets verändernde wirtschaftspolitische, handelsgesetzliche, zolltarifliche und finanztechnische Situation und auch davon, daß der bremische Kaufmann, obwohl er viel mit Amerika zu tun hatte, doch selbst so ganz unamerikanisch geblieben ist. Kein Problem des überreichen Stoffes — und ein jedes ist zu den wesentlichen Ereignissen und entscheidenden Personen der nationalen, internationalen und lokalen Geschichte in Beziehung gesetzt — ist außer acht gelassen. Einzelnen Themen und Linien ist mit sorgfältiger Forschung, kritischer Prüfung und wohlabgewogener Beurteilung nachgegangen: der einstigen amerikanischen „Tabakpolitik", dem altbremischen Tabakhandel und dem unter Bismarck drohenden Tabakmonopol, der Frage des Übergangs vom Freihandel zum Schutzzoll, dem Wettkampf zwischen Lloyd und Hapag, dem Baumwollgeschäft und der deutschen und europäischen Auswanderung über Bremen in ihren wechselnden Formen.

Der an Fäden vieldurchwirkte und an Farben reiche „Geschichtsgobelin", den Beutin in seiner Darstellung entwirft, hinterläßt nach zwei Seiten hin nachhaltige Eindrücke: Erstens die aus der Sache sprechende Leistung des kleinen Stadtstaates, der, im Wettbewerb mit seiner Schwesterstadt Hamburg, dem größeren Vaterlande im 19. Jahrhundert den Weg zum Weltmeere bereitete, damit zu einer unwiederholbaren Weltgeltung und durch seine Handels- und Schiffahrtspolitik die Richtung auf jene große Republik wies, in deren Schatten Europa heute steht. Es lag nicht an der kleinen Republik an der Weser, wenn die deutsche Politik zweimal verdarb, was zu ihrem Anteil hansestädtische Kaufmannschaft in vieler Hinsicht vorbildlich schuf. Und zweitens die Erkenntnis, daß das vielgeschmähte 19. Jahrhundert das wohl kaum wieder erreichbare Hochfeld abendländischer, insonderheit deutsch-hanseatischer Bürgergeschichte umschließt und daß in ihm kaufmännisches Handeln — dieses Wort voll in seinem Doppelsinn — als die ursprünglichste Bürgerlichkeit materiell und ideell Brücken über Ozeane und Kontinente schlug, in wirtschaftlicher Weltverflechtung und friedlicher Weltgesinnung. Diese kommerzinternationale Seite des vorigen Jahrhunderts gehört ebenso zu seinem vielfältigen Charakter wie die nationale-imperiale Kraftlinie und die soziale Komponente.

Da das Beutinsche Werk den Leser anregt, auch diese Seite der Vergangenheit zu überdenken, wirkt es unmittelbar in unseren Tag. Es könnte ihm dienen, nicht nur in Bremen, der Vaterstadt des Verfassers, der zum Dank er es schrieb.

Hinrich Wulff

Richard Duckwitz, Aufstieg und Blüte einer Hansestadt
Von bremischer Leistung in der Welt. Bürgermeister Barkhausen und seine Zeit
Bremen 1952, Carl Schünemann Verlag. 406 S. mit Namen- und Sachregister. 12,50 DM.

Über den vorliegenden Abschnitt der bremischen Geschichte, der uns heute wie ein verlorenes Glück von fast traumhafter Größe erscheint, zu schreiben, war wohl keiner besser berufen als der Verfasser, der in der Aufbauzeit nach dem ersten Weltkrieg selber an hervorragender Stelle an der Wirtschaftspolitik Bremens mitgearbeitet hat. Die erzwungene Muße nach dem Zusammenbruch von 1945 hat er zu diesem schönen Buche genutzt, wozu ihm die Archive unserer Stadt zur Verfügung standen. Zugleich ist das Buch die Lebensgeschichte Bürgermeister Barkhausens, dessen öffentliche Wirksamkeit, besonders in der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, sich im wesentlichen mit der hier besprochenen Blütezeit deckt, nämlich von etwa 1880, bzw. vom Zollanschluß im Jahre 1888, bis zur Vernichtung von Bremens Handel und Schiffahrt durch den ersten Weltkrieg. Daß im einzelnen das persönliche Verdienst Barkhausens oft wenig hervortritt, liegt nicht nur in der bescheidenen Art des Mannes begründet, sondern auch in der Eigenart der Verwaltung eines Stadtstaates wie Bremen, bei der von jeher das Wirken des einzelnen in der Gemeinschaft von der breiten Öffentlichkeit wenig bemerkt wird.

Das Buch beginnt mit Barkhausens Herkunft, Jugendzeit und Studium, um dann zu einer Darlegung von Bremens Aufstieg in der Zeit Metternichs und dann Bismarcks überzugehen. Der Beginn von Barkhausens Tätigkeit im Senat fällt zusammen etwa mit dem auch für Bremen entscheidenden Wandel in der Bismarckschen Zoll- und Wirtschaftspolitik, der Bremen in schwere Kämpfe stürzt, bei denen es nicht immer glücklich abschneidet. Nach dem mehr oder weniger erzwungenen Zollanschluß geht es dann aber, allen Befürchtungen zum Trotz, unter dem Schutz eines mächtigen Reiches einer großen Entwicklung entgegen, allerdings auch unter eigenen gewaltigen Anstrengungen, sich neben Hamburg und den anderen Nordseehäfen zu behaupten.

Wir sehen die Bremer Kaufleute ihre alten, im Überseeverkehr an erster Stelle stehenden Beziehungen zu den Vereinigten Staaten ausbauen, auf neue Handelsgebiete ausdehnen und mit neuen Ländern anknüpfen. Dazu kommt der Aufschwung der Reederei, des Schiffbaus, des Auswandererverkehrs und der Industrie, welch letztere nun seit dem Zollanschluß in die Stadt selbst eindringt. Damit ist das Schicksal Bremens an die Handelspolitik des Reiches geknüpft, und die Vertreter der Stadt, unter denen besonders Bürgermeister Marcus, der gleichstrebende Freund Barkhausens, zu nennen ist, müssen in den unruhigen Zeiten der internationalen Konkurrenzkämpfe und Zollkriege stets auf der Hut sein. Immer wieder drängen sie auf eine Vertragspolitik, die der Ausfuhr eine größere Stetigkeit verheißt.

Bewundernswert ist der Kampf, den Bremen infolge des Wachstums der Schiffsgrößen mit der schwierigen Natur des Weserstromes zu führen hat. Es richtet sich immer besser auf seine Rolle als „Eisenbahnhafen" und auf Schnelligkeit und Vielseitigkeit des Umschlags ein. Auch in die binnenländische Wasserstraßenpolitik muß Bremen sich einschalten. Nicht nur die gewaltigen Kosten der Weserkorrektion, sondern auch die der Häfen, der umfangreichen Eisenbahnanlagen und selbst der Kanalverbindungen der Oberweser hat der

kleine Staat übernehmen müssen, der doch nicht allein am Gewinn der nationalen Wirtschaft teilnimmt. Immer wieder hat sich Bremen gegen die Vorstellung wehren müssen, als ob es nur eine egoistische Politik betriebe. Das Urteil Barkhausens, daß der große Aufschwung Bremens und seiner städtischen Häfen seit dem Zollanschluß hauptsächlich dem genialen Franzius zu verdanken sei, wird durch Duckwitzens Darstellung deutlich bekräftigt.

Die Ära Caprivi bringt neue Steigerungen im Handel, aber auch neue Spannungen. Bremen gelingt es zuweilen, auf angriffslustige Zollpolitiker im Reiche mäßigend einzuwirken. Sorge bereitet den Bremern der Rückgang des Eigenhandels im Verhältnis zum Speditionshandel, besonders in der Ausfuhr. Auf Betreiben Wiegands wird die Industrie in Bremen und an der Niederweser als Ausgleich gefördert. Auch neben den schneller wachsenden Häfen von Rotterdam und Antwerpen muß sich Bremen gewaltig rühren, wie es sich auch wehren muß gegen die von Amerika her eingeleitete Trustbewegung.

Im neuen Jahrhundert erfordert der wachsende Verkehr neue Bauten, neue gewaltige Planungen. Er stürzt Bremen in unerfreuliche Kämpfe mit dem preußischen Partikularismus wegen Abtretung neuer Gebiete für Hafenerweiterungen in Bremerhaven. Manche bittere Klage wird geführt, und harte Bedingungen lassen erst nach vielen Jahren eine für Bremen erträgliche Lösung möglich werden. Vor dem ersten Weltkriege nimmt der Schiffsverkehr nach Bremen-Stadt einen fast stürmischen Aufschwung. Es gibt kaum noch ein Land der Welt, mit dem Bremen nicht in wirtschaftlichen Beziehungen steht. Die Kolonialenthusiasten wollten es freilich nicht sehen, wie gering doch der Anteil unserer Kolonien am Gesamthandel der Heimat Lüderitzens noch ist. Den Anlaß zu den nachmals „Kolonialmuseum" genannten Sammlungen hat nicht die Begeisterung der Kolonialfreunde, sondern die erfolgreiche Industrieausstellung von 1890 gegeben.

Am geistigen Leben Bremens hat Barkhausen, der Bewunderer des antiken Stadtstaates und seiner Kultur, wohl vorwiegend nur als der verständnisvolle Beobachter teilgenommen. Aber zur Blütezeit Bremens gehört auch dieses Kapitel. Auf das Epigonentum und den Historismus der Zeit, die durch die Namen Arthur Fitger, Heinrich Müller und Hermann Allmers bezeichnet wird und die auch in unserem Stadtbilde, wenn auch weniger aufdringlich als anderswo, aber doch deutlich genug ihre Spuren zurückgelassen hat, folgte eine neue Bau- und Kunstgesinnung, die besonders von Gustav Pauli ausgeht und auf Stadtbildgestaltung, Wohnkultur, Gartenanlagen und Denkmalspflege reformierend wirkt, in heftiger Auseinandersetzung mit der bis dahin herrschenden Richtung. Nicht minder stark erregen sich die Gemüter um religiöse Fragen, die von liberalen Theologen aufgeworfen werden, wie das Christusproblem, den Monismus und den Religionsunterricht.

In der ganzen Zeit hat die Verwaltung unseres Staates sich noch vor verderblicher Politisierung seines kommunalen Lebens zu wahren gewußt und darf sich noch von einem der namhaftesten Staatsrechtslehrer das Zeugnis ausstellen lassen, die beste aller deutschen Verfassungen zu besitzen. Ein Pessimismus, wie ihn Treitschke noch Ende des Jahrhunderts hinsichtlich der geistig-sittlichen Entwicklung Deutschlands aussprechen zu müssen glaubt, kann in der bremischen Bevölkerung mit ihrem Vertrauen auf ihre Schaffensfreudigkeit nicht Platz greifen.

Die bremische Geschichtsschreibung ist mit dem vorliegenden Buche ohne Frage um ein wichtiges Stück bereichert worden.

H. Wilkens

Hermann Entholt, Die bremische Revolution von 1848

Schriften der Wittheit zu Bremen, Heft 8, Bremen 1951, 92 S.
Carl Schünemann Verlag Bremen. 3,20 DM.

Dem vielgeschmähten und doch in dem Spiel der widerstreitenden Kräfte von Bewegung und Beharrung für den Geschichtsfreund so ungemein fesselnden neunzehnten Jahrhundert gilt seit langem Hermann Entholts besondere Neigung. Hat er doch der politischen, wirtschaftlichen und Geistesgeschichte Bremens, insonderheit während der Epoche des Vormärzes, eine ganze Reihe gehaltvoller Arbeiten gewidmet.

In dem vorliegenden Werke nun, der Erweiterung einer schon 1948 als Manuskript gedruckten Skizze, wird mit kundiger Hand dem Leser die Lupe des Historikers — *sine ira et studio* — so hingehalten, daß er das komplexe Strahlenbündel der vormärzlichen Geschichtsentwicklung in dem Brennpunkte einer der so seltenen echten Volksbewegungen Deutschlands zusammenstreben und nach deren tragischem Mißlingen in verschiedene Richtungen wieder divergieren sieht.

Wie merkwürdig, daß das deutsche Volk das Gedankengut von 1848, das doch im wesentlichen schon von 1789 stammt, auch heute noch nicht endgültig geistig verarbeitet und in sich aufgenommen hat! Eigenartig auch, daß den sachlich abwägenden und urteilenden Historiker eine gewisse Rührung befällt beim Anblick all der schwärmerischen Begeisterung der Männer von 1848 für Volk und Vaterland und ihres tiefen menschlichen Erbarmens mit der Not der Ärmsten, eine Rührung, die den Tadel verstummen läßt für so viel unausgegorenen Überschwang und Mangel an praktischem politischen Sinn, so viel Uneinigkeit und eifernde Zänkerei — alles dies doch Gründe des traurigen Versagens gegenüber den Kräften der Reaktion.

So liegt denn auch über dem bunten Bildteppich, den uns Hermann Entholt aus Menschen und Mächten dieser Jahre mit leichter Hand gewoben hat, so etwas wie ein hauchfeiner Schimmer sanfter Ironie, geboren aus jener lächelnden Nachsicht, mit der sich das Alter an die Irrungen und Wirrungen der Jugend erinnert.

Dies Buch läßt sich nicht beschreiben, man muß es gelesen haben: eine Welt in einer Nußschale.

Wer sich etwa wundert über die Intensität und Ausdauer der Revolution in Bremen, der bedenke, daß das bremische Staatsschiff in dieser Zeit gleichsam zwischen Scylla und Charybdis — Senat und Bürgerschaft — auf engem, reißendem Strome dahintreibt. Der reaktionäre Senat, zuerst anscheinend nur ein Koloß auf tönernen Füßen, erweist sich als *Rocher de bronze,* und die Bürgerschaft, anfänglich wie ein Granitfelsen, gleicht doch nur einem wellenbenagten Korallenriff, das schließlich unterspült zusammensinkt.

Und nun gar, um im Bilde zu bleiben, die Mannschaft des Schiffes! An ihr offenbart sich die Meisterschaft des Verfassers, mit knappen Pinselstrichen und sparsamen Glanzlichtern Menschen lebenswahr abzubilden. Da ist der alte Smidt, einst Fichteschüler, jetzt Demokratenfresser; Donandt, bedeutender Rechtsgelehrter und feinster Kopf der Bürgerschaft; Tischlermeister Wischmann, des Deutschen nicht völlig mächtig und doch wortgewaltig unter den Abgeordneten wie je ein alttestamentlicher Prophet; Rösing, Kaufmann und Demokrat reinsten Wassers; Pastor Dulon, der radikale Feuergeist von Liebfrauen; und dann das ganze Gewimmel all der kleinen und kleinsten Lichter von Presse, Vereinen und politischen Parteien und Gruppen — sie alle

sich zu dem Heer von Akteuren formierend, die das große Trauerspiel der deutschen Revolution auf der bremischen Provinzbühne in Szene setzen.

Wo ständen wir Deutschen heute wohl, so ist man nach der Lektüre dieses schönen Buches wieder einmal geneigt — ganz unhistorisch — zu fragen, wenn das Drama von 1848 glücklich ausgelaufen wäre?

K. H. Schwebel

Ulrich Böttcher, Anfänge und Entwicklung der Arbeiterbewegung in Bremen von der Revolution 1848 bis zur Aufhebung des Sozialistengesetzes 1890

Heft 22 der Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, herausgegeben von Friedrich Prüser. Bremen 1953, Carl Schünemann Verlag. 150 S. Text und 26 S. Anhang (16 Tabellen u. a.). 7,— DM.

Vor dem Hintergrunde einer aufschlußreichen sozial- und wirtschaftsstatischen Aufreihung von Daten und Zeugnissen zur kommerziellen und industriellen Entfaltung Bremens und im Zusammenhang mit der allgemeinen deutschen Entwicklung der Arbeiterbewegung während des gewählten Zeitabschnittes führt der Verfasser die Behandlung seines Themas durch, dem er die Aufgabe zugrunde gelegt hat, „bestimmte kennzeichnende Züge, die die Arbeiterbewegung Bremens auszeichnen", herauszuarbeiten. Als Quellengrundlage dienten Akten des Staatsarchivs, der alten Polizeidirektion, Adreßbücher u. ä. und im besonderen Maße Zeitungen. Einschlägige Literatur ist insoweit herangezogen, als sie einer erhellenden Auslegung dienen konnte. Ganz ausgefallen ist Quellenmaterial aus privater Hand (handschriftliche Protokolle, Korrespondenzen u. a.): offenbar ist solches aber heute nicht mehr oder kaum noch aufzutreiben. Es hätte wohl die vom Verfasser gezogenen Linien seiner Untersuchung nicht wesentlich verschieben können, wenn ihm durch solches in Einzelfragen auch mehr Licht und Farbe gereicht worden wäre.

In der übersichtlichen Durchgliederung und anschaulichen Durchführung des Themas macht Böttcher aus der reichen Fülle eines fleißig zusammengetragenen Stoffes dreierlei zur Geschichte der Arbeiterbewegung in Bremen von 1848 bis 1890 deutlich: 1. ihre historischen Abschnitte: 1848—1854 (die ersten Organisationen, „Episode Köttgen"); 1864—1875 (der „staatssozialistische" Lassalleanismus, die liberale Arbeiterbewegung, Gewerkschaften und Gewerkvereine, die Agitation Deckwitzens); 1875—1890 (die Gothaer Einigung, das Sozialistengesetz, der neue Kurs Julius Bruhns); 2. ihren besonderen Charakter (Nachwirkung der radikaldemokratischen Überlieferungsgehalte der 48er Revolution und Einwirkung der „ministerialistischen" Grundgedanken Lassallescher sozial-demokratischer Auffassung, entscheidender Einfluß nichtbremischer Arbeiterführer); 3. ihre prinzipiellen Spaltungen in einem fünfundzwanzigjährigen Hin und Her und ihre politischen Spannungen zum Bürgertum, zunehmend seit den sechziger Jahren.

Hier wie anderswo erwachsen aus dem ideenpolitischen Umkreis demokratischer Tendenzen des Frühliberalismus und von diesem in Arbeiterbildungsvereinen erziehungspflegerisch und sozial-fürsorgerisch helfend umhegt (der liberalen Bildungsidee blieb sie bis in unsere Tage immer innerlich verbunden), ist die Arbeiterbewegung erst unter der Einwirkung der agitatorisch zwingenden Kraft Lassallescher Ideen ins extrem Politische und langsam ins Klassenbewußte und Klassenkämpferische hineingewachsen.

Doch hat sie hier in Bremen ihren kleinbürgerlich-handwerklichen, späterhin besitzarbeiterlichen Sozialcharakter und das Stigma ihrer Herkunft aus dem Mutterschoß des Liberalismus nie verloren. Vom Marxismus in seiner monokausalen Denkform und seiner praktisch-politischen Wirkform ist nicht viel zu spüren, vor 1880 so gut wie nichts, und gar von einer marxistischen Integration in jenen Jahrzehnten sprechen zu wollen, ginge völlig an der geschichtlichen Tatsache vorbei. Erst in den Jahren um 1900 ist auch in Bremen eine von verschiedenen Seiten her inaugurierte und durch allerlei Zeugnisse belegbare Teilintegration mit dem Ideengut des sogenannten wissenschaftlichen Sozialismus erfolgt, die sich in den Intellektuellen der Sozialdemokratie vollzog. Jedoch stand diese von vornherein unter dem Zeichen des Gegensatzes zwischen Bebel-Kautskyschem prinzipiellen und parteitaktischen Doktrinarismus und Vollmar-Bernsteinschem konzilianten und parlamentspraktischen Revisionismus, in welchem Konflikt sich die in der sozialistischen und „klassenbewußten" Arbeiterbewegung urangelegte Spaltungstendenz zwischen theoretischer Konsequenz und praktischem Kompromiß entwicklungsgeschichtlich fortsetzte. An dem bremischen Beispiel aus dem Jahrzehnt von 1865 bis 1875 demonstriert Böttcher in ausführlicher Weise diese Gegensätzlichkeit in der Auseinandersetzung zwischen den Eisenacher „Ehrlichen" und den wiederum in sich uneinheitlichen Lassalleanern.

Auch Böttchers Forschungsertrag ist ein Beitrag zu der Erkenntnis, die für eine mehr als hundertjährige Entwicklung überhaupt zutrifft: daß die Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung, so seltsam es auch zu klingen scheint, der Prozeß der Verbürgerlichung des Arbeitertums ist. Letztlich aus dem urgründigen Bäuerlichen kommend und einwandernd in die nahe Stadt oder auswandernd in ein fernes Land (Amerika), strebte es, gleichviel in welcher sozialen Gestalt, dem Bürgerlichen zu, das heißt der bürgerlichen Freiheit. Diese aber machte mehr noch als andernorts das innerste Wesen einer Stadt wie Bremen aus, die geradezu apriorisch bürgerlich und in der noch kein amorphes entbürgerlichtes Städtertum allein zu Hause ist. In solche ursprüngliche Bürgerlichkeit eingebettet war auch die historische bremische Arbeiterbewegung des 19. Jahrhunderts. Das bestimmte trotz aller extremtheoretischen und radikalpolitischen Umkleidung ihre sozialistische Grenze, ihren singulären Charakter, ihren lokalen Typus und nahm ihr zunehmend die Stacheln, die dem bereits geschichtlich legitimen Bürgertum einst so bedrohlich erschienen. Marxistische antistaatliche und revolutionäre Vokabeln beherrschen hier und da wohl die Rhetorik, Programmatik und die literarische Oberflächenproduktion, blieben aber für die praktische Politik bremischer Arbeitervertreter in der Öffentlichkeit und in der „Bürgerschaft" (seit 1878) nur redepropagandistisch und hier und da antragsbegründend verbindlich. Die viel später wirkend gewordene und so unheilvolle „weltanschauliche", parteiideologische und propagandataktische Konfrontierung „marxistisch" — „bürgerlich" war noch nicht zum politischen Tagesjargon ausgemünzt worden. Das geschah erst mit dem wachsenden Einfluß der gesellschaftskritischen Dogmatik der Marxschen Lehre, von woher ja das „Proletariat" aus der bürgerlichen Gesellschaft als „Klasse" herausgelöst wurde. In der vernünftig-nüchternen Lebens- und Arbeitsatmosphäre Bremens und unter dem Zwange realer handelspolitischer Notwendigkeiten der Kaufmannsstadt schwächte aller massenrufender Radikalismus weitgehend ab. Bremen war kein Industrieort, kannte daher kein eigentliches und vor allem nicht massiertes Industrieproletariat, wenn

es auch in seinen ureingeborenen Zigarrenmachern ein zu Recht mit vielen öffentlichen Dingen unzufriedenes Völkchen besaß, das aber durchaus zur großen bremisch-bürgerlichen Stadtfamilie gehörte und sich im Innersten ihr voll zugehörend empfand. Es ging als erste Sozialgruppe den natürlichen Weg zur Koalition als ein Schutzmittel der Arbeitnehmerschaft gegen die negativen Folgen des Konkurrenzkampfes der Arbeitgeber in den Jahrzehnten freihändlerischen Wirtschaftslebens. Der hafenstädtische Arbeiterradikalismus ist anders als der Radikalismus des binnenländischen Industriearbeiters: er ist weltoffener, wie von Seeluft durchsalzen, daher wohl gelegentlich weithin vernehmlich, aber im Grunde undoktrinär. Das revolutionäre, zunehmend internationalistische und auch atheistische Vokabular der Sozialisten der siebziger Jahre war im Grunde und im ganzen kaum anders als das der radikalen Liberaldemokratie der vierziger Jahre. Krieg, Kommune und Krise von 1870/1871 und 1873 verschärften allerdings den Ton. Das aber erschreckte das links- und rechtsliberale Bürgertum nach der Reichsgründung, auch in der reichsstädtischen Republik, und trug mit dazu bei, daß dieses immer mehr die Sozialdemokratie für „gemeingefährlich" ansah, um so mehr, als es die geschichtliche Situation des aufsteigenden Arbeitertums keineswegs erkannte. Es gab nicht viele Ausnahmen.

Abwägend und zurückhaltend im Urteil bringt Böttcher hierzu im Für und Wider eine Reihe gut gewählter Belegstellen. Konstantin Bulles — den der Verfasser in diesem Zusammenhang nennt — Darstellung zu diesem Thema in seiner „Geschichte der Jahre 1871 bis 1877", Bd. I, S. 202 ff. (Leipzig 1878) hat er nicht herangezogen, obwohl er sonst nichts Verwendbares zur Sache unberücksichtigt gelassen hat.

Die gründliche, mit Belegen und Anlagen gut ausgestattete und die gestellte Aufgabe in bemerkenswerter Weise lösende Arbeit Böttchers läßt den Wunsch aufkommen, von ihm auch zu seinem Generalthema den Geschichtsabschnitt von 1890—1933 in gleicher Weise bearbeitet zu sehen. Er würde die von ihm gezogenen geschichtlichen Linien in vieler Hinsicht verlängern und die herausgearbeiteten Grundzüge der Arbeiterbewegung in gewandelter Gestalt auch in dieser Epoche wiedererkennen können. Es würde ihm dazu ein spannungsvolles und farbenreiches Quellenmaterial allgemein- und lokalgeschichtlicher Natur zur Verfügung stehen, in dem auch die geistesgeschichtliche und kulturphänomenale Erscheinungsseite der Arbeiterbewegung zu Worte und zu ihrem Rechte kommt.

Hinrich Wulff

Ralf Voigt, Kleine Bremer Verkehrschronik

Herausgegeben zur Feier ihres fünfundsiebzigjährigen Bestehens am 28. März 1951 von der Bremer Straßenbahn A. G. 96 S.

Dem unermüdlichen Bearbeiter der Geschichte der Bremer Straßenbahn ist es gelungen, in einer recht ansprechenden und aufgelockerten Art den Werdegang des wichtigen bremischen Verkehrsunternehmens zu schildern. Der aufmerksame Leser spürt dabei auf Schritt und Tritt, mit welcher Liebe der Verfasser der geschichtlichen Vergangenheit seiner Arbeitsstätte nachgegangen ist. Obwohl die schwierige und oft entsagungsvolle Forschung eine Fülle von Einzelheiten erbrachte, weiß er den angefallenen Stoff mit feinem Geschick zu bändigen. So ist in einem sehr gefälligen Stil eine Reihe von aufschlußreichen Aufsätzen entstanden, wie etwa der anziehende Abschnitt über die erste Pferdebahn in Bremen. Bei seiner Wanderung durch ein Dreiviertel-

jahrhundert streut der Verfasser manche Einzelheit in die Darstellung ein, wodurch die Schrift noch mehr an Wert gewinnt.

Bernd G. Reichert, der die Chronik mit einer großen Zahl von reizvollen Zeichnungen versehen hat, ist ohne Frage ein Meister seines Faches. Der Direktion der Bremer Straßenbahn A. G. kann man jedenfalls zu der ausgezeichneten Jubiläumsschrift, die vor kurzem sogar in zweiter unveränderter Auflage erschien, gratulieren. Ein Lob hat aber auch die Firma Carl Schünemann in Bremen um die tadellose Herstellung des seltenen Buches verdient.

Fritz Peters

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. Bremen 1952. Verlag Carl Schünemann. 543 S. 969 Abb., 2 beigegebene Karten. 60,— DM.

Als 1900 das Buch „Bremen und seine Bauten" erschien, war damit ein großangelegter Überblick von der Vergangenheit bis zur Gegenwart gegeben worden. Der inzwischen unter dem gleichen Titel veröffentlichte und als eine Art Fortsetzung gedachte zweite Band umspannt dagegen nur einen sehr kleinen Zeitraum. Daß das Buch dennoch seine besondere Berechtigung hat, wirft ein grelles Licht auf die Bedeutung und Tragweite baulicher Entwicklung und Ereignisse der jüngsten Vergangenheit. Nur einiges davon kann an dieser Stelle angedeutet werden.

Das hier in einem umfassenden Sinne begriffene Bauschaffen Bremens (auch Schiffbau usw.) bot das wahrhaft erregende Schauspiel einer ursächlich bis tief in das vorige Jahrhundert zurückreichenden unerhörten Steigerung des Tempos und der Maße; aus einschneidenden Wandlungen des Baustils, verbunden mit einer in ständigem Fortschritt begriffenen Technik, begann gänzlich veränderte Baugesinnung zu sprechen; die furchtbaren Folgen zweier verlorener Weltkriege, die ihre Spuren tief in das Antlitz der zuvor Schifffahrt, Industrie und Handel von Weltruf betreibenden Stadt gruben, und der erstaunliche sich in einem Bauschaffen außerordentlichen Ausmaßes kundtuende Wille zu ihrer Überwindung, den sie weckten, — all das sind in der Tat Themen, die dem Gehalt des Buches außerordentliches Gewicht zu geben vermögen. In zahlreichen Aufsätzen des Werkes vernehmlich mitschwingend, offenbaren sie in angemessen sachlichen, oft durch Skalen, Tabellen, graphische Darstellungen usw. erläuterten Darlegungen immer wieder ungewöhnlich fesselnde Aspekte.

Verantwortungsgefühl für die im Kriege schwer getroffene und schon in bemerkenswertem Wiederaufstieg befindliche Stadt veranlaßten den Herausgeber zu der einleitenden Bemerkung, daß das Werk nicht nur eine Gesamtübersicht über eine bestimmte Zeitepoche bieten, sondern auch „als kritisches Lehrbuch Erfahrungen, Erkenntnisse und Wissen vermitteln, zugleich aber auch zum Nachdenken anregen und verpflichtende Wege für den Wiederaufbau Bremens weisen" solle — eine gewiß schwierige Aufgabenstellung, zumal auch gute Lesbarkeit und Anschaulichkeit des Stoffes angestrebt wurden. Der Herausgeber sicherte dem Werk hierfür als wichtigste Grundlage ein auf allen Gebieten sehr differenzierten Bauschaffens zu bemerkendes gediegenes, ja nicht selten überragendes Fachwissen, indem er zahlreiche berufene Autoren, darunter solche von besonderem Rang und Namen, sowie

hervorragende Persönlichkeiten des Bremer öffentlichen Lebens zur Mitarbeit gewann. Das ist zweifellos ein nicht hoch genug zu veranschlagendes Verdienst. Daß bei der großen Zahl der Mitarbeiter (73!) eine Koordinierung und Vereinheitlichung der schriftstellerischen Gesamtleistung nur bedingt möglich war, mag deshalb leichteren Herzens in Kauf genommen werden.

Der Gliederung des umfangreichen Stoffes lag insgesamt die richtige Erkenntnis zugrunde, daß die in diesem Jahrhundert bereits zum zweiten Male verlorene „Weltgeltung Bremens" ein geschichtlich zutiefst begründetes, gerade jetzt wieder fest ins Auge zu fassendes Fernziel des Bauwesens sein und bleiben muß, dem man sich denn auch schon mit Energie und bereits ersten sichtbaren Anfangserfolgen von neuem zuwandte. Die „Weltgeltung Bremens" nennt sich das erste, vor allem Weser und Hafenanlagen, Schiffahrt und Industrie umfassendes Hauptthema des Buches, das, durch die Verfasser zumeist vorzüglich interpretiert, Bewährung in härtestem Schicksalskampf und somit echte geschichtliche Größe bezeugt. Das andere — zwangsläufig hiervon in dem einen oder andern Punkte etwas künstlich getrennt und sachlich nicht ganz richtig „Kommunales (!) Bauwesen und Versorgungsbetriebe" genannt — zielt im wesentlichen vom Standpunkt des Städtebauers, Architekten, Denkmalpflegers und Bautechnikers auf die tiefgreifenden und vielfältigen Wandlungen unterworfene Geschichte des Stadtbildes und des Bauschaffens Bremens in jüngerer Zeit sowie auf die Leistungen und Aufgaben des Wiederaufbaus der Stadt nach dem Kriege. Auch hier ergibt sich aus manchen trefflichen, ja bedeutsamen Darlegungen ein überzeugender Gesamteindruck.

Nur e i n hier vernehmlich werdener Leitgedanke, der im Rahmen dieses Jahrbuches erhöhte Aufmerksamkeit verdient, sei betont hervorgehoben. Die Gegenwart, durch das abschreckende Beispiel eklektizistischer und darum letztlich geschichtsfeindlicher Baugesinnung der Gründerzeit und wilhelminischen Ära genugsam gewarnt, hat, zumal sie durch zeitlichen und entwicklungsgeschichtlichen Abstand zu echter Würdigung und rechter Pflege historischer Bauformen in hohem Maße berufen erscheint, eine ernste und verantwortungsvolle Aufgabe übernommen: allen zwangsläufig mit dem Wiederaufbau der zerstörten Stadt in besonderem Maße drohenden Gefahren zum Trotz hat sie mit feinem Einfühlungsvermögen die altehrwürdige, geschichtliche Erscheinung des Stadtbildes, soweit sie sich überhaupt noch in überkommenem Baugut spiegelt, sinnvoll lebendig zu erhalten und der Nachwelt als teuerstes Vermächtnis zu bewahren.

Insgesamt darf man sagen, daß sich das vom Verlag prächtig ausgestattete Werk, durch reiche Bebilderung in seinem Wert beträchtlich gehoben, als eine bedeutende und wertvolle Dokumentation bremischer Baugeschichte darstellt, die, zugleich von hoher Aktualität, auch zu künftigen Bauaufgaben sehr schätzenswerte Grundlagen zu liefern vermag. Siegfried Fliedner

Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933—1945

Herausgegeben von der Historischen Gesellschaft in Bremen.
Bremen 1951. 333 S. 10,— DM.

Mit dem vorliegenden, schnell ganz vergriffenen Buche setzt der Verfasser seine so sehr verdienstliche Chronik des bremischen Zeitgeschehens fort und fügt damit diesen seit fast einem Jahrhundert bestehenden chronikalischen Aufzeichnungen ein neues wertvolles Glied hinzu. Unnötig zu sagen, daß das

Werk mit derselben untrüglichen Gründlichkeit gearbeitet ist wie seine Vorgänger von Peters' Hand.

Man kann nur immer wieder auf die Bedeutung dieser Arbeiten für die bremische Geschichte wie für das historische Denken überhaupt hinweisen. In der stürmisch dahineilenden Zeit, wo der nächste Tag schon den vorhergehenden verschlingt, ist ein solches Buch gewissermaßen ein Haltepunkt, der dem Benutzer erst recht klar macht, was er in diesen zwölf Jahren erlebt hat, welchen Sinn solche einzelne Daten haben, welche Früchte, gute und böse, so schmucklose Mitteilungen in ihrem Schoße geborgen haben.

Nun ist der behandelte Zeitabschnitt aber bekanntermaßen von einer ganz besonderen, schrecklichen Wichtigkeit. Viel enger als vordem verknüpfen sich auch die lokalen Verhältnisse mit den Vorgängen der großen Politik, und das nationalsozialistische Regiment, das in alle Lebensäußerungen gewalttätig eindrang, macht es verständlich, daß auch in einer bremischen Chronik ihm an vielen Stellen eine Erwähnung zuteil werden mußte.

Über die Frage allerdings, wie weit der Chronist in seiner Aufzählung gehen durfte, wird sich streiten lassen, und ich stehe nicht an, die Ansicht zu vertreten, daß an nicht wenigen Stellen die fast zu einer Erzählung ausartenden Angaben erheblich hätten zusammengestrichen werden können. Der Grundgedanke des Buches durfte nicht zu sehr aus den Augen gelassen werden.

Noch mehr gilt das von der Erwähnung der Eintagsfliegen, die über die hiesigen Bühnen, zumal des Schauspielhauses, hinweggeflattert sind — Stücke, die heute gegeben und übermorgen wieder vergessen waren, vom Film gar nicht zu sprechen.

Der Gesamtwert des Buches kann dadurch aber nicht verringert werden, und die Zusammendrängung des Druckbildes, die die einzelnen Notizen so unerfreulich ineinanderschiebt, ist nicht die Schuld des verdienstvollen Autors, dem für seine entsagungsvolle Arbeit uneingeschränkter Dank gebührt.

Hermann Entholt

Friedrich Prüser und Fritz Peters, Die Freie Hansestadt Bremen — Familiengeschichtlicher Wegweiser durch Stadt und Land, herausgegeben von Dr. Johannes Krauße, Heft 18. Neustadt a. d. Aisch, 1953, Degener & Co., Inh. Gerhard Geßner. 46 S. 4,— DM.

Nach längerer Pause hat der Verlag seine Reihe der Hefte „Familiengeschichtlicher Wegweiser" fortgesetzt. Die Verfasser haben, als beste Kenner der öffentlichen Archive in Bremen, in sorgfältiger und ausführlicher Darstellung alle die Quellen zusammengestellt, die ein Familienforscher bei seinen Forschungen zu Rate ziehen kann. Berücksichtigt sind auch die ehemals nichtbremischen, jetzt aber zum bremischen Gebiet gehörenden Bezirke. Es fehlen darin auch nicht die Archivalien, die, durch Auslagerung in die Hände der russischen Besatzungsmacht gefallen, zur Zeit nicht zugänglich sind, von denen man aber hoffen kann, daß sie über kurz oder lang an ihren Heimatort zurückkehren werden. Diese sind besonders kenntlich gemacht. Eine bei aller Kürze erfreulich reichhaltige Einführung in die Stadtgeschichte geht der Arbeit voraus. — So ist ein zuverlässiger „Wegweiser" jetzt vorhanden, der von allen in dem Bremer Bezirk forschenden Wissenschaftlern und besonders den Genealogen nur dankbar begrüßt werden kann.

Gustav Wehner

Niedersächsische Lebensbilder, Bd. 2

Im Auftrage der Historischen Kommission herausgegeben von Otto Heinrich May. Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen (Bremen und die ehemaligen Länder Hannover, Oldenburg, Braunschweig und Schaumburg-Lippe) 22, Bd. 2. Hildesheim (August Lax) 1954. VIII, 408 S. 14,— DM.

Von den 35 Männern, die der 2. Band der „Niedersächsischen Lebensbilder" in 34 Beiträgen würdigt, sind 24 in Niedersachsen geboren; unter ihnen befinden sich drei tagenbare Bremer. Ihnen dürfen wir vier weitere anreihen, die für Bremen und sein Umland besondere Bedeutung gehabt haben.

So ist Diedrich Heinrich Wätjen ein Beispiel des aus der Umgegend zugezogenen Bauernsohnes, der durch Tüchtigkeit und Fleiß in der Stadt Gründer eines großen Handelshauses wurde, das dann unter dem Sohn Christian Heinrich Wätjen sich zu einer Weltfirma entwickelte. Auch heute begegnet uns in Bremen dieser Typus. Wie Friedrich Prüser für den ersten, 1939 erschienenen Band der „Niedersächsischen Lebensbilder" Biographien der Bremer Kaufleute Paul Isenberg und Ludwig Knoop geschrieben hat, so hat er hier das Wirken des Gründers der Reederei D. H. Wätjen & Co., der sich — stolz und bescheiden zugleich — rühmen durfte, sich „ohne Vermögen, ohne Kredit . . . Ansehen, Achtung und Vertrauen zu schaffen gewußt" zu haben, und seines Sohnes dargestellt.

Es war eine Ehrensache für die Reederei, ihre Seglerflotte, die die größte der Zahl und der Größe der Einheiten nach in Deutschland war, kenntlich an der blauen Flagge mit dem großen weißen W, auf deutschen Werften bauen zu lassen. Als Schiffsbauer wirkte in seiner Vaterstadt Vegesack seit 1805 Johann Lange, dessen Werft trotz schärfster Konkurrenz die leistungsfähigste an der Weser war; aus ihr ist 1893 der „Bremer Vulkan" hervorgegangen. Einmal hat Lange in sechs Wochen für D. H. Wätjen & Co. eine Brigg geliefert. Neben diesem Pionier des Schiffbaus wird der große Anteil, den seine Frau Anna, geb. Raschen, an seinem Aufstieg hatte, in dem Artikel von Curt Allmers gewürdigt.

1830 errang Bremen durch die Gründung Bremerhavens wieder das *dominium Visurgis*. Was Bremens großer Bürgermeister Johann Smidt erdachte, hat der Holländer Johannes Jacobus van Ronzelen in die Tat umgesetzt. Dieser den schwierigsten Verhältnissen gewachsene Meister ist auch der Erbauer des Hoheweg-Leuchtturms (Benno Eide Siebs).

Handel und Seefahrt stehen in Bremen an erster Stelle. Aber die Bremer sind nicht nur Kaufleute und Seefahrer gewesen. In andere Lebensgebiete führt die Biographie von Wilhelm Scharrelmann, der gebürtiger Bremer war und anfangs Lehrer in seiner Vaterstadt, an den damaligen Kämpfen um die Unterrichtsfreiheit stark beteiligt, dann aber als freier volkstümlicher Schriftsteller in Worpswede wirkte (Else Alpers).

Von zwei Worpsweder Malern hat Hans Wohltmann, der 1939 mit der Biographie von Hans am Ende die Reihe der „Lebensbilder" eröffnet hatte, in seiner feinen Art berichtet: Otto Modersohn und Fritz Overbeck.

Diese sieben Lebensbilder aus dem 19. Jahrhundert sind vor den anderen für Bremen wichtig. Es war doch ein großer Irrtum, wie die „Niedersächsischen Lebensbilder" zeigen, daß man in Bremen vor einem Menschenalter glaubte, im Hinblick auf die „Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts" und die Nekrologe in diesem Jahrbuch von einer Beteiligung an der Nieder-

sächsischen Biographie absehen zu können und zu dürfen (Niedersächsisches Jahrbuch, Bd. 2, 1925, S. 210).

Unter den übrigen Lebensbildern darf auf die Biographien der Historiker Albert Brackmann, Johann Heinrich Gebauer, Heinrich Mack, Paul Jonas Meier, Heinrich Reimers, Wilhelm Reinecke, Bernhard Schwertfeger und August Tecklenburg sowie des Verlegers Heinrich Wilhelm Hahn hingewiesen werden.

Thomas Otto Achelis

Friedrich Prüser, Alte Hansestädte

Verlag „Die Schönen Bücher", Dr. Wolf Strache, Stuttgart 1954. 32 S. Text, 48 Bildtafeln. 5,80 DM.

Wer diesen Band in die Hand bekommt, wird seine besondere Freude daran haben. Schon das äußere Gewand gibt zu erkennen, daß er viele Kostbarkeiten in sich birgt. Es ist ein Buch, wie wir es uns nicht besser wünschen können.

In 48 Bildtafeln sind vornehmlich bedeutende Bauwerke der alten Hansestädte hintereinandergereiht. Neben bekannteren Motiven fanden Aufnahmen von manch verträumten Winkeln Berücksichtigung, die bisher äußerst selten oder überhaupt noch nicht veröffentlicht wurden. Es wurde der gesamte Bezirk innerhalb der deutschen Reichsgrenzen von 1914 erfaßt.

Jedes der prächtigen, meist von Wolf Strache geschaffenen Bilder erhält im Textteil Leben durch eine kurze Darstellung der Geschichte der betreffenden Hansestadt. Viele bemerkenswerte Einzelzüge, die man sonst mühsam herbeischaffen muß, hat der umsichtige Verfasser in knapper Form zusammengetragen. Um aber die Bedeutung des großen Städtebundes besser verstehen zu lassen, gibt der kundige Kenner hansischer Geschichte einleitend noch einen anschaulichen Überblick, der „der Hanse Aufstieg, Glück und Ende" schildert. Außerordentlich begrüßenswert ist überdies die beigefügte Liste mit den Namen von etwa 160 Städten, die im 15. Jahrhundert als hansisch nachzuweisen sind. In einer solchen Vollständigkeit war sie uns bisher nicht bekannt.

Dem Verfasser wie dem Verleger des reizenden Werkes wird jeder Freund hansischer Geschichte für die höchst gelungene Arbeit Dank und Anerkennung wissen.

Fritz Peters

Friedrich Bruns, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer

Det Hanseatiske Museums Skrifter Nr. 7, Bergen 1953, A. S. John Griegs Boktrykkeri. 79 S.

Indem das Hanseatische Museum die nachgelassene Schrift des ihm und seinem verewigten Leiter Dr. h. c. Christian Koren Wiberg persönlich eng verbundenen Verfassers herausgab, setzte es „seinem alten Mitarbeiter und guten Freund" in Treue ein Denkmal, — ja mehr als das, bedeutet es doch zugleich die Wiederaufnahme einer „verdienstvollen Zusammenarbeit" mit dem Hansischen Geschichtsverein, die das Verhältnis beider Einrichtungen zueinander und auch der ihnen Angehörenden, wie wir hinzusetzen dürfen, geadelt hat. Dank aber, dem der Vorstand des Hanseatischen Museums im Vorwort dafür Ausdruck gibt, daß er seiner wertvollen Schriftenreihe auch die vorliegende Untersuchung einreihen durfte, abzustatten, obliegt uns; denn die Bremer wissen um den Geist, der als ein guter den Hof Finnegaarden, das heutige Hanseatische Museum, seit alten Tagen umwittert.

Das Frachtherrenbuch ist infolge des Kriegsausganges wie so viele kontorische Archivalien vorerst nicht zugänglich. Um so höher dürfen wir es schätzen, die keine Wünsche offen lassende Darstellung von Friedrich Bruns zu besitzen. Mögen die einen daran vor allem die Gründlichkeit wissenschaftlicher Arbeit erkennen und die überzeugende Darstellungskraft: wir sehen in dem vom bewährten Historiker aufgegliederten und aufgezeigten System des Seegütertransports von 1581 bis 1613 den Versuch einer Zwangsordnung, die dem Niedergang steuern soll. Sie beruht wohl auf der Sundzollfreiheit der wendischen Städte und ist deshalb in Bremen unbekannt. Trotzdem sind Bremer Schiffer regelmäßig an der Fahrt von der Trave nach Bergen beteiligt, und es werden in der Zeit von März bis Juni alljährlich zwei, ausnahmsweise auch mehr Schiffsladungen, z. B. ein Bremer, der Getreide von Danzig nach Lübeck befördert hatte, nach dem Norden abgefertigt. Handelt es sich dabei überwiegend um Fahrzeuge mittlerer Größe von 60—70 Last und regelmäßig um die Verladung von Lübecker Bier, so führen die Lübecker, mit denen seit Mitte des 16. Jahrhunderts das Recht der Bremer Beteiligung an der Bergenfahrt von der Trave aus vertraglich geregelt ist, gelegentlich Klage darüber, es sei Bremer Schiffern untersagt, Lübecker und Hamburger Gut zu laden. Als solches kommen Tuche und Laken, hochwertige Güter also, in erster Linie in Betracht, auch für Seeräuber und Freibeuter, denen 1580 und 1590 Bremer Schiffe an der norwegischen Küste und selbst vor Bergen in die Hände fallen: daher die Anordnung, unter dem Befehl eines Admirals zu vier bis sechs Schiffen im Verband zu fahren, und zur Führung von leichten und schweren Feuerwaffen an Bord. Inwieweit die Langsamkeit und Unbeholfenheit der Schiffe mit ursächlich für die Überfälle ist, mag dahingestellt bleiben. Die Hinfahrt von Travemünde nach Bergen erforderte jedenfalls eine lange Zeit, in der Regel 43 bis 50 Tage, die Rückfahrt 28 Tage, eine Rundreise unter günstigen Umständen 82 Tage, so daß drei Rundreisen eines Schiffes im Jahr zu den Seltenheiten gehören.

Selten sind auch Pferdetransporte von Bergen nach Bremen, nicht dagegen Frachten von Trockenfisch in vielen Sortierungen und Verpackungen und — das belegt Friedrich Bruns — von Fellen und Häuten aller Art, von Tran, z. T. in Bierfässern, und gesalzenem Dorsch in Tonnen, beides als Schwergut ebenso umworben wie Salzhering, ja sogar von Butter und von Schnittholz. Als Ausfracht von hansischen Häfen kommen neben Bier, Malz und Mehl als Grundladung Eisen in Form von Stangen und Draht, Kupfer, Fertigprodukte aus beiden, Hopfen, Glas und Glaswaren, Gewebe aus Wolle und Leinen, Schwergewebe wie Segeltuch, Hanf und Taue in Frage.

Während die Frachtherren das Chartern und Befrachten der Schiffe auf Grund von Eintragungen in eine Frachtenrolle vornehmen und selbst ein beachtenswertes Anrecht auf Freiladung haben, muß die Frachtrate, die sich je nach der Jahreszeit ändert, in dänischer Münze von den kontorischen Kaufleuten auf der Deutschen Brücke in Bergen und der Beförderungspreis für die Rückladung in deutschem Gelde in Lübeck oder in sonstigen Bestimmungshäfen an der Ostsee entrichtet werden. Die Bremer Handelsverwalter haben für ihre beiden Bierschiffe eine höhere Frachtrate aufzuwenden, weil Bier an sich niedrig tarifiert ist und sonstiges Gut fehlt, aber auch mit im Hinblick darauf, daß sie keine Rückfracht nach Bergen anzubieten haben, die den andern Schiffern, zumal im Sommer, bereits in Lübeck zugewiesen werden kann.

Ende des 16. Jahrhunderts ist es üblich, daß der Reeder des Schiffes in Bergen Privatgeschäfte tätigen läßt, und zwar unter Umgehung des Kontors im unmittelbaren Handel mit Bürgern der Stadt Bergen. Wismarer, Rostocker und Stralsunder sind daran beteiligt, aber auch Besatzungsmitglieder, die je nach ihrer Dienststellung an Bord ebenfalls Anspruch auf Freiladung von 2—12 Tonnen haben. Willkürlichkeiten sind gang und gäbe. Bierfässer werden schon auf der Trave angezapft, auf langen Reisen geleert, nicht nachweisbare Havereischäden in Bergen geltend gemacht, lose gestauter Fisch wird nicht vollzählig ausgeliefert; aber auch junge Leute werden ohne Gewähr einer Lehrstelle in Bergen auf der Ausreise mitgenommen.

Ist das Buch zugleich eine hervorragende Leistung des Buchdrucks in der Stadt Bergen, so ist es in Bremen willkommen auch als Nachweis eigener Handelstätigkeit und Schiffahrt. Hans Brinkmann

Heinrich Reincke, Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte

Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg, Bd. III. Hamburg 1951, Hoffmann & Campe Verlag. 311 S., 2 Beilagen und 11 Abb. 15,— DM.

Das Hamburger Staatsarchiv konnte sich selber nicht besser ehren, als mit der Wiederaufnahme seiner seit langem ruhenden Veröffentlichungsreihe den Mann durch die Herausgabe bisher unveröffentlichter eigener Arbeiten in einem schönen, stattlichen Bande zu erfreuen, der eineinhalb Jahrzehnte lang in schwierigster Zeit ihm selber vorgestanden und dabei als Geschichtsforscher und Geschichtsschreiber eine Tätigkeit entfaltet hat, die weit über den Umkreis seines amtlichen Wirkens hinausreicht. Bei aller Bedeutsamkeit seiner über den Bereich Hamburgs hinausgehenden Forschungen, etwa für das allgemein hansische Gebiet und das der Rechtsgeschichte, hat seine tiefste Liebe aber doch der Geschichte seiner Vaterstadt gegolten, und so war es eine sinnige Ehrung durch seine alten Mitarbeiter im Hamburger Staatsarchiv, ihm zur Vollendung seines 70. Lebensjahres diesen Strauß bisher ungedruckter Arbeiten in dieser Gestalt, mit aufschließendem Personen-, Orts- und Sachverzeichnis versehen, durch zwei wertvolle Beilagen — Karte und Urkundenfaksimile — bereichert und elf ausgezeichnete Abbildungen verschönt, als Festgabe darzubringen.

Die acht Beiträge spiegeln in guter Abstimmung aufeinander die Hauptarbeitsgebiete ihres Verfassers: Topographisches, Raum- und Baugeschichtliches ist dabei, Rechts-, Verfassungs- und Dokumentengeschichtliches, Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichtliches sodann, und nicht zuletzt sind einige Meisterstücke der Lebensbeschreibung unter dem Dargebotenen. Man kann diese Gruppen aber nicht streng voneinander scheiden: sie greifen ineinander über, wie auch jeder Aufsatz, jedesmal hervorragend in strenger Forschung wie in anziehender Darstellung, von den Quellen vielfältig gespeist ist, die wir hier als Gruppen aufzuzeigen versuchen.

Das Musterbeispiel dafür ist der erste, ein Fünftel des Buches umfassende Aufsatz über „Das städtebauliche Wesen und Werden Hamburgs bis zum Ausgang der Hansezeit" — ursprünglich als Beitrag für eine vom Hansischen Geschichtsverein geplante Gedenkschrift für die im Bombenkriege zerstörten Hansestädte gedacht, dann aber mehrfach erweitert und ausgestaltet. Hier spricht ein gründlicher Kenner nicht nur der Geschichte, sondern auch der

Topographie seiner Vaterstadt: die Heimatgebundenheit führt Forschung und Feder und läßt ein Bild der Entwicklung entstehen, das sich in dieser Eindringlichkeit und leichten Faßbarkeit jede alte Stadt wünschen möchte. Von den ältesten Spuren vorgeschichtlicher Siedlung und der Burg frühgermanischer oder schon fränkischer Zeit, der Domanlage, dem Wikort und dem frühen Markte führt der Weg zu den greifbaren Zellen der Entwicklung[1]): zu der halb geistlichen, halb handwerklichen Altstadt der Zeit der Salischen Kaiser, der Reichenstraßen-Siedlung der Fernhändler, der Neustadt als dem Hafenviertel an der unteren Alster, das als Planung eines Gründerverbandes erscheint, aber erst nach gemeinsamer Unterwerfung unter die Dänenherrschaft (seit 1203) mit der Altstadt zusammengeschlossen werden kann. An diesen Kern setzt sich das andere: die Kremoninsel — bis zur Zerstörung der letzte unversehrte Teil Althamburgs — und die Grimminsel als das nunmehr großzügig aufgeschlossene Werdervorland im Süden nach der Elbe zu mit der Katharinenkirche als Mittelpunkt, der Rödingsmarkt im Westen, der ursprünglich eine „Rödingsmark" gewesen ist, vielleicht eine Stätte Altländer Siedlung vor der Stadt, und das halb bäuerlich gebliebene, im übrigen in seinem Charakter uneinheitlich gestaltete Kirchspiel St. Jacobi im Osten der Altstadt. So ist um 1300, ähnlich übrigens wie in Bremen, der Stadtgrundriß für Jahrhunderte vollendet gewesen, mit der einen Ausnahme der Außendeichsländereien, die bei ihrer nachmaligen, im 14. Jahrhundert vollzogenen weitläufigen Bebauung vielen Brauhäusern — an die 500 sind es gewesen — den nötigen Raum zur Ansiedlung und Entwicklung einer bedeutenden Bierbrauerei ermöglichten, die damals die bremische aus dem Norden verdrängte. Bei dieser Bebauung wurden die Wasserzüge ausgenutzt: Hamburg wurde dadurch mit seinen vielen Wasserstraßen neben denen zu Lande zu einer Stadt „in den Wellen", die, nun wiederum zum Unterschied von den hansischen Schwestern der Nachbarschaft, das Fachwerkhaus anstatt des Steinhauses gepflegt hat, was vielleicht auf die Zuwanderung der Bevölkerung aus den Gebieten des Fachwerkbaues in der Heide und am Gebirgsrand zurückzuführen ist.

Wesen und Abstammung der Erbauer sprechen eben mit: an einem großen Beispiel beweist dies Heinrich Reincke mit seiner Arbeit über „Hamburger Rathäuser". Sechs sind im ganzen zu nennen: ein Abbild dafür, daß es in Hamburg im geschichtlichen Ablauf an der nötigen Stetigkeit gefehlt hat. Dem vierten, das vom Ende des 13. Jahrhunderts bis zum großen Brand von 1842 bestanden hat, dem sogenannten „Alten Rathaus", gilt dabei die besondere Liebe des Verfassers. Hier wird man viel Verwandtes zum Bremer Rathaus feststellen können, wenn auch nicht so sehr im Äußeren, so doch in Ausstattung und Inneneinrichtung. Auf deutende Beschreibung kommt es an: hier ist Heinrich Reincke Meister, und in der Geschichte der Rathäuser zeigt ein treuer, liebender Sohn gleichzeitig die der Vaterstadt.

Das tut er auch bei seinem großen Aufsatz über „Die ältesten Urkunden der Hansestadt Hamburg". Um achtzehn handelt es sich dabei; davon waren neun

[1]) Man vergleiche dazu die wertvollen Anregungen, die Fritz Timme in der Zeitschrift für lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. XXXIII (1952), S. 164 ff., bei Gelegenheit einer Besprechung dieses Reinckeschen Ehrenbuches hinsichtlich der ältesten Handels- und Hafengeschichte unserer Städte gibt: man wird dann daran nicht vorbeigehen können, bei uns in Bremen schon ganz und gar nicht.

in ihrer Echtheit angefochten worden. Ein guter Kenner der Diplomatik — das ist Heinrich Reincke —, stellt er mit allen Hilfsmitteln, die von dort her geboten werden können, in gründlicher Untersuchung sechs als echt fest, mehr als man nach bisherigen Einzelforschungen erwarten durfte. Nur zwei blieben als wirkliche Fälschungen bestehen, aber nicht ohne daß wir sie von der Psychologie dieser mittelalterlichen Fälschungen her, also aus ihrer Zeit, verstanden hätten. Meisterhaft, wie hier das Hamburger Barbarossaprivileg von 1189, wohl das wichtigste Stück in der ganzen Reihe, auf den echten Kern, einen kaiserlichen Actumvermerk eben dieses Jahres, zurückzuführen versucht wird! Ob damit freilich eine endgültige Klärung erfolgt ist? Denn daß ausgerechnet nur ein solcher Vermerk über eine tatsächlich erfolgte Privilegierung nach Hamburg gelangt sein sollte, ist nicht leicht einzusehen. Über aller dokumentengeschichtlichen Einzelforschung wichtig ist der Zusammenhang der sich hier spiegelnden Ereignisse und Tatsachen: durch systematische Untersuchungen, wie sie in Ansätzen für wichtige bremische Privilegien bereits vor fast sieben Jahrzehnten geschahen, ist für ihn viel gewonnen worden. Auch das Verhältnis zum Erzstift spielt dabei zu Zeiten, so gerade in der Fälschung jener Kaiserurkunde, eine nicht geringe Rolle.

Letzten Endes ist ja immer wieder der Mensch, für Heinrich Reincke der hamburgische Mensch, der Bewegende, vordringliche Aufmerksamkeit Heischende, in diesen Ereignissen und Tatsachen wie in den Bauten seiner Stadt und in ihrer räumlichen Entwicklung. Es würde etwas in dieser Festschrift fehlen, wenn nicht auch ein Aufsatz über „Hamburgs Bevölkerung" dabei wäre. Er bewegt sich auf der Linie, die sein Verfasser in größerem Rahmen in dem 1951 in den Hansischen Geschichtsblättern erschienenen Aufsatz „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte" gesehen hat, in Einzelheiten vielleicht hie und da umstritten, für Hamburg aber ohne Zweifel richtig geschaut, so mit den Feststellungen über die Unzuverlässigkeit der weiter zurückliegenden Quellen, über das lawinenartige Wachstum in neuerer Zeit, die unterschiedliche Verteilung der räumlichen Bestandteile der Stadt, die Herkunft der Bevölkerung. Hamburg ist rechtselbischer Brückenkopf niedersächsischen Stammesgebietes, bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts vom Westen, besser noch, vom Südwesten her bevölkerungsmäßig genährt, wie wir es ähnlich auch bei Bremen für seinen Bereich vermerken können, seit dieser Zeit aber besonders dem Rückstrom der Bevölkerung aus dem Osten nach dem Westen ausgesetzt, wohl die einzige Weltstadt niedersächsischen Gepräges, aber auch „die größte Stadt der Mecklenburger".

In ein verwandtes Gebiet führt der ursprünglich als Exkurs zu dem obengenannten Aufsatz über die „Bevölkerungsprobleme der Hansestädte" entstandene „Versuch" über „Hamburgische Vermögen 1350—1530". Die ins einzelne gehenden Untersuchungen über die Vermögensverhältnisse bei Reichen, im Mittelstand und bei der armen Bevölkerung sind ein Mittel, die gesellschaftliche Schichtung der spätmittelalterlichen Bevölkerung und ihre Veränderungen festzustellen, wie auch nach ihren Ursachen zu forschen. Die Verhältnisse dürften in anderen Städten, etwa in Bremen, damals ähnlich gewesen sein: soziale Ausgeglichenheit im 14. Jahrhundert, allgemeine Aufwärtsbewegung über die Jahrhundertwende hinaus mit einem Auseinanderziehen der Vermögensverteilung als Folge, eine Bewegung, die sich in der zweiten Hälfte des neuen Jahrhunderts den ungesunden gesellschaftlichen Formen nähert, die wir aus süddeutschen Städten, Augsburg etwa, kennen,

im 16. Jahrhundert aber wieder so sehr eingedämmt wird, daß das sich bereits ausbildende Proletariat wieder verschwindet.

Schließlich das Einzelwesen, in dem sich diese geschichtlichen Entwicklungen, einem Spiegel gleich, abbilden, der Hamburger in berühmten Einzelpersönlichkeiten und tüchtigen Zeugen für seine Vaterstadt! Simon von Utrecht ist in der ihm gewidmeten, aus nüchterner Überlieferung farbig und lebensvoll gestalteten Darstellung mehr als nur einer der Bezwinger Störtebekers; er erscheint als „ein Mann, der bei allem seinem Handeln allein das Ganze, seine Mitbürger, seine Stadt und die gemeine Wohlfahrt vor Augen hielt, ein Mann zugleich, dessen Einsatz in Schleswig wie in Ostfriesland wesentlich dazu beigetragen hat, jene Grenzen zu festigen, deren Deutschland sich noch heute erfreut!" Über Dr. Hermann Langenbeck aus Buxtehude hat Heinrich Reincke gelegentlich der Stader Hansischen Geschichtstagung 1948 vorgetragen, eine nach Herkunft, Bildungsgang und Wirksamkeit geschilderte Persönlichkeit, die nach ihrer Zeit und der über sie vorhandenen Überlieferung den forschenden und darstellerischen Neigungen des Verfassers trefflich entspricht, einer der wenigen großen hansischen Staatsmänner, über die wir Genaues wissen, und eine der großen hansischen Gestalten der Renaissancezeit, mit der vielleicht, wenn man nach einer bremischen Entsprechung suchen dürfte, der allerdings um 100 Jahre jüngere Henrich Krefting zu vergleichen wäre. Bei Hans Nirrnheim führten dem jüngeren Nachfolger im Amte des Hamburger Staatsarchivars Verehrung, Freundschaft und Dankbarkeit die Feder: es ist wohl das Beste, was über diesen liebenswerten Mann geschrieben worden ist.

Alles in allem: eine schöne Gabe für den Jubilar wie für seine Freunde, für die hansische wie die hamburgische Geschichtsforschung, eine gesegnete Ernte, die dem verehrten Verfasser von Herzen zu gönnen war. Daß in diesen Aufsätzen auch der Stadt Bremen und bremischer Verhältnisse gelegentlich gedacht wurde, sei mit Freude und Dankbarkeit vermerkt. Friedrich Prüser

Jürgen Bolland, Senat und Bürgerschaft

Über das Verhältnis zwischen Bürger und Stadtregiment im alten Hamburg.

Vorträge und Aufsätze, herausgegeben vom Verein für hamburgische Geschichte, Heft 7, Hamburg 1954. 40 S. 1,50 DM.

Es gehört zu den wichtigsten und schwierigsten Problemen unserer Zeit, unseres Massenstaates, eine wirkliche, innere, lebendige Verbindung zwischen dem Staat und seiner Regierung einerseits, der Bevölkerung andererseits herzustellen und zu erhalten. Für alle Bemühungen in dieser Richtung ist es überaus wertvoll, an historischen Beispielen zu sehen, wie und mit welchem Erfolg diese Aufgabe in der Vergangenheit angefaßt worden ist.

Dies an einem besonders interessanten Beispiel aus der deutschen Geschichte zu untersuchen, hat sich der Verfasser zum Ziel seiner Arbeit gesetzt. Ein Wort Jacob Burckhardts, das er einmal zitiert, könnte man als eine Art Motto seiner Schrift voranstellen: „Der Kleinstaat ist vorhanden, damit ein Fleck auf der Welt sei, wo die größtmögliche Quote der Staatsangehörigen Bürger im vollen Sinne sind".

Es ist ein Wort, das uns auch heute beim Neuaufbau unseres Staates und beim Ringen um einen wirklichen, nicht nur formalen Föderalismus manches zu denken geben kann.

Der Verfasser schildert das Verhältnis zwischen Bürger und Stadtregiment während eines Zeitraumes von mehr als 700 Jahren. Er baut auf umfangreichem Tatsachenmaterial auf. Die lebendige, flüssige und zügige Art der Darstellung zeigt, daß er seinen Stoff und die historischen Quellen nicht nur studiert hat, sondern wirklich beherrscht. Er bringt Beispiele aus der Geschichte überall dort, wo es zur Veranschaulichung geboten erscheint, mit glücklicher Auswahl und ohne den Leser zu ermüden.

So kann man den Verfasser zu seinem Werk nur beglückwünschen und seinem Wunsch beipflichten, daß einzelne Teilabschnitte und einzelne Themen der hamburgischen Geschichte unter dergleichen Fragestellung fachlich durchgearbeitet werden möchten. Ja, man möchte diesen Wunsch dahin ausdehnen, daß unter diesem Gesichtspunkte auch die Geschichte anderer deutscher Reichsstädte, auch diejenige Bremens, in ihren einzelnen Abschnitten noch mehr, als bisher schon geschehen, behandelt werden möge.

Dem bremischen Leser fällt auf, wieviel ruhiger die hamburgische Verfassungsgeschichte verlaufen ist, als die bremische. Ob dies, wie Reincke meint, auf den — nach Prüsers Meinung nicht sehr starken — friesischen Bluteinschlag der Bremer zurückzuführen ist, mag hier dahingestellt bleiben.

Wer — wie der Rezensent — den „Polisgeist", wie er noch heute in den Hansestädten lebendig ist, für einen wichtigen Baustein beim Neuaufbau eines demokratischen Deutschland ansieht, kann Darstellungen, wie die hier vorliegende, nur begrüßen und ihnen weitgehende Verbreitung wünschen.

Heinrich Maas

Werner Spieß, von Vechelde, die Geschichte einer Braunschweiger Patrizierfamilie. 1332—1864

Werkstücke aus Museum, Archiv und Bibliothek der Stadt Braunschweig. Bd. 13. Braunschweig 1951, Waisenhaus-Buchdruckerei. Mit einer farbigen Wappentafel, 10 Bildnistafeln und einer Stammtafel. 206 S. 14,— DM.

Die vorliegende Arbeit ist keine Familiengeschichte im landläufigen Sinn. Der Verfasser hat bewußt auf die sonst übliche Biographie jedes einzelnen Familienmitgliedes verzichtet; sein Werk zeigt die Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Patriziat auf, geht über das rein Genealogische hinaus und wird damit ein wertvoller Beitrag zur deutschen Städtegeschichte. Die von Vechelde kommen in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts aus dem Kleinadel der Umgegend nach Braunschweig, wo sie bis zu ihrem Erlöschen 1864 verbleiben und bis zum Verlust der Selbständigkeit der Stadt 1671 führend dem Patriziat angehören. Die Geschichte dieses Geschlechts ist daher typisch für das Braunschweiger Patriziat, über das bisher nur wenige Untersuchungen vorliegen. Der Verfasser gibt bei den Inhabern eines höheren städtischen Amts jeweils ein Stück Stadtgeschichte; er zeigt das kaufmännische Wirken, das häusliche Leben, das Schicksal der Wohnhäuser und erläutert die sonst gewählten Berufe. Alle weiteren Angaben und Hinweise, die ein flüssiges Lesen erschweren würden, sind in Anmerkungen und besondere Beilagen verwiesen, so auch der Nachweis des Lehnbesitzes. Eine Stammtafel der männlichen Mitglieder und eine Übersicht über alle Familienangehörigen in Listenform ermöglicht ein schnelles Auffinden gesuchter Personen.

H. J. v. Witzendorff

Werner Spieß, Chronik der Stadt Braunschweig 1801—1950

Braunschweig 1952, Waisenhaus-Buchdruckerei. 138 S. 4,80 DM.

In einem handlichen Büchlein hat der bekannte und verdienstvolle Erforscher braunschweigischer Geschichte für eineinhalb Jahrhundert all die wichtigen Daten und Geschehnisse einer Stadt mit großer Tradition zusammengefügt. Gerade der Historiker weiß bei seinen entsagungsvollen Studien ein solches Hilfsmittel zu schätzen; wird doch dadurch sein Mühen nicht unerheblich erleichtert. Leider verfügen nur wenige deutsche Städte über diese Art von Chroniken. Der Grund wird gewiß darin zu suchen sein, daß für ein solch aufopferungsvolles Unternehmen selten die geeigneten Bearbeiter zur Verfügung stehen.

Bereits 1948 hatte der Verfasser einen Vorläufer seiner Arbeit unter dem Titel „Ein Jahrhundert Braunschweiger Stadtchronik 1815—1914" herausgebracht. Verschiedene Gründe veranlaßten ihn aber, die neue und überarbeitete Auflage bereits mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts anzusetzen. Sehr dankbar sind wir ihm dafür, daß er seinen so vielseitig schillernden Tatsachenbericht auch auf die ereignisreiche Zeit von 1914 bis 1950 erstreckt hat. Besonders verdient die Aufzeichnung der Geschehnisse aus den unheilvollen Jahren von 1933 bis 1945 hervorgehoben zu werden. Die Erfahrung lehrt bereits heute, daß die Erinnerung an diese stürmische Zeitspanne, je weiter wir uns ihr entfernen, schon manche Lücke und Ungenauigkeit aufweist.

Die mit Gründlichkeit und Fleiß erarbeitete Chronik wird durch ein Sachregister und ein Personenregister erschlossen. Ihren Abschluß bildet eine Totenliste um Braunschweig verdienter Persönlichkeiten von 1921 bis 1950.

Fritz Peters

H. J. Querfurth, Die Unterwerfung der Stadt Braunschweig im Jahre 1671

Das Ende der Braunschweiger Stadtfreiheit

Werkstücke aus Museum, Archiv und Bibliothek der Stadt Braunschweig, Bd. 16. Braunschweig 1953, Waisenhaus-Buchdruckerei. 304 S. 16,— DM.

Die vorliegende, auf eingehender Quellenforschung beruhende umfangreiche Abhandlung führt uns in die Zeit der Kämpfe zwischen den freien Städten und den Landesfürsten, als sich nach dem 30jährigen Krieg die Macht der Landesherren zum Absolutismus entwickelte, dagegen die Reichsgewalt, die den Städten hätte ein Schutz sein sollen, stark geschwächt war. Während es Bremen (1666) gegen die Schweden, Köln (1671) gegen seinen Kurfürsten und Hamburg (1686) gegen die Dänen gelang, erfolgreich ihre Freiheit zu behaupten, unterstützt durch die Gefahr außenpolitischer Verwicklungen, verloren nacheinander Münster (1661), Erfurt (1664), Magdeburg (1666) und Braunschweig (1671) ihre Selbständigkeit.

In sechs großen Abschnitten wird Braunschweigs Schicksal, das sich in den Tagen vom 19. Mai bis zum 11. Juni 1671 erfüllte, anschaulich geschildert.

Der I. Teil bringt als Einleitung eine Übersicht über die allgemeine politische Lage in Deutschland und über die Stellung der welfischen Herzöge und der Stadt Braunschweig vor und um 1671. Im II. Teil werden die Verhandlungen eingehend dargestellt, die zu einer Einigung der Herzöge von Wolfen-

büttel, Celle und Hannover für ein gemeinsames Vorgehen gegen Braunschweig führten. Allein hätte der Wolfenbüttler wohl kaum die stark befestigte Stadt militärisch bezwingen können, ganz abgesehen davon, daß die Rechtsansprüche des Celler Herzogs eine vorherige Einigung erforderten.

Die folgenden Abschnitte, III. bis V. Teil, haben als Hauptinhalt den Verlauf der Kampfhandlungen bis in alle Einzelheiten, von der Einschließung der Stadt am 19. Mai, dem Beginn der Beschießung am 30. Mai, der Wiederaufnahme der Verhandlungen am 6. Juni bis zur Kapitulation am 11. Juni 1671. Der rasche Erfolg war den braunschweigisch-lüneburgischen Herzögen nur möglich, weil sich schon bald nach dem Einsetzen der Beschießung innerhalb der Stadt eine Opposition gegen den Rat bemerkbar machte und diese von den Herzögen geschickt ausgenutzt wurde, sodann, weil die Hilfe von auswärts, um die Braunschweig nach verschiedenen Richtungen hin nachgesucht hatte, ausblieb, bzw. zu spät kam. Eine Gesandtschaft der Hanse von Lübeck, Hamburg und Bremen im herzoglichen Hauptquartier vermochte mit ihrem Vermittlungsversuch für Braunschweig, das einst als Vorort des sächsischen Quartiers eine wichtige Rolle in der Hanse gespielt hatte, nichts auszurichten, und die Mandate des Kaisers und der Entscheid des Reichskammergerichts, die sich gegen den Herzog ausgesprochen hatten, konnten Braunschweig nicht mehr retten. Der Kurier des Wiener Hofes kam nur bis Dresden, wo ihn der kaiserliche Gesandte mit einem Bericht über die inzwischen erfolgte Unterwerfung Braunschweigs zurückschickte. Das Mandat des Reichskammergerichts wurde erst am 19. Juni bei der Wolfenbütteler Regierung abgegeben. Die veränderte Sachlage machte es dem Herzog leicht, sich über diesen Einspruch hinwegzusetzen.

Nach dem Übereinkommen der Herzöge des braunschweigisch-lüneburgischen Hauses war Herzog Rudolf August von Wolfenbüttel nun alleiniger Besitzer der Stadt Braunschweig geworden. Wie sich das im einzelnen auf Rat und Bürgerschaft auswirkte, wird im letzten, VI. Teil, behandelt. Zunächst wurde Braunschweig eine starke herzogliche Festung mit einer Garnison von anfangs sechs Infanterie-Regimentern. Eine herzogliche Kommission übernahm auf lange Zeit die oberste Regierungsgewalt. „Die Stadtfreiheit war nicht nur nach außen verlorengegangen, auch die Verwaltung war der Willkür der herzoglichen Obrigkeit ausgesetzt."

Mit seiner Darstellung eines der wichtigsten Ereignisse in Braunschweigs Geschichte hat der Verfasser ein Werk geschaffen, das schon immer der Wunsch der stadtbraunschweigischen Geschichtsforschung gewesen ist und das, da kein nennenswertes Quellenmaterial unbenutzt geblieben ist, in der wissenschaftlichen Geschichtsliteratur der Stadt Braunschweig einen bedeutsamen Platz einnehmen wird.

Diedrich Schomburg

Gerda Bergholz (unter Mitwirkung von Werner Spieß), Die Beckenwerkergilde zu Braunschweig

Werkstücke aus Museum, Archiv und Bibliothek der Stadt Braunschweig, Bd. 17. Braunschweig 1954, Waisenhaus-Buchdruckerei. 73 S., 1 Bildtafel. 3,75 DM.

Diese Arbeit — eine Studie, die ein vollständiges Bild der Geschichte eines Handwerks und dessen Gilde zeichnet. Das Besondere daran: daß Entstehen, Blütezeit und Untergang der Beckenwerker nicht isoliert betrachtet werden, sondern auf dem Hintergrund der Stadtgeschichte und vor allem, was der

Darstellung die eigene Note gibt, daß der Verflechtung dieses Handwerks mit der Wirtschafts-, der Verfassungs- und der Sozialgeschichte der Stadt Braunschweig im einzelnen nachgegangen wird. Sicher liegt das zum Teil in der Natur der Sache; aber andererseits muß hervorgehoben werden, daß hier für die Erforschung der Handwerks- oder Zunftgeschichte ein Weg eingeschlagen wird, der über den Rahmen älterer Arbeiten hinausweist und in seiner Art eine nicht zu übersehende Anregung sein sollte. Dafür kann die Arbeit mit ihren Grundlagen und in ihrer Darstellung ein Beispiel sein.

Schon für die Entstehung des Beckenwerkerhandwerks um 1300 in Braunschweig werden die Beziehungen zu Goslar, zum Fernhandel und zum Wirtschaftsleben aufgezeigt. Für die Blütezeit (1300 bis 1500) wird neben der Verfassung der Gilde, die manche Eigentümlichkeiten hatte, im besonderen der Arbeit und der Technik und den Beziehungen von Handel und Handwerk nachgegangen, ebenso wie der Stellung der Gilde im politischen Leben der Stadt. In gleicher Weise werden Rückgang und Untergang der Gilde (1500 bis 1650, bzw. bis 1726) behandelt.

Ein alphabetisches Verzeichnis der Beckenwerker, das für genealogische Zwecke von besonderem Wert ist, bildet den Abschluß der Arbeit.

Karl Helm

Hermann Lübbing, Oldenburgische Landesgeschichte

Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg (Oldb.), 1953. Mit 73 Abbildungen und Karten, 207 S. 8,50 DM.

Wer diese Landesgeschichte in die Hand nimmt, wird schon beim Durchblättern seine Freude an dem Buche haben, und der erste gute Eindruck wird beim weiteren Studium bestätigt und veranlaßt sicherlich viele, sich näher mit diesem Werke zu beschäftigen. In unseren Tagen, in denen eine unglaubliche Fülle von Literatur an die Bücherfreunde herangetragen wird, ist eine solche Wirkung erfreulich, ja notwendig; denn die Geschichtsschreiber unseres niedersächsischen Heimatraums haben es heute nicht leicht, sich durchzusetzen. In einer Zeit, in der so vieles ins Wanken gekommen ist, kann der Darsteller einer Landesgeschichte nicht nur einen wissenschaftlichen Auftrag haben. Ihm fällt auch die Aufgabe zu, möglichst viele Mitmenschen an die Geschichte einer Heimatlandschaft hinanzuführen und sie mit einer Wirklichkeit vertraut zu machen, die nicht wegdiskutiert werden kann und die in dieser schnellebigen Zeit einen inneren Halt gibt.

Es ist besonders zu begrüßen, daß Lübbings Buch gerade jetzt erscheint, da Oldenburg aufgehört hat, ein selbständiges Land zu sein. In einem solchen Augenblick ist eine Zusammenfassung all dessen, was hier im Laufe der Jahrhunderte geleistet wurde, ist ein Überblick darüber, wie dieses Land sich allmählich entwickelte, ein besonderes Anliegen des Landeshistorikers. Es wäre wünschenswert, wenn auch für andere Landschaften und Städte geschichtliche Darstellungen in der Lübbingschen Art verfaßt würden, die bei allem Eingehen auf Einzelheiten doch nicht die große Linie vermissen lassen und die führenden Persönlichkeiten herausarbeiten. Ein anderer Vorzug dieser Landesgeschichte ist es, daß der Verfasser nicht aus einer nur oldenburgischen Sicht heraus schreibt, sondern an Verhältnissen und Menschen Kritik übt, wo es nach seiner Überzeugung geschehen muß, und den Mächten jenseits der Oldenburger Grenzen gerecht wird.

Nach der damals wohl notwendigen Breite, mit der Rüthning die Geschichte Oldenburgs darstellte, nach einer allzu kurzen Zusammenfassung, wie sie

z. B. aus der Feder Kohls stammt, war ein Werk von 207 Seiten, wie es uns Lübbing nun vorlegt, eine Aufgabe unserer Zeit. Da das Oldenburger Land erst allmählich von seinem Kern am wichtigen Hunteübergang aus zusammengewachsen ist, war die Arbeit für den Darsteller nicht leicht. Immer wieder mußte er auf die Entwicklung und auf wichtige Persönlichkeiten der Teilgebiete eingehen und den Leser dann auf die Hauptlinie zurückführen. In zehn Hauptabschnitten stellt Lübbing die Geschichte des Landes von der Vor- und Frühgeschichte bis zur Gegenwart zusammen. Das Buch ist mit zahlreichen Bildern (73) versehen, die sorgfältig ausgewählt wurden und zu denen der Verfasser selbst einige beigesteuert hat. Die vorhandenen Mittel erlaubten zwar die Beifügung einer reichhaltigen Zeittafel, einer Regententafel und eines ausführlichen Schrifttumsverzeichnisses, leider aber nicht eines Orts-, Personen- und Sachregisters und einer größeren Karte, die das Lesen und Benutzen des Buches unterstützt haben würden. Es ist dies sicher ein Verzicht gewesen, der dem Herausgeber nicht leicht wurde, der aber notwendig war, um den Preis des Werkes möglichst niedrig zu halten, damit es in die Hände vieler Leser kommen konnte. „So ähnelt das Gesamtbild mehr einem Holzschnitt als einem Gemälde", schreibt Hermann Lübbing, der als Direktor des Oldenburgischen Staatsarchivs ein besonderer Kenner der oldenburgischen Geschichte ist. Nun, „Holzschnitte", die die Geschichte eines deutschen Landes auf knappem Raum so geschickt und eindringlich zusammenfassen, wollen wir dankbar begrüßen! C. Allmers

Heinz Stoob, Die dithmarsischen Geschlechterverbände
Grundfragen der Siedlungs- und Rechtsgeschichte in den Nordseemarschen
Heide 1951, Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 208 S. und 4 Karten. 10,— DM.

Heinz Stoob, ein junger Historiker aus der Schule von Hermann Aubin in Hamburg, die der schleswig-holsteinischen Landesgeschichte schon mehrere wertvolle Beiträge geliefert hat, ist selbst ein Marschenkind von der Elbinsel Wilhelmsburg und daher wohl von vornherein besonders auf ein naheliegendes Forschungsgebiet gewiesen, das schon vor ihm viele und bedeutende Gelehrte gelockt hatte, nämlich das bisher ziemlich verworrene Gebiet der Marschbesiedlung in Dithmarschen und der Entstehung und Bedeutung der dortigen Geschlechterverbände. Namen wie Niebuhr, Dahlmann, Nitzsch, Otto Gierke usw. gehören hierher. Kein Geringerer als Karl Lamprecht interessierte sich kurz vor dem ersten Weltkrieg für die Geschlechterverfassung in Dithmarschen und wünschte einen Vergleich mit den schottischen Clans. Aber in Ermangelung genügender Quellen sowie der notwendigen — später seit 1915 besonders in Kiel geleisteten — Voruntersuchungen und infolge seines frühen Todes versandete dieser gewiß interessante und vielleicht lohnende Plan.

Stoob konnte sich auf eine Reihe wissenschaftlicher Vorarbeiten stützen, angefangen mit Joh. Köhlers Kieler Dissertation 1915 (Die Struktur der Dithmarscher Geschlechter) bis zu Werner Carstens' „Die mittelalterliche Verfassung Dithmarschens und das Geschlechterwesen" 1948, und da er selbst aufs beste mit einer breiten wissenschaftlichen Grundlage ausgerüstet war, nicht nur auf dem Gebiet der politischen Landesgeschichte, sondern darüber hinaus der Vorgeschichte, Siedlungskunde, Volkskunde und Sprachforschung und endlich der Rechtsverhältnisse auch der übrigen Marschen, mußte ihm

ein zusammenfassendes, sehr umfangreiches Werk gelingen, das es wohl wert wäre, in allen der fesselnd vorgetragenen Einzelheiten eingehend gewürdigt zu werden, wozu leider der zur Verfügung stehende Raum nicht ausreicht.

Die ausgezeichnete Gliederung aller Kapitel ermöglicht es auch dem Laien, die Forschungsergebnisse mit Genuß zu überschauen. Nur ein paar der wichtigsten mögen hier angedeutet werden:

1. Die Dithmarscher Marsch zerfällt in zwei parallele Streifen, in die von jeher etwas höhere Außenmarsch, die bereits vor der Zeitwende durch einzelne Wurten besiedelt war, und die Binnenmarsch, deren Besiedlung von den Wurten aus, also von Westen nach Osten, von den „Siedlungsgeschlechtern" in bewußter und planvoller Weise von etwa 1000 bis 1200 erfolgte, nachdem man die Wurtenkette durch den „Goldenen Ring" eines geschlossenen Deiches verbunden und gegen die Gewalt des Meeres abgeschirmt hatte.
2. Wenn Friedrich Prüser vornehmlich aus den bremischen Personennamen nachgewiesen hat, daß von einem „friesischen Einschlag" in Bremen nicht die Rede sein kann, so hat Stoob die gleiche Feststellung mit Bezug auf Dithmarschen gemacht.
3. Die Marschgeschlechter nahmen den Kampf gegen den Geestadel auf; nähere Überlieferungen fehlen, jedoch ist seit 1400 der Adel aus Dithmarschen verschwunden: er hatte sich dem Sozialgefüge der Marsch angepaßt oder war ausgewandert (Reventlow).
4. Auch auf der Geest bildeten sich im späteren Mittelalter große Sippen, z. B. die Woldermannen, Vogdemannen und Itzemannen. Es gelang ihnen, in die Marschdörfer einzudringen und dort einen bestimmenden Einfluß zu gewinnen.
5. Bereits im 12. Jahrhundert gab es in der Marsch drei große Kirchspiele: Wesselburen, Wöhrden und Marne. Jedoch gewinnen christliche Namen bei der Neubildung von Dörfern in Dithmarschen erst seit dem 14. Jahrhundert die Oberhand.
6. Die Rivalität der Großgeschlechter führte zur Zerklüftung des Landes, die hervortretenden Territorialkräfte (die Kirchspiele) wurden zu einem Sprengkörper der Einheit und Freiheit. Das Landrecht von 1447 ruht bereits auf der Macht der Kirchspiele, läßt allerdings den Geschlechtern noch einen starken Einfluß.

Durch die Herausgabe dieses inhaltreichen Werkes, dem mehrere Karten und Listen beigegeben sind, hat sich der Verein für Dithmarscher Landeskunde ein besonderes Verdienst erworben. Gustav Dehning

Engelbert Klugkist, Die Göttinger Juristenfakultät als Spruchkollegium
Heft 3 der Göttinger Rechtswissenschaftlichen Studien. Göttingen 1952, Verlag Otto Schwartz & Co. 137 S. 5,80 DM.

Fast 150 Jahre hat die Göttinger Juristenfakultät ihre Tätigkeit als Spruchkollegium ausgeübt. Erst vor etwa 75 Jahren hat sie nach Inkrafttreten der sogenannten Reichsjustizgesetze mit Beschluß vom 13. Dezember 1879 ihre Spruchtätigkeit eingestellt. Zu einer Zeit, als die deutschen Territorien zu klein waren, um durch Obergerichte eine einheitliche Weiterentwicklung des Rechts zu ermöglichen, kam den zur Entscheidung schwieriger Rechtsstreitigkeiten von den Gerichten angerufenen Juristenfakultäten die Aufgabe zu, ihr Wissen in den Dienst der Rechtspflege zu stellen und über die Landesgrenzen

hinaus an der Fortentwicklung des Rechts durch rechtsprechende Tätigkeit teilzuhaben. Gewachsen auf dem Boden des absoluten Fürstentums, aber bereits seit der Gründung im Jahre 1735 mit weitgehender richterlicher Unabhängigkeit ausgestattet, wußte das Spruchkollegium der Göttinger Juristenfakultät, zu der Männer wie Eichhorn, von Bar und von Ihering gehörten, ihr Ansehen bis zur Herstellung der Rechtseinheit im Deutschen Reich zu erhalten und zu mehren. Noch bis 1820 bearbeitete es jährlich etwas mehr als 200 Sachen. Seine besondere Bedeutung für Bremen erhellt allein aus der Tatsache, daß es von Bremen noch im Jahre 1864 zum Kassationshof in Strafsachen bestellt wurde.

Die auf einem gründlichen Quellenstudium beruhende Schrift von Klugkist gibt ein klares und abgerundetes Bild von der Geschichte der Göttinger Juristenfakultät in ihrer Eigenschaft als Spruchkollegium und vertieft so die allgemeinen rechtsgeschichtlichen Arbeiten über die Tätigkeit der Juristenfakultäten in wertvoller Weise. Die Darstellung der Organisation und des Verfahrens ist in gleicher Weise für den Historiker wie für den am Werden des Rechts und der Rechtseinrichtungen interessierten Juristen von Bedeutung. Die Abhandlung vermittelt einen guten Einblick in die Einzelheiten der Spruch- und Gutachtertätigkeit bis zur Erörterung des technischen Geschäftsgangs und der Honorierung der Mitglieder des Kollegiums. Der Anhang gibt das Gründungsreskript, die Statuten und die Eidesformeln wieder und enthält ein Verzeichnis sämtlicher Mitglieder des Spruchkollegiums sowie eine ausführliche Quellen- und Literaturangabe. Es ist dem Verfasser als großes Verdienst anzurechnen, daß er durch seine Monographie das bis vor weniger als 75 Jahren noch tätige Rechtsinstitut des Spruchkollegiums der Göttinger Juristenfakultät wieder in Erinnerung gebracht hat. Walther Richter

Hermann Kleinau, Geschichte des Niedersächsischen Staatsarchivs Wolfenbüttel

Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung, Heft 1. Göttingen 1953, Vandenhoeck & Ruprecht. 128 S., 8 Abb. 12,— DM.

Gleichsam als Nekrolog für das historische Wolfenbütteler Archivgebäude und als Aufgesang für den schönen Neubau, dessen Vollendung bevorsteht, legt Staatsarchivdirektor Kleinau eine aus archivgeschichtlichen Forschungen für den Dienstgebrauch erwachsene Geschichte seines Staatsarchivs vor. Das als Eröffnungsheft der neuen Reihe „Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung" erscheinende Werk ist gedacht als Einleitung zu einer in Vorbereitung befindlichen Bestandsübersicht. Wer das dunkle Dickicht schlecht geordneter alter Archive kennt, muß demjenigen Dank wissen, der mit kundiger Hand Schneisen des Verständnisses schlägt, die auch dem Fernerstehenden das Zurechtfinden erleichtern.

Von dem spätmittelalterlichen Urkundendepot des Welfenherzogs im Wolfenbütteler Schlosse und der Errichtung eines eigentlichen Archivgebäudes im Jahre 1590 spannt sich der Bogen der instruktiven Darstellung über den Neuaufbau des Fürstlichen Archivs durch v. Praun hin zur Entwicklung vom Hauptarchiv zum Landeshauptarchiv. Ein weiterer Abschnitt behandelt die Gesamtarchive in Braunschweig und Wolfenbüttel. Quellenanhang, Personenregister und Abbildungsteil beschließen diese nützliche Veröffentlichung, für die jeder Benutzer und Freund des altberühmten Wolfenbütteler Archivs dem Verfasser um so dankbarer sein wird, je früher ihr die angekündigte Bestandsübersicht folgt. K. H. Schwebel

XIV.

Noch nicht veröffentlichte neue Doktorarbeiten zur bremischen Geschichte

Schwarzwälder, Herbert, Entstehung und Anfänge der Stadt Bremen.
Michaelsen, Luise, Die Geschichte des Paulsklosters bei Bremen.
Lucke, Helmut, Bremen im Schmalkaldischen Bund 1540—1547.
Engelsing, Rolf, Bremen als Auswandererhafen (1683/1880). Ein Beitrag zur bremischen Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts.
Duwe, Horst, Die Bremer Verfassung von 1813—1848. (Die staats- und verfassungsrechtliche Stellung Bremens.)
Schaefer, Hans-Ludwig, Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.
Kastendiek, Hermann, Der Liberalismus in Bremen.
Dannenbring, Fredo E., Das geltende Fischereirecht in Bremen und seine geschichtliche Entwicklung.

XV.

Weiteres neues Schrifttum zur bremischen Geschichte

Ursula Branding, Die Einführung der Gewerbefreiheit in Bremen und ihre Folgen. — Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 19, Carl Schünemann Verlag, Bremen 1951.

Doris Herms, Die Anfänge der bremischen Industrie. Vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß (1888). — Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Heft 20, Carl Schünemann Verlag, Bremen 1952.

Otto v. Boehn, Adam Liquier Beaumont und Hans Winter. Zwei Bildhauer des ausgehenden 16. Jahrhunderts. — Bremische Weihnachtsblätter, Heft 12, Carl Schünemann Verlag, Bremen 1952.

Gustav Fritz Sievers, Sievers aus Brink. Die Geschichte einer Familie. Bremen 1952. Privatdruck.

Robert Hippe, Geschichte der Hauptschule zu Bremen 1858—1905. Carl Schünemann Verlag, Bremen 1953.

Heinrich Tidemann (†) und Friedrich Prüser, 125 Jahre Buchhandlung Arthur Geist. — Heft 1 der Schriften zur bremischen Firmen- und Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von der Historischen Gesellschaft in Bremen. Bremen 1954.

Herbert Abel und Hans Jessen, Kein Weg durch das Packeis. Anfänge der deutschen Polarforschung (1868—1889). — Schriften der Wittheit zu Bremen, Reihe D: Abhandlungen und Vorträge, Band 21, Heft 1, Carl Schünemann Verlag, Bremen 1954.

Werner Kloos, Hundert Jahre im Dienste der Druckkunst. (Herausgegeben aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Großdruckerei H. M. Hauschild). Bremen 1954.

Friedrich Spengemann, Afrikafahrer. Bremen-Nord 1954. Selbstverlag.

Alfred Meyer-Lahusen, Zeitspiegel. Ein Blick in das alte Bremen um die Gründungszeit der Druckerei Barkhausen & Döhrmann. Bremen 1954. Privatdruck.

Besprechung vorbehalten.

XVI.

Die Toten der Berichtszeit Oktober 1950 bis November 1954

Dr. jur. Richard Ahlers,
† 24. Dezember 1950 (geb. 21. Dezember 1884).

Friedrich Carl Albrecht, Kaufmann,
† 24. Dezember 1952 (geb. 15. September 1875).

Direktor Wilhelm Bock,
† 13. August 1954 (geb. 15. September 1884).

Dr. med. Dietz L. Edzard,
† 29. Oktober 1952 (geb. 22. Januar 1888).

Oberst a. D. Arnold von Engelbrechten,
† 15. September 1953 (geb. 4. Mai 1870).

Friedrich Entholt, Kaufmann,
† 25. November 1953 (geb. 3. August 1872).

Studienrat a. D. Dr. Wilhelm Finke,
† 7. November 1950 (geb. 20. Juni 1884).

Heinrich Gieschen, Kaufmann,
† 27. August 1951 (geb. 6. März 1883).

Regierungspräsident a. D. Dr. h. c. Albert von Gröning,
† 28. November 1951 (geb. 14. Juni 1867).

Professor Dr. med. Heinrich Gross,
† 22. Juni 1954 (geb. 27. Februar 1869).

Direktorin a. D. Agnes Heineken,
† 5. Juli 1954 (geb. 13. Juli 1872).

Ernst Hintzmann, bremischer Reichstagsabgeordneter von 1928 bis 1933,
† 17. Januar 1951 (geb. 23. Juni 1880).

Oberregierungsrat Max Jahn,
† 28. Juli 1954 (geb. 3. Juni 1881).

Wirtschaftsdirektor a. D. Carsten Karkmeyer,
† 10. Februar 1951 (geb. 27. April 1873).

Ernst Kellner, Kaufmann,
† 2. Dezember 1952 (geb. 29. Januar 1875).

Wilhelm Kellner, Baumeister,
† 23. Januar 1952 (geb. 25. Juni 1878).

Professor Dr. August Kippenberg,
† 16. Januar 1952 (geb. 4. September 1869).

Wilhelm Klocke, Kaufmann, langjähriger Präses der Handwerkskammer,
† 13. November 1954 (geb. 11. Oktober 1874).

Dr. jur. Diedrich D. Lahusen,
† 2. Dezember 1951 (geb. 1. September 1889).

Kunstmaler Professor Dr. h. c. Friedrich Mackensen,
† 12. Mai 1953 (geb. 8. April 1866).

Professor Dr. John Meier, Gründer des Volksliederarchivs,
† 3. Mai 1953 (geb. 14. Juni 1864).

Dr. jur. Johann Nicolaus Müllershausen,
† 29. März 1953 (geb. 12. Januar 1886).

Oberseefahrtschuldirektor a. D. Professor Julius Preuss,
† 10. September 1954 (geb. 16. März 1885).

Staatsrat Enno Ramdohr,
† 12. Juni 1953 (geb. 26. Mai 1888).

Pastor Paul Reusche,
† 13. Oktober 1953 (geb. 18. Juni 1891).

Pastor em. Karl Refer,
† 15. März 1954 (geb. 2. Januar 1883).

Malerin und Bildhauerin Clara Rilke-Westhoff,
† 9. März 1954 (geb. 21. November 1878).

Syndikus a. D. Johannes Rösing,
† 20. August 1953 (geb. 5. Juli 1866).

Konsul Carl Rosenkranz, Kaufmann,
† 19. Februar 1953 (geb. 16. August 1872).

Studienrat a. D. Dr. Richard Rüthnick,
† 7. März 1951 (geb. 27. November 1881).

Staatsrat a. D. Dr. jur. Friedrich Schultz,
† 21. November 1951 (geb. 23. August 1887).

Senator a. D. Albert von Spreckelsen,
† 30. Oktober 1951 (geb. 18. Dezember 1873).

Konsul Adolf Stadtländer,
† 2. Juni 1951 (geb. 27. März 1878).

Generaldirektor a. D. Franz Stapelfeldt,
† 4. Juni 1954 (geb. 18. Januar 1877).

Reedereidirektor Franz Stickan,
† 3. Dezember 1953 (geb. 5. Juli 1887).

Professor Dr. Hermann Tardel,
† 2. August 1951 (geb. 25. Mai 1869).

Studienrat a. D. Heinrich Tidemann,
† 26. Juni 1952 (geb. 5. Juni 1878).

Obermedizinalrat a. D. Professor Dr. med. Hermann Tjaden,
† 8. April 1952 (geb. 29. April 1861).

Dr. jur. Otto Wellmann,
† 28. März 1953 (geb. 23. Juni 1882).

Dr. jur. Adolf Wolfard, Hauptschriftleiter der „Bremer Nachrichten",
† 29. November 1951 (geb. 20. Dezember 1901).

Nachzutragen:

Senator Dr. Richard von Hoff,
† 7. Mai 1945 (geb. 12. Juni 1880).

Direktor a. D. Emil Sonnemann,
† 2. Januar 1950 (geb. 25. März 1869).