

---

# BREMISCHES JAHRBUCH

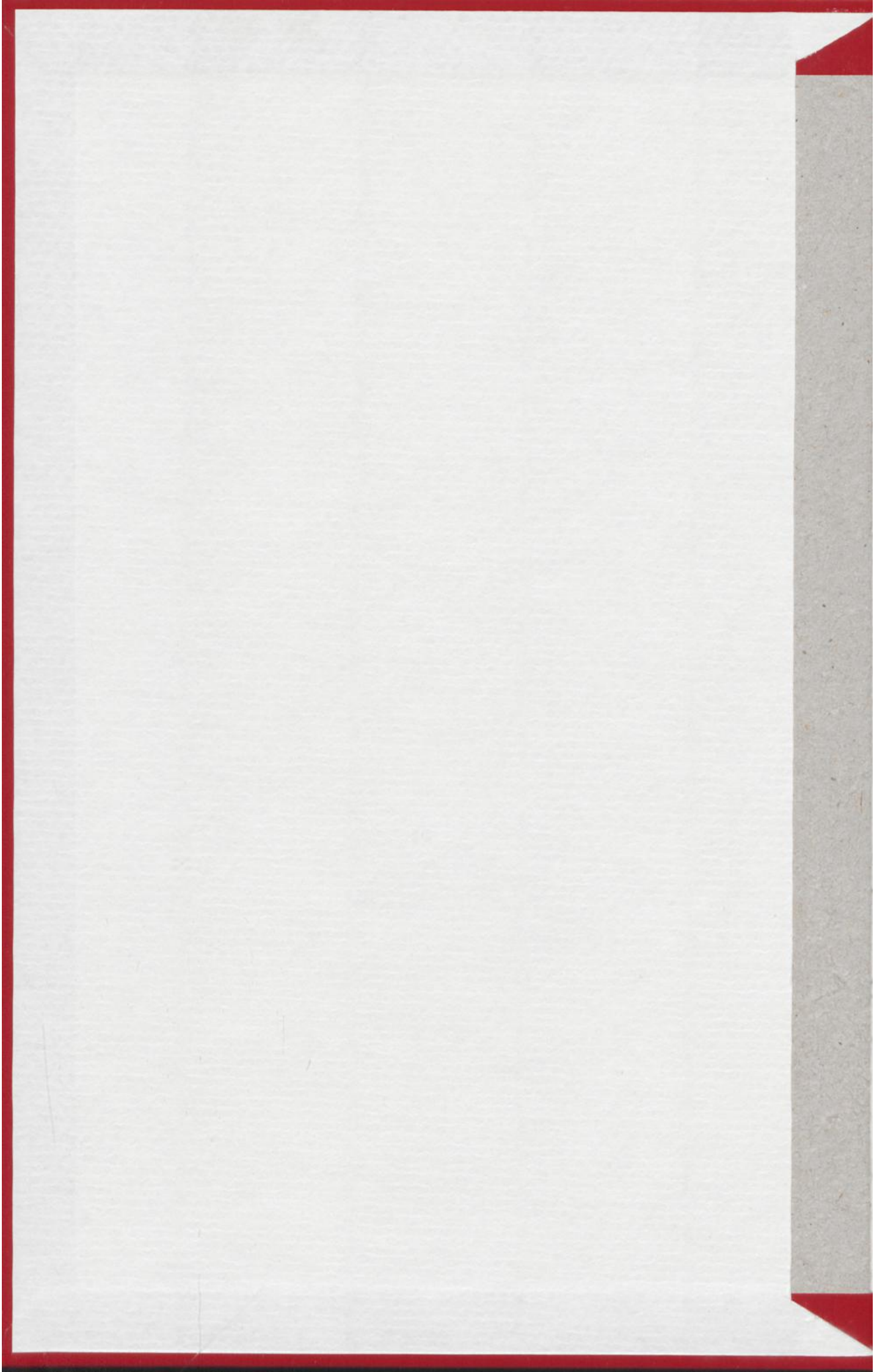
in Verbindung mit der  
Historischen Gesellschaft Bremen  
herausgegeben vom

**STAATSARCHIV BREMEN**



**BAND 86 · 2007**

---



BREMISCHES JAHRBUCH

BAND 86 · 2007

BREMISCHES JAHRBUCH · BAND 86 · 2007



# BREMISCHES JAHRBUCH

In Verbindung mit der  
Historischen Gesellschaft Bremen  
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

BAND 86 · 2007

Selbstverlag des Staatsarchivs Bremen

Das BREMISCHE JAHRBUCH erscheint seit 1863

REDAKTION:

Konrad Elmshäuser

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

Adolf E. Hofmeister, Brigitta Nimz, Bettina Schleier

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

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

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

ISSN 0341-9622

# Inhalt

## Titelbild und Erläuterung

BREMEN ist besser – Aus der Tätigkeit der Werbeabteilung des Norddeutschen Lloyd Von <i>Adolf E. Hofmeister</i> .....	9
---	---

## Aufsätze

Die Corveyer Weserfischerei bei Lüssum. Anmerkungen zu einem angeblichen Diplom Ludwigs des Frommen von 832 Von <i>Konrad Elmshäuser</i> .....	15
Die blutige Hochzeit zu Habenhausen. Ein Moratorium des bäuerlichen Alltags im Jahre 1663 Von <i>Hans Hermann Meyer</i> .....	53
Osterdeich 2 – Zur Baugeschichte einer Bremer Kaufmannsvilla Von <i>Henning Wätjen</i> .....	106
Regionale Strukturen: Der Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen 1815 – 1914 Von <i>Robert Lee</i> .....	136
Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857 – 1970) Von <i>Christian Ostersehlte</i> .....	176
Die Freischule am Buntentorsteinweg 1850 – 1912 – eine Landgemeinde im Sog der Urbanisierung Von <i>Bettina Schleier</i> .....	256
Im Dienst an »Bremens Deutscher Sendung«? Die Historische Gesellschaft Bremen und ihr Umfeld in der NS-Zeit Von <i>Helmut Stubbe da Luz</i> .....	270
Die Bibliothek als Ort nationalsozialistischer Identitätsbildung? Die Ausstellungspraxis der Staatsbibliothek Bremen während der NS-Zeit Von <i>Thomas Elsmann</i> .....	319

## Rezensionen und Hinweise

Benscheid, Anja und Kube, Alfred: Brücke nach Übersee. Auswanderung über Bremerhaven 1830 – 1974 ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	331
Beutin, Wolfgang: Knief oder Des großen schwarzen Vogels Schwingen ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	332
Bollen, Walter: Bahnhof am Meer. Die Eisenbahn an der Unterweser ( <i>Lars Uwe Scholl</i> ) .....	334
Bosse, Edda und Ruempler, Götz (Hrsg.): Singet dem Herrn. 150 Jahre Bremer Domchor 1856 – 2006 ( <i>Dorothea Breitenfeldt</i> ) ....	335
Caspary, Gundula: Späthumanismus und Reichspatriotismus. Melchior Goldast und seine Editionen zur Reichsverfassungsgeschichte ( <i>Thomas Elsmann</i> ) .....	336
Dannenbergh, Hans Eckhard, Fischer, Norbert, und Kopitzsch, Franklin: Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe ( <i>Adolf E. Hofmeister</i> ) .....	337
Eckhardt, Albrecht: Geschichte der Stadt Brake (Unterweser) ( <i>Dirk J. Peters</i> ) .....	338
Focke, Harald: Im Liniendienst auf dem Atlantik ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	339
Gräfin, Birte: Bildungspolitik in Bremen von 1945 bis zur Gründung der Universität 1971 ( <i>Brigitta Nimz</i> ) .....	340
Gutmann, Hermann: »Darf ich bitten?« 100 Jahre Tanzschule Schipfer-Hausa ( <i>Uta Bernsmeier</i> ) .....	342
Haarmann, Hermann, und Peckskamp-Lürßen, Ingrid: Mit der Kamera in die Welt. Richard Fleischhut (1881 – 1951) Photograph ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	343
Hesse, Hans: Konstruktionen der Unschuld. Die Entnazifizierung am Beispiel von Bremen und Bremerhaven 1945 – 1953 ( <i>Karl-Ludwig Sommer</i> ) .....	345
Kraft-Foods (Hrsg.): 100 Jahre Kaffee HAG – die Geschichte einer Marke ( <i>Hans-Christoph Hoffmann</i> ) .....	347
Kuhnhenne, Michaela: Frauenleitbilder und Bildung in der westdeutschen Nachkriegszeit. Analyse am Beispiel der Region Bremen ( <i>Renate Meyer-Braun</i> ) .....	348
Mausolf, Andreas, und Esmann, Wilhelm: Die Weiße Flotte von der Unterweser. Die Geschichte der Schreiber-Reederei (1926 – 2002) ( <i>Christian Ostersehlte</i> ) .....	350
Melchers, Henning: Die Geschichte der Firma Melchers 1806 – 2006 ( <i>Adolf E. Hofmeister</i> ) .....	352
Meyer, Markus, und Hofschien, Heinz Gerd: Licht ins Dunkel. Die Freimaurer und Bremen ( <i>Gerhard Knoll</i> ) .....	353

Meyer-Braun, Renate: Löcher im Eisernen Vorhang: Theateraustausch zwischen Bremen und Rostock während des Kalten Krieges (1956 – 1961); ein Stück deutsch-deutscher Nachkriegsgeschichte ( <i>Brigitta Nimz</i> ) .....	354
Mühlhausen, Walter: Friedrich Ebert 1871 – 1925. Reichspräsident der Weimarer Republik ( <i>Hartmut Müller</i> ) .....	356
Ritter, Malte: Die Bremer und ihr Vaterland. Deutscher Nationalismus in der Freien Hansestadt (1859 – 1913) ( <i>Nicola Wurthmann</i> ) .....	357
Schmidt, Rolf, und Roloff, Peter: Harriersand – Insel im Strom ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	358
Schröder, Ulrich: Rotes Band am Hammerand. Geschichte der Arbeiterbewegung im Landkreis Osterholz von den Anfängen bis 1933 ( <i>Peter Kuckuk</i> ) .....	359
Schwarwälder, Herbert: Bremen in alten Reisebeschreibungen. Briefe und Berichte von Reisenden zu Bremen und Umgebung (1581 – 1847) ( <i>Thomas Elsmann</i> ) .....	363
Tacke, Wilhelm: St. Johann in Bremen. Eine über 600jährige Geschichte von den Bettelbrüdern bis zu den Pröpsten ( <i>Ulrich Weidinger</i> ) .....	364
Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857 – 1970. Band V 1945 – 1970 ( <i>Christian Ostersehle</i> ) .....	367
Wiborg, Susanne: Der Norddeutsche Lloyd. Reedereigeschichte im Plakat ( <i>Konrad Elmshäuser</i> ) .....	368
Wilschewski, Frank: Die karolingischen Bischofssitze des sächsischen Stammesgebietes ( <i>Karolin Bubke</i> ) .....	370
Wixforth, Harald: »unserer lieben ältesten Tochter« – 150 Jahre Bremer Bank (1856 – 2006). Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen ( <i>Karl Marten Barfuß</i> ) .....	372
Denkmalpflege in Bremen. H. 4, 2007 .....	380
Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. H. 16/17 und 18, 2006 .....	380
Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 92, 2006 .....	380
Hansische Geschichtsblätter. Bd. 124, 2006 .....	381
Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Bd. 86, 2006 .....	381
Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bd. 85, 2006 .....	381
Oldenburger Jahrbuch. Bd. 106, 2006 .....	381
Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Bd. 78, 2006 .....	382
Deutsches Schifffahrtsarchiv. Bd. 28, 2005 .....	383

Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde .....	383
Historische Gesellschaft Bremen	
Jahresbericht 2006 .....	387
Rechnungsbericht 2006 .....	391
Anschriften der Autoren und Rezensenten .....	392



Werbefotografie von Vicco von Bülow, gen. Lorient, für die »Bremen« (5), 1963

# **BREMEN ist besser – Aus der Tätigkeit der Werbeabteilung des Norddeutschen Lloyd**

Von Adolf E. Hofmeister

Im Jubiläumsjahr des Norddeutschen Lloyd erinnern sich Bremen und Bremerhaven aufwändig ihrer größten Reederei. Drei Ausstellungen im Lande Bremen sind ihr gewidmet, die sich »Landesausstellungen« nennen dürfen.<sup>1</sup> Ein Jubiläumsbuch erschien;<sup>2</sup> eine fünfbandige Geschichte des Norddeutschen Lloyd wurde abgeschlossen.<sup>3</sup> Man könnte denken, der Norddeutsche Lloyd existiere noch. Und er existiert tatsächlich noch, allerdings in Hamburg unter dem Doppelnamen Hapag-Lloyd. Die 1970 durch Fusion gebildete größte deutsche Reederei tat sich etwas schwer mit diesem Jubiläum, ist doch die Hamburger Wurzel, die Hapag, 10 Jahre älter.<sup>4</sup> Immerhin gedachte sie des Jubiläums in einem Festakt im Bremer Rathaus und steuerte eine Plakatausstellung im Überseemuseum mit einem ansehnlichen Katalog bei.<sup>5</sup>

Die Bedeutung des Lloyds für Bremens und Bremerhavens Wirtschaft ist kaum zu überschätzen. Aus ihm gingen die Lloydwerft in Bremerhaven und die Atlaswerke in Bremen hervor. Bei der Automobilindustrie, der Eisenverhüttung, dem Flugverkehr stand er Pate. Die Werften lebten von ihm. Die Hafenerweiterungen richteten sich lange nach seinen Bedürfnissen. Der »Lloydstadt« Bremerhaven gab er zeitweise das Gepräge.<sup>6</sup>

- 1 Ausstellung »Von Bremen in die Welt«, Focke Museum 17. 6. – 14. 10. 2007; »Lloydstadt Bremerhaven«, Historisches Museum Bremerhaven 30. 6. – 28. 10. 2007; »Global Player der Schifffahrtsgeschichte«, Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven 8. 7. 2007 – 6. 1. 2008. Auch Nordenham gedachte des Jubiläums mit einer Ausstellung: »Nordenham im Aufbruch. Der Norddeutsche Lloyd und die Industrie- und Ortsentwicklung von 1857 bis 1897«, Juni – Sept. 2007.
- 2 Dirk J. Peters (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt, »Global Player« der Schifffahrtsgeschichte, Bremen 2007.
- 3 Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857 – 1970 in fünf Bänden, Bremen 2001 – 2006.
- 4 Susanne und Klaus Wiborg, Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd, Hamburg 1997.
- 5 Susanne Wiborg, Der Norddeutsche Lloyd, Reedereigeschichte im Plakat. Ein Rückblick, zum 150. Jahrestag der Gründung, Hamburg 2007; vgl. Rezension S. 368.
- 6 Hans-Jürgen Witthöft, Lloydwerft. 150 Jahre Schiffbaugeschichte, Hamburg 2007; Dirk J. Peters, Das Stadtbild prägend: Anlagen und Bauten des Norddeutschen Lloyd (NDL) in Bremerhaven, in: Peters (Hrsg.) (wie Anm. 2), S. 127-132. Zu den »Wiegand-Industrien« in Bremen: Uwe Kiupel, Heinrich Wiegand und die Industrie, in: Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 122-130. Zum Flugverkehr: Eugen De Porre, Der Beginn des Linienflugverkehrs in Bremen, ebd., S. 132-134.

Um so bedauerlicher ist es, dass von den ungedruckten Unterlagen des Norddeutschen Lloyd, dem Firmenarchiv, so wenig erhalten ist. Angebote des Staatsarchivs an den Norddeutschen Lloyd und später an die Hapag-Lloyd AG, die historisch wertvolle Überlieferung zu übernehmen, führten seinerzeit zu keinen Ergebnissen.<sup>7</sup> Noch 1983, als die Werbeabteilung, die das Schriftgut des Lloyd betreute, nach Hamburg umzog, teilte die Geschäftsleitung mit, sie wolle weiterhin »das Material, soweit vorhanden, zusammenhalten«. Es scheint nicht mehr viel da gewesen zu sein, denn als im Februar 1992 der bei der Touristikwerbung in Bremen verbliebene Rest des Archivs des Lloyd aufgelöst und dem Staatsarchiv angeboten wurde, fanden sich neben einigen Archivsplintern verschiedener Herkunft nur noch Unterlagen der Presse- und Werbeabteilung seit 1957 in größerem Umfang. Einiges Material, darunter die »Schiffsakten«,<sup>8</sup> war allerdings bereits von der Zentrale in Hamburg übernommen, und als diese die älteren Unterlagen der Hapag nach und nach dem Staatsarchiv Hamburg als Depositum übergab, waren auch manche Unterlagen des Lloyd darunter.<sup>9</sup> Daher kann man heute die Reste des Archivguts des Lloyd an mindestens drei Stellen suchen: im Staatsarchiv Bremen, bei der Firmenzentrale in Hamburg und im Staatsarchiv Hamburg.

Allerdings sollten die Unterlagen der Presse- und Werbeabteilung nicht gering geschätzt werden, denn diese hatte im 20. Jahrhundert in dem Unternehmen erhebliches Gewicht. Der Norddeutsche Lloyd, angetreten als Passagier-, Fracht- und Schlepsschiffahrts-Reederei, hatte seinen Schwerpunkt in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts verstärkt auf die Passagierschiffahrt verlegt und war damit auf eine weitreichende, massenwirksame Werbung, die jeden als potentiellen Kunden erreichte, angewiesen. Das zeigte sich Ende des 19. Jahrhunderts in einer verstärkten Broschüren-, Prospekt- und Plakatwerbung.<sup>10</sup> 1910 wurde erstmals ein »Literarisches Büro« ausgewiesen, das kurz darauf zur »Literarischen Abteilung« wurde; daneben gab es bereits eine »Reklame-Abteilung«.<sup>11</sup> Die Leitung der Literarischen Abteilung erhielt Wilhelm Ehlers.<sup>12</sup> Die nunmehr als »Propaganda-Abteilung« bezeichnete Reklame-Abteilung übernahm 1923 Günther Freiherr von Hünefeld, der durch den Ost-West-Flug der »Bremen« über den Atlantik berühmt geworden ist.<sup>13</sup> Nach dessen frühem

7 StAB, Registraturakte 752 - 06. – Vgl. die Einleitung zum Findbuch Bestand 7,2010 Norddeutscher Lloyd, Bremen 1999, mit Ergänzungen bis 2006.

8 Peter Marschalck (Bearb.), Inventar der Quellen zur Geschichte der Wanderungen, besonders der Auswanderung, in Bremer Archiven, Bremen 1986 (VStAB 53), S. 775.

9 StA Hamburg, Findbuch zum Bestand 621-1 (Stand 1998), S. 297 ff.

10 Wiborg (wie Anm. 5), S. 13 ff.; Klaus-Peter Kiedel, NDL-Plakate aus dem Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums, in: Peters (Hrsg.) (wie Anm. 2), S. 37-60; Broschüren und Prospekte u. a. im Bestand 7,2010 des StAB.

11 Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1910/11, Bremen 1911, S. 135; ebd. 1911/12, 1912, S. 133.

12 Der Journalist Wilhelm Ehlers (1869–1956) kam 1907 zum Norddeutschen Lloyd und leitete die Literarische Abteilung bis 1932, siehe StAB 9,S 3 Ehlers, Wilhelm.

13 Heinz Conradis, Hünefeld, in: Bremische Biographie 1912–1962, bearb. v. Wilhelm Lührs, Bremen 1969, S. 249 - 251.

Tod 1929 übernahm sie das Vorstandsmitglied Luthard Freiherr von Hodenberg. In der Literarischen Abteilung folgte 1933 mit Orrje Müller wieder ein gelernter Journalist. Die Propaganda-Abteilung wurde 1937 in »Werbe-Abteilung« umbenannt, 1939 wurde sie mit der Literarischen Abteilung zusammengelegt.<sup>14</sup> In der Kriegs- und Nachkriegszeit bedurfte es keiner intensiven Werbung. Mit der Wiederaufnahme des Liniendienstes nach New York 1954 erhielt die Werbung für die Passagierschiffahrt wieder einen höheren Stellenwert. Aber erst nach dem 100-jährigen Jubiläum des Lloyd 1957 und mit dem

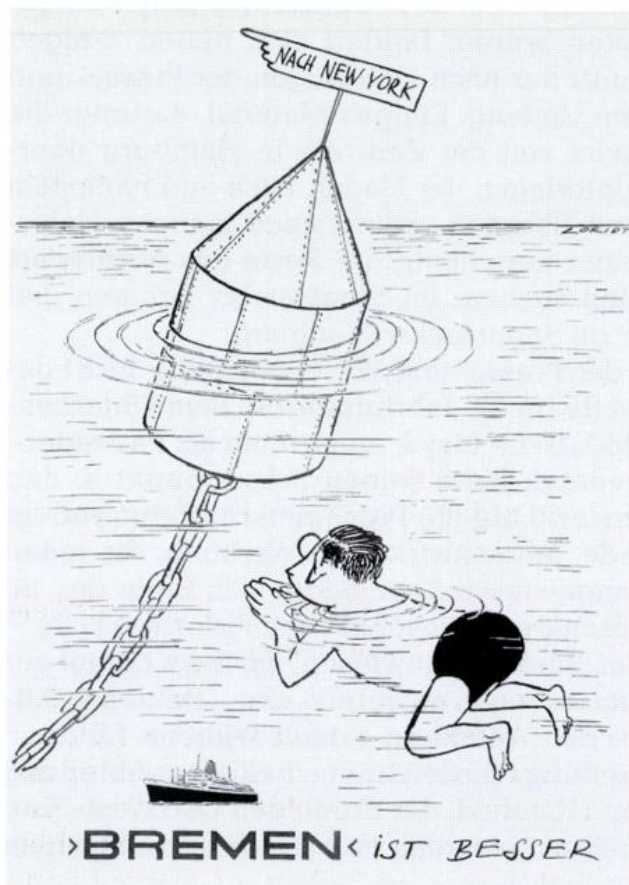


Abb. 2: Vicco von Bülow, gen. Lorient: Werbegrafik für die »Bremen« (5), 1963

für 1959 vorgesehenen Einsatz der neuen »Bremen« entstand wieder das Bedürfnis nach einer eigenen Presse- und Werbeabteilung. Als Leiter der Abteilung ist seit Juli 1958 der Dipl.-Volkswirt Paul Lepach nachzuweisen.<sup>15</sup> Sein Nachfolger wurde 1966 Horst Rickmann.<sup>16</sup> Dieser blieb auch nach der Fusion in dieser Funktion in Bremen. Er ermöglichte Erika Lisson, die von Arnold Rehm für die Geschichte des Lloyd begeistert worden war, aus Resten der Firmenregistratur den Aufbau eines Archivs des Norddeutschen Lloyd.<sup>17</sup> Ihr ist es wesentlich zu verdanken, dass bei der Auflösung des Archivs im Februar 1992 das bis dahin noch erhaltene Material dem Staatsarchiv angeboten wurde, das einen großen Teil teils als Depositum der Hapag Lloyd AG, teils als Geschenk übernahm.<sup>18</sup> Die Unterlagen lassen erkennen, welche breites Spektrum die Presse- und Werbeabteilung seit 1958 abzu-

decken hatte. Es reichte von den Mitarbeiter-Informationen und den Pressemitteilungen, der Presseauswertung, der Betreuung der Passagierschiffe mit

14 Thomas Siemon, *Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen. Bremer Seeleute am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus 1930–1939*, Bremen 2002 (VStAB 65), S. 265 ff.

15 StAB 7, 2010–129.

16 StAB 7, 2010–134.

17 *Bremer Nachrichten* 5. 2. 1982; zu Arnold Rehm, Schriftsteller und Reiseleiter beim ND, vgl. StAB 9, S 3 Rehm, Arnold, und 7,99 (Nachlass Arnold Rehm).

18 Schriftgut und Drucksachen siehe in StAB 7, 2010; Zeitungsausschnitte 9, S 9–19; Fotos 10, B Son/12.

Informationen und Veranstaltungen, der Werbung für die Passagier- und Fracht- bzw. später Containerschiffe, der Zuarbeit für Vorträge des Vorstandes bis zu Ausstellungen, Begleitung von Rundfunk- und Fernsehproduktionen und Auftragsvergabe und Bereitstellung von Filmen.

Eine der ersten größeren Aufgaben von Lepach war 1959 die Werbung für die neue »Bremen«. Das Turbinenschiff »Bremen« war ein Prestige-Projekt des Lloyd. 1957 hatte er die französische »Pasteur« gekauft; der Umbau beim Bremer Vulkan 1958 glich einem Neubau; der Vulkan nahm ihn als einzigen Umbau in seine Neubauliste auf.<sup>19</sup> Im Juli 1959 war es soweit: Am 3. Juli wurde die »Bremen« auf einer Gästefahrt vorgestellt, am 9. Juli begann sie ihre »Jungfernfahrt«. Sie wurde vielfältig umworben. Während der Lloyd in der Plakatwerbung an Bewährtes anknüpfte,<sup>20</sup> wagte er

sich bei den Einladungen zur Gäste- und Jungfernfahrt an Neues. Lepach überließ die Gestaltung einem damals verhältnismäßig jungen Grafiker, der sich »Loriot« nannte. Bernhard Victor Christoph Carl von Bülow, wie er mit bürgerlichem Namen heißt, Jahrgang 1923, hatte 1947–1949 an der Kunstakademie in Hamburg studiert, hatte sich danach als Cartoonist für verschiedene Zeitschriften betätigt, veröffentlichte seit 1953 eigene Cartoonbände und verdiente seinen Lebensunterhalt als Werbegrafiker mit dem Spezialgebiet »Humoristische Werbegraphik«.<sup>21</sup> Die von ihm gestalteten Doppelkarten für die Einladungen<sup>22</sup> kamen offenbar gut an. Nach der Jungfernfahrt der »Bremen« vergab Lepach einen weiteren Auftrag, bei dem er auf Loriots Talent setzte. Als Vorspann zu einem Film über die Jungfernfahrt lieferte Claus Bertholdt 1960 das Drehbuch für einen 12- bis 14-Minuten-Zeichentrickfilm

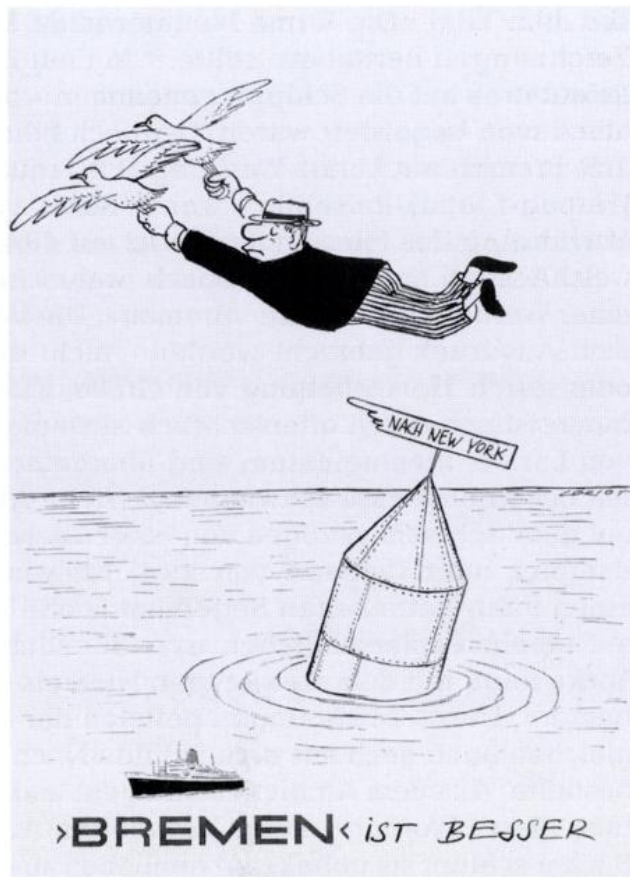


Abb. 3: Vicco von Bülow, gen. Loriot: Werbegrafik für die »Bremen« (5), 1963

19 Harald Focke, Bremens letzte Liner. Die großen Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd nach 1945, Bremen 2002, S. 62-139. Der Umbau ist minutiös dokumentiert durch die Unterlagen des Bremer Vulkan in StAB 7,2121.

20 Wiborg (wie Anm. 5), S. 154 f.

21 Die biografischen Daten nach dem Curriculum Vitae in der Homepage Loriots (<http://jboard.loriot.de>).

22 Doppelkarten mit 6 unterschiedlichen Motiven in StAB 7,2010 - 261.

mit dem Titel »Die Firma Nimmermüde & Sonnenschein«, zu dem Lorient 82 Zeichnungen beisteuern sollte.<sup>23</sup> In dem Zeichnungsfilm wurde die Tätigkeit der Reisebüros auf die Schippe genommen – man kann sich vorstellen, dass nicht alle davon begeistert waren. Dennoch führte Lepach den Film »Jungferntour T. S. Bremen mit Lorient-Werbung« im Januar und Februar 1961 in allen »Halo« [Hapag-Lloyd]-Reisebüros vor.<sup>24</sup> Sonst verzichtete man allerdings bei der Vorführung des Films in der Regel auf diesen Vorspann.<sup>25</sup>

Schließlich beauftragte Lepach, wahrscheinlich 1963, Lorient noch einmal mit einer Werbeaktion für die »Bremen«. Die Vorzüge der »Bremen« sollten dezent zum Ausdruck gebracht werden – nicht durch Vergleich mit der Konkurrenz oder durch Hervorhebung von Größe, Zuverlässigkeit und Komfort, sondern humoristisch durch offensichtlich abwegige Alternativen. Nur die Ergebnisse von Lorient's Ideenreichtum sind überliefert:<sup>26</sup> 23 Motive, auf denen der Mann mit der Knollennase schwimmend (siehe Abb. 2), auf einer Ente, als Lohengrin auf dem Schwan, gezogen von einer Seejungfrau, von einem Aufziehschleppdampfer oder fliegend von zwei Möwen (siehe Abb. 3), auf einem durch einen Föhn getriebenen Segelboot (siehe Titelbild), auf einem Wasserfahrrad, auf einem Papierschiffchen usw. der Richtung des Wegweisers »Nach New York« folgt, mit dem stereotypen Hinweis am unteren Bildrand: »BREMEN ist besser«. Diese Zeichnungen gefielen der Werbeabteilung so gut, dass sie die gleichen auch noch mit dem Schild »Nach Europa« für den West-Ost-Verkehr bestellte. Aus dem Archivbestand geht leider über den Einsatz und die Verbreitung dieser Werbung nichts hervor. Den Autoren der einschlägigen »Bremen«-Bücher scheint sie unbekannt geblieben zu sein.<sup>27</sup> Sympathisch und ein bisschen frech wirkt sie heute – 36 Jahre nach Einstellung des Passagier-Linienverkehrs auf dem Nordatlantik und dem Verkauf der »Bremen« – immer noch.

23 Siehe den Text des Drehbuchs in StAB 7,2010-143.

24 Die Verleihliste des Films siehe ebd. Ob es sich wirklich um denselben Film handelt, ist zur Zeit nicht zu verifizieren. Nach frdl. Mitteilung der Hapag-Lloyd AG vom 16.8.2007 befinden sich NDL-Filme im Bundesarchiv / Filmarchiv in Berlin, wo sie gesichtet und bewertet werden sollen.

25 Es existierten zahlreiche Farb-Lichtton-Kopien für den Verleih des Films ohne den Vorspann (StAB 7,2010-143), Laufzeit ca. 25 Minuten; eine Kopie besitzt das Landesfilmarchiv Bremen.

26 StAB 7,2010-264. Dort sind alle 23 Motive mit dem Hinweisschild »Nach Europa« erhalten und 21 Motive mit dem Schild »Nach New York«. Drei davon sind hier mit frdl. Einverständnis von Prof. Vicco von Bülow abgebildet.

27 Aus jüngerer Zeit: Focke (wie Anm. 19); ders., Mit dem Lloyd nach New York. Erinnerungen an die Passagierschiffe Berlin, Bremen und Europa, Bremen 2004; ders., Im Liniendienst auf dem Atlantik. Neue Erinnerungen an die Passagierschiffe Berlin, Bremen und Europa des Norddeutschen Lloyd, Bremen 2006; Thiel (wie Anm. 3), Bd. 5, 2006.

# Die Corveyer Weserfischerei bei Lüssum. Anmerkungen zu einem angeblichen Diplom Ludwigs des Frommen von 832

Von Konrad Elmshäuser

## 1. Ein Ortsjubiläum in Bremen-Nord

Im Sommer 2007 hat Lüssum, ein heute zu Blumenthal gehörender Ortsteil in Bremen-Nord an das 1175-jährige Jubiläum seiner urkundlichen Ersterwähnung erinnert. Lüssum wird als *villa Liusci* in einer auf den 16. Juni 832 datierten Urkunde Kaiser Ludwigs des Frommen für das Kloster Corvey erwähnt, mit der eine Fischerei in der Weser vergeben wurde. Mit dieser Erwähnung zum Jahr 832 blickt Lüssum auf ein ungewöhnlich hohes Alter zurück und trägt den nach Bremen ältesten dokumentierten Ortsnamen im Lande Bremen.<sup>1</sup>

Doch ist Lüssums Nennung mit quellenkritischen Problemen verbunden, die der Erläuterung bedürfen. So wird die Identifikation durch das Fehlen einer frühmittelalterlichen Originalurkunde erschwert, denn bei der erhaltenen Urkunde handelt es sich um eine Fälschung aus der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Die problematische Überlieferungslage ist in der Forschung lange bekannt.<sup>2</sup> Dies hat dazu beigetragen, dass sich mit der landesgeschichtlich dennoch bedeutenden Urkunde bislang nur wenig im Zusammenhang der Geschichte Bremens und des Raums Bremen-Nord<sup>3</sup> sowie der Geschichte der bremischen Fischerei befasst wurde.<sup>4</sup> Tatsächlich ist aus diplomatischer

- 1 Kirstin Casemir und Uwe Ohainski, Niedersächsische Orte bis zum Ende des ersten Jahrtausends in schriftlichen Quellen (Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsen, Bd. 34), Hannover 1995, S. 25, Nr. 34. Bremen, vgl. ebd., S. 24 f., Nr. 31, wird erstmals in der erst Mitte des 9. Jahrhunderts verfassten *Vita Willehadi* zum Jahr 782 als *Brema* erwähnt.
- 2 So Herbert Schwarzwälder, *Das Große Bremen-Lexikon*, Bremen 2002, S. 460: »Die Deutung der ›villa Liusci‹ in einer gefälschten Urkunde von 832 (Fischereigerechtigkeit in der Weser an das Kloster Corvey) als Lüssum ist unsicher«.
- 3 Im ortshistorischen Kontext fand die Nennung Lüssums als *villa Liusci* Erwähnung bei Alfred Tietjen, *Blumenthal – meine Heimat*, Blumenthal 1937, S. 26, ohne dass es hierbei zu einer näheren Betrachtung kam und bei Heinrich Hoops, *Geschichte der Börde Lesum*, Bremen 1909, S. 11. Die hier vorliegende Untersuchung wurde durch die Arbeit des Bürgervereins Lüssum zum Ortsjubiläum im Jahr 2007 angeregt, dessen Vorsitzender Karl-Heinz Tamm das Staatsarchiv Bremen um entsprechende Auskunft bat.
- 4 Fredo E. Dannenbrink, *Geschichte des bremischen Fischereirechts*, in: *Brem. Jb.* 47, 1961, S. 143-226, hier besonders S. 149. So auch bei Robert Lamke, *Geschichtliches aus Grohn und Bremen-Nord*, Bremen 1989, der die Urkunde ausführlich, aber im falschen Zusammenhang der Grohner Erbfischer behandelt!

Sicht dem heutigen Kenntnisstand, dass die vorhandene Urkunde gefälscht ist und dass die Existenz eines verloren gegangenen Originals Ludwigs des Frommen aus ihr nicht bewiesen werden kann, nur wenig hinzuzufügen. Wenn hier doch ausführlicher auf das Stück eingegangen wird, dann weniger um einen Beitrag zur Kanzlei Ludwigs des Frommen zu liefern, denn hierzu kann das vorliegende Stück kaum neue Gesichtspunkte beitragen.<sup>5</sup> Vielmehr soll gefragt werden, ob die in ihm mitgeteilten Nachrichten nur dem 12. Jahrhundert entstammen können oder ob sie auf Vorgänge des Frühmittelalters verweisen, womit sie einen wichtigen Beitrag zur Frühgeschichte des Raums Bremen-Nord leisten würden.

Lüssum hat als kleines Dorf im Amte Blumenthal stets im Schatten seiner sehr viel jüngeren Nachbargemeinde gestanden, in die es im Jahr 1907 eingemeindet worden ist.<sup>6</sup> Heute ist Lüssum mit Blumenthal, mit dem es erst 1939 aus preußischer Hand an die Freie Hansestadt Bremen gekommen ist, zu einem Ortsteil Bremens zusammengewachsen. Seine mittelalterliche Entwicklung muss man im Kern als eine kaum dokumentierte Geschichte bezeichnen. Das in der einschlägigen Literatur als erste urkundlich erhaltene Erwähnung (nach 832) angegebene Datum steht mit dem Jahr 1492 bereits am Ende des Mittelalters und bezieht sich auf den wenig aussagekräftigen Erwerb einiger Güter in Lüssum.<sup>7</sup> Zunächst sei hier jedoch auf die urkundliche Überlieferung zum Jahr 832 eingegangen.

## 2. Ein vorgebliches Diplom Ludwigs des Frommen für Corvey von 832

Das Kloster Corvey wurde 815/16 als Tochtereinrichtung des Klosters Corbie von den Vettern Karls des Großen Adalhard und Wala zunächst im Solling und ab 822 an seinem endgültigen Standort an der Weser bei Höxter gegründet.<sup>8</sup>

5 Die wissenschaftliche Edition der Urkunden Ludwigs des Frommen ist eines der großen noch ausstehenden Arbeitsvorhaben der deutschen Mediävistik. Vorarbeiten haben hierzu zwar stattgefunden, doch ist eine Gesamtedition im Rahmen der MGH noch nicht greifbar, so dass man für die quellenkritische Untersuchung einzelner Urkunden auf verstreute und mittlerweile sehr umfangreiche Editionsorte und Sekundärliteratur angewiesen ist. Vgl. hierzu Otto Dickau, Studien zur Kanzlei und zum Urkundenwesen Kaiser Ludwigs des Frommen. Ein Beitrag zur Geschichte der karolingischen Königsurkunde im 9. Jahrhundert, in: Archiv für Diplomatik, 34, 1988, S. 3-156 und 35, 1989, S. 1-170. Zur Arbeit Dickaus vgl. Philippe Depreux, Die Kanzlei und das Urkundenwesen Kaiser Ludwigs des Frommen – Nach wie vor ein Desiderat der Forschung, in: Francia 20/1, 1993, S. 147-162.

6 Wie Anm. 2.

7 Dietrich Schomburg, Geschichtliches Ortsverzeichnis von Niedersachsen 1: Land Bremen, Hildesheim 1964, S. 42, Nr. 175 Lüssum. Der dürftigen Überlieferung ist eine jüngst publizierte spätmittelalterliche Urkunde des Domstifts Verden aus dem Jahr 1370 hinzuzufügen. Arend Mindermann (Bearb.), Urkundenbuch der Bischöfe und des Domkapitels von Verden (Verdener Urkundenbuch, 1. Abt.), Bd. 2, Stade 2004, Nr. 917, S. 863 ff. Für den Hinweis auf diese Urkunde danke ich Herrn Dr. Adolf E. Hofmeister, Staatsarchiv Bremen.

Corvey sollte nicht nur für Sachsen die bedeutendste monastische Gründung werden, sondern auch für die Frühgeschichte des Bremer Raumes große Bedeutung erlangen. Corveys Aufstieg zur massiv geförderten Stütze des fränkischen Herrscherhauses in Sachsen erlangte besonders unter Ludwig dem Frommen in den 820er und 830er Jahren eine Dynamik, die es Corvey erlaubte, in den folgenden Jahrzehnten beim Ausbau und bei der Festigung der Christianisierung und fränkischen Herrschaft in Sachsen, aber auch bei der Mission im skandinavischen Norden eine Mittlerrolle zu spielen.<sup>9</sup> Hierfür war neben dem Schutz durch den Herrscher vor allem die Verbindung zum Mutterhaus Corbie an der Somme von Bedeutung. Corbie war in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts eines der geistlichen und geistigen, aber auch politischen und wirtschaftlich-technischen Zentren des Frankenreichs.<sup>10</sup> Die Äbte Adalhard, Wala und Warin, aber auch der junge Ansgar nahmen von Corbie aus ihre Tätigkeit in Sachsen auf. Wenig später sollten mit Ansgar (845–865), Rimbert (865–888), Adalgar (888–909), Hoyer (909–916) und Unni (918–936) ehemalige Corveyer Mönche an der Spitze der Bremer Kirche stehen.

Laut einer heute im Staatsarchiv Münster im Urkundenbestand der Fürstabtei Corvey verwahrten Urkunde schenkte Kaiser Ludwig der Fromme am 16. Juni 832 in der Kaiserpfalz zu Frankfurt dem Kloster Corvey eine Fischerei in der Weser. Das Protokoll der Urkunde betont, dass der Kaiser das den heiligen Märtyrern Stephan und Veit geweihte Kloster in Sachsen selbst erbaut habe und dass dort der mit ihm verwandte Abt Warin erster Abt sei. So vererbe der Kaiser, heißt es im Kontext der Urkunde, eine Fischerei im Fluss Weser, im Gau Wigmodien, benachbart zu einer *villa* genannt Liusci, in der Grafschaft des Abbo. In die Pertinenzformel eingeschoben schließt sich dann eine Erklärung zu Funktion und Herkunft der Fischerei an, in der es heißt, dass die Fischerei aus Pfählen gebaut sei, die von den dortigen Einwohnern *hocas* genannt werden und dass sie daher in der Volkssprache *hocwar* genannt werde. Sie habe früher dem Kaiser selbst gehört, der aber das Königsgut dem genannten Grafen Abbo als Benefizium – also zu Lehen – überlassen habe. Da aber eine solche Fischerei ohne die Menschen, die für ihren Unterhalt abgestellt sind, für die Brüder des Klosters nutzlos sei, habe er auch die 32 Familien und alles, was zur Fischerei ansonsten dazugehörte und was Abbo als Benefizium hatte, vollständig in das Eigentum des Klosters gegeben.

Siegelankündigung, Siegel, kaiserliches Monogramm und Ort und Datum der Urkunde beschließen das Diplom, an dem ein ehemals aufgedrücktes Siegel verloren gegangen ist. (Vgl. Abb. 1 und Transkription)

8 Vgl. Corvey, in: Lexikon des Mittelalters (LexMA), Bd. 3, München und Zürich 1986, Sp. 295–297. Wilhelm Stüwer, Die Geschichte der Abtei Corvey, in: Kunst und Kultur im Weserraum 800–1600, Beiträge zur Geschichte und Kunst 1, Bd. 1, Corvey/Münster 1966, S. 5–18.

9 Klemens Honselmann, Die Annahme des Christentums durch die Sachsen im Lichte sächsischer Quellen des 9. Jahrhunderts, in: Westfälische Zeitschrift 108, 1958, S. 201–219; ders., Das Klosterwesen im Raum der oberen Weser, in: Kunst und Kultur (wie Anm. 8), S. 223–234.

10 Vgl. Corbie, in: LexMA 3, 1986, Sp. 224–228.

**Ludwig der Fromme schenkt dem Kloster Corvey eine Fischerei in der Weser, Hocwar genannt, im Gau Wigmodien, nahe der villa Liusci gelegen. 832 Juni 16.**

C. In nomine Domini Dei et salvatoris nostri Jhesu Christi. Hluthowicus divina ordinante providentia inperator (sic) augustus. Si aecclesias et loca divino cultui dicata nostris largitionibus pro vehere satagimus atque ibidem assidue Deo famulantibus solacia clementer inpendimus, non solum honorificam regalis munificentiae consuetudinem exercemus, sed et temporalium erogatione donorum perpetuae nos mercedis praemia promereri posse confidimus. Quapropter noverit omnium fidelium nostrorum presentium scilicet et futurorum industria, quod pro amore divino atque animae nostrae remedio, ad monasterium, quod vocatur nova Corbeia, quod construximus in Saxonia in honore sanctorum martyrum Stephani atque Viti, cui modo preest fidelis et propinquus noster Warinus primus substitutus abbas, concessimus piscationem quandam in fluvio Wisura, in pago Wimodia nuncupato, cui confinis est villa Liusci vocata, in comitatu Abbonis.

Quae quia in similitudinem palorum, quos incolae hocas vocant, construitur, gentilicio nomine ab indigenis hocwar nuncupatur, quae ad ius nostrum pertinebat, quamque idem Abbo comes hactenus in beneficio habebat. Sed quoniam eadem piscatio absque familiis, quae ad eius provisionem deputatae fuerant, fratribus predicti coenobii non admodum utilis esse poterat, idcirco triginta duas familias et quicquid ad eandem piscationem pertinens sepredictus Abbo in beneficio habuit, totum et ex integro in proprietatem iam dicti monasterii concedimus, quatinus ibidem Domino servientes monachos sine cessatione divinam clementiam pro nobis exorare delectet. Et ut haec concessionis nostrae auctoritas firmior habeatur et per futura tempora a fidelibus nostris verius credatur ac diligentius observetur, manu nostra subter eam firmantes, anuli nostri inpressione iussimus sigillari.

Signum (L. M.) Hluthowici serenissimi inperatoris

Hirminmarus notarius ad vicem Theodonis recognovi (S. R.)

Data XVI. Kal. Jul. Anno Christo propitio XVIII. Inperii domni Hludowici serenissimi augusti, indictione X. Actum Franconovord palatio regio, in dei nomine feliciter. Amen.

Transkription nach Roger Wilmans, Die Kaiserurkunden der Provinz Westfalen, Bd. 1, Nr. 11, S. 30 f.

Die Urkunde ist bereits früh veröffentlicht und 1867 wissenschaftlich ediert worden. Dabei wurde sie durch Roger Wilmans einer quellenkritischen Untersuchung unterzogen.<sup>11</sup> Bereits damals ist festgestellt worden, dass es sich bei der Urkunde nicht um ein Original des 9. Jahrhunderts, sondern um eine Anfang des 12. Jahrhunderts angefertigte Fälschung handelt. Formale und inhaltliche

11 Roger Wilmans, Die Kaiserurkunden der Provinz Westfalen 777–1313. Erster Band (777–900), Münster 1867; Zweiter Band (901–1234), Münster 1881; vgl. hier Bd. 1, Nr. 11, S. 30 ff., dort auch Hinweise zu früheren Druckorten.

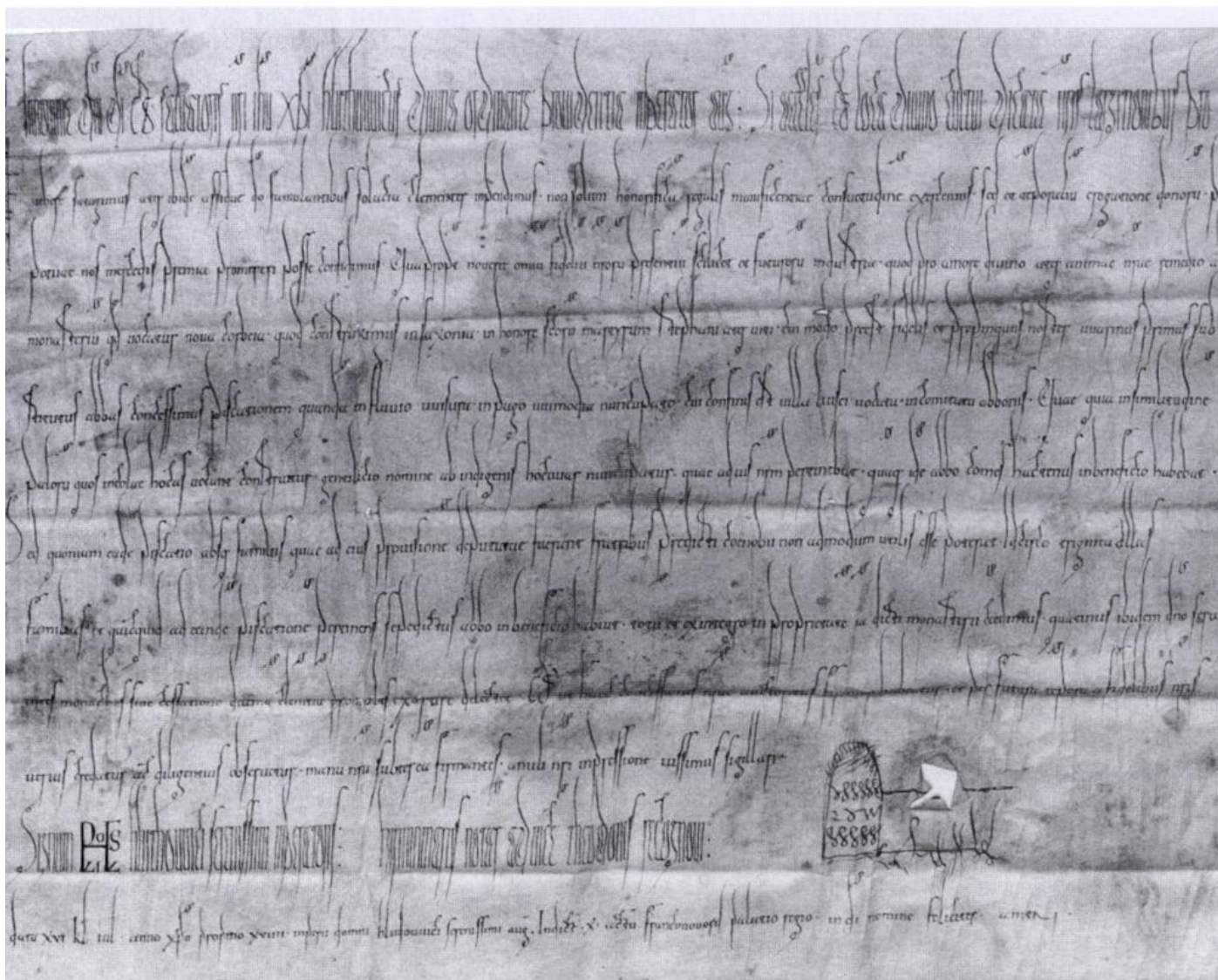


Abb. 1: 832 Juni 16 – Ludwig der Fromme vergibt an das Kloster Corvey eine Fischerei in der Weser. Fälschung aus der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts. Staatsarchiv Münster, Bestand Fürstabtei Corvey. (Foto StA Münster)

Unstimmigkeiten in den Angaben der Urkunde sowie erkennbare inhaltliche Zusätze aus späterer Zeit verweisen klar auf das frühe 12. Jahrhundert:<sup>12</sup>

- Schrift und Formular versuchen erkennbar ein kaiserliches Diplom des 9. Jahrhunderts nachzuahmen.
- Ludwig der Fromme behauptet in seinen erhaltenen Diplomen für Corvey

12 Vgl. hierzu ebd., S. 31 ff. Als Fälschung wird die Urkunde auch in der Liste der Urkunden Ludwigs des Frommen bei Dickau (wie Anm. 5), S. 156 angeführt.

- nicht wie im vorliegenden Diplom, dass er die Abtei erbaut habe (*construximus*), sondern dass er sie habe erbauen lassen (*construere iussimus*).
- Die unter dem Datum 16. Juni 832 angeführte Angabe, dass das Kloster Corvey von ihm zu Ehren der Heiligen Stephan und Veit errichtet worden sei, ist falsch, weil der später für Corvey so wichtige hl. Veit erst im Jahr 836 aus dem fränkischen Kloster St. Denis ins sächsische Corvey überführt wurde. Als Schutzpatron erscheint Veit zusammen mit Stephan erst ab 887, zuvor begegnet nur der hl. Stephan als Patron in Corveyer Urkunden. Dieses Detail der frühen Klosterchronologie wurde in Corveyer Quellen und Kopieren des 10. bis 12. Jahrhundert mehrfach missachtet, was ebenfalls auf eine Entstehung des Diploms in dieser Zeit hinweist.
  - Die Urkunde bezeichnet den Corveyer Abt Warin als Verwandten des Kaisers, *propinquus noster Warinus*. Ein Hinweis auf eine Verwandtschaft des Corveyer Abtes Warin mit dem Kaiserhaus taucht in zeitgenössischen Urkunden aber nicht auf, sie ist jedoch in Corvey im 12. Jahrhundert angenommen und in mehreren gefälschten Urkunden zum Beleg der Corveyer Nähe zum Kaiserhaus aufgeführt worden.

Eine 1134 von Kaiser Lothar III. vorgenommene Bestätigung der Schenkung Ludwigs des Frommen für Corvey dürfte den Terminus ante quem für die Anfertigung der Urkunde und vielleicht auch ihren unmittelbaren Anlass angeben. Um den Besitz der Fischerei in der Weser gegen den Zugriff von welfischen und askanischen Interessen zu verteidigen, war in Corvey das vorliegende angebliche Diplom Ludwigs des Frommen angefertigt worden. Auf seiner Grundlage stellten zwei Herrscher Corvey Bestätigungen seiner Weserfischerei aus.<sup>13</sup> Daher seien hier zunächst diese späteren urkundlichen Erwähnungen der Corveyer Weserfischerei angeführt, die alle in das 12. Jahrhundert gehören:

- 1134 bestätigte Kaiser Lothar III. in einer in Bardowick ausgestellten Urkunde dem Kloster Corvey seine von Ludwig dem Frommen geschenkte und von Herzog Heinrich von Bayern und der Gräfin Eilica sowie ihrem Sohn Adelbert (Albrecht) an das Kloster zurückgegebene und *hocvar* genannte Fischerei mit den dazugehörigen Dörfern. Ferner gewährt die Urkunde dem Abt bzw. dem Kloster dort die Wahl eines Fischereivogtes.<sup>14</sup> Der nur in einem Transsumt des 14. Jahrhunderts überlieferten Urkunde lag zweifellos ein Original Lothars III. zugrunde.<sup>15</sup> Demzufolge war es dem Kloster gelungen, eine widerrechtliche Aneignung der Corveyer Rechte durch den welfischen Bayernherzog Heinrich zurückzuweisen und sich hierüber vor dem Kaiser eine Urkunde ausstellen zu lassen. Corveys Rechte wurden in vollem Umfang bestätigt und ihre Verletzung mit einer sehr hohen Strafsumme von 100 Goldstücken (*c auri talenta*) belegt. Man wird sichergehen können, dass Corvey hierbei mit dem Diplom Ludwigs des Frommen agierte, doch finden sich in der Bestätigung der Rechte auch

13 Wilmans (wie Anm. 11), S. 34 f.

14 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 2, Nr. 216, S. 284 ff; MGH DD Lothar III, Nr. 62, S. 97 ff.

15 MGH DD Lothar III, Nr. 62, S. 98.

Abweichungen von dieser Vorlage. Auffallend ist zunächst, dass keine Ortsangabe für die Fischerei erfolgt, sondern nur von einer *hocvar* genannten Fischerei, die Kaiser Ludwig dem Kloster vergeben hatte, die Rede ist: »*piscationam que vocatur hocvar, quam totam Lotowicus imperator eidem monasterio contulerat*. Lothar III. bestätigte darüber hinaus Corveys Besitz an mehreren zur Fischerei gehörigen und nicht namentlich genannten Dörfern mit ihren Menschen und weiterem Zubehör (*Regali etiam auctoritate confirmamus villas cum hominibus ad eandem piscationem pertinentibus cum ceteris appenditiis, pratis videlicet areis pascuis cultis sive incultis, mobilibus et immobilibus*) sowie die Fischereivogtei, die un schwer Rechtsvorstellungen des 12. Jahrhunderts zuzuordnen ist (*advocatum in eadem piscatione*).

- 11 Jahre später ließ sich das Kloster auf einem Reichstag in Corvey von König Konrad III. den Verzicht des Markgrafen Albrecht und seiner Mutter Eilica sowie des Sohnes von Albrecht, Markgraf Otto I., nochmals bestätigen.<sup>16</sup> Auch die hierbei ausgestellte Urkunde vom 24. August 1145 ist nur abschriftlich überliefert, lässt aber keine formalen Zweifel an ihrer Echtheit erkennen.<sup>17</sup> Sachlich bietet diese Bestätigung auch die Berufung auf den unter Ludwig dem Frommen erlangten Besitztitel, jedoch führt sie den Begriff *huqver* nun sogar fälschlich als Ortsangabe an: *piscationem quandam apud huqver ab antecessore nostro imperatore Ludewico cenobio Corbeiensi collatam*, ohne im Weiteren auf die Details der Fischerei und ihr Zubehör sowie Dörfer oder gar Vogteirechte einzugehen.
- Eine als *Catalogus donatorum Corbeiensium* um 1160 im Kloster Corvey verfasste Liste von Schenkungen zugunsten des Klosters erwähnt die von Ludwig dem Frommen an Corvey gegebene und *Huocvar* genannte Weserfischerei, allerdings ebenfalls ohne genauere Ortsangabe oder weitere Details zu ihrer Nutzung: *Liudewicus imperator dedit piscationem in Wisera, quae dicitur Huocwar*.<sup>18</sup>

Die beiden Bestätigungen der Corveyer Weserfischerei und auch die Anfertigung der angeblichen Urkunde Ludwigs des Frommen fallen in eine Zeit des Niedergangs der Bedeutung Corveys, in der die Abtei versuchte, ihre Besitzungen vor Entfremdung zu schützen. Die stolze Reichsabtei Corvey hatte nach zunächst steilem Aufstieg unter den Karolingern schon im 11. Jahrhundert einen Bedeutungsverlust hinnehmen müssen und war sogar unter Erzbischof Adalbert Besitz des Erzbistums Bremen geworden. Hieraus konnte sich das Kloster zwar wieder befreien, doch setzte nach dem Tod des Abtes Erkenbert (1128), der noch ein Register der Corveyer Besitzungen erstellt hatte, eine Phase des Verfalls ein, die unter Abt Heinrich (1143–1146) einen

16 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 2, Nr. 221, S. 294 ff; MGH DD Konrad III, Nr. 133, S. 241 ff.

17 MGH DD Konrad III, Nr. 133, S. 242.

18 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 1, S. 509; vgl. auch MGH DD Lothar III, Nr. 62, S. 98. Klemens Honselmann (Hrsg.), *Die alten Mönchslisten und die Traditionen von Corvey*, Teil 1, Paderborn 1982, S. 171.

Höhepunkt erreichte.<sup>19</sup> In dieser Zeit der Bedrängnis sind in Corvey neben dem Diplom von 832 mehrere Fälschungen entstanden, die teilweise aus karolingischen Vorlagen zusammengesetzt wurden.<sup>20</sup>

Corveys Verteidigung seiner Weserfischerei in den 1130er und 40er Jahren richtete sich gegen zwei der mächtigsten Adelsfamilien des Reichs – die Erben der Billunger. Nachdem mit Herzog Magnus Billung 1106 die Billunger im Mannesstamm erloschen waren, geriet über das Erbe seiner Tochter Wulfhild mit Herzog Heinrich dem Schwarzen von Bayern (1075–1126), dem Vater Heinrichs des Stolzen, sowie über die Ehe der zweiten Tochter Eilica je die Hälfte des Gutes der Billunger an die Welfen und die Askanier.<sup>21</sup> Die Gräfin Eilica von Sachsen (um 1081–1142) war die jüngere Tochter von Herzog Magnus Billung und hatte als Gattin von Graf Otto von Ballenstedt in die Familie der Askanier eingeheiratet. Ihr in den beiden Urkunden angesprochener Sohn war der Herzog von Sachsen, Albrecht der Bär (1138–1142). Da die Billunger im Raum Bremen – besonders um Lesum – schon früh über Besitz verfügt hatten, war ein Zugriff der billungischen Erben auf Rechte und Güter der in Verfall geratenen Corveyer Grundherrschaft unter Hinweis auf die dortigen Interessen dieser Familie nicht unwahrscheinlich. Dass nach dem Bayernherzog Heinrich, der Gräfin Eilica und ihrem Sohn Albrecht auch noch dessen Sohn Markgraf Otto I. von Brandenburg (1128–1184) nochmals auf einem Corveyer Hoftag auf die Fischerei verzichten musste, unterstreicht den offenbar steten Druck adliger Interessen, unter den die Corveyer Grundherrschaft geraten war – und dem sie auf Dauer auch nicht standhalten sollte. So blieb der Besitz an der Unterweser für Corvey ein isoliertes Gut, das nach dem 12. Jahrhundert und dem Zerfall der Corveyer Grundherrschaft und ihres Villikationssystems trotz der Gegenmaßnahmen von Abt Wibald (1146–1158) sowie Konrad III. gegen den Niedergang der Reichsabtei nicht wieder auftaucht.<sup>22</sup> Es ist in diesem Raum nur noch auf hoch- und spätmittelalterliche Spuren von Corveyer Interessen in Stedingen und im Werderland hinzuweisen.<sup>23</sup>

19 Hans Heinrich Kaminsky, Studien zur Reichsabtei Corvey in der Salierzeit (Abh. Zur Corveyer Geschichtsschreibung. Bd. 4), Köln 1972, S. 10.

20 Vgl. ebd., S. 118, Anm. 95 zu den Fälschungen auf Lothar I. und Ludwig den Frommen. Die Überlieferung zum Besitz Corveys ist noch in nachmittelalterlicher Zeit durch umfangreiche Fälschungen nicht nur einzelner Urkunden, sondern ganzer Register geprägt worden. Vgl. ebd., ausführlich S. 9 ff.

21 Gerd Althoff, Adels- und Königsfamilien im Spiegel ihrer Memorialüberlieferung. Studien zum Totengedenken der Billunger und Ottonen, München 1984, S. 50, 60, 375; Helmut Assing, Die frühen Askanier und ihre Frauen, Bernburg 2002.

22 Corvey besaß v. a. Besitzkonzentrationen im Harz- und Leineraum, im Emsland und an der mittleren Weser. Vgl. Hierzu Kaminsky (wie Anm. 19), S. 31 f., 107 f.

23 Georg Sello, Die territoriale Entwicklung des Herzogtums Oldenburg Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens. 3. Heft), Göttingen 1917, S. 47 f.; H. Goens und R. Ramsauer, Stedingen beiderseits der Hunte in alter und neuer Zeit, in: Oldenburger Jahrbuch 28, 1924, S. 34 ff. zu St. Veit Ochstum, St. Gallus Süderbrok, Sannau (Altenesch). Zu Mittels- und Niederbüren vgl. Hans Hermann Meyer, Mittelsbüren im Werderland, in: ders. (Hrsg.), Das Haus, das einer Hütte wick (VFM 95), Bremen 1994, S. 22 ff.

### 3. Die Fälschung des 12. Jahrhunderts und ihre Vorlagen

Somit liegen für die Corveyer Weserfischerei drei Diplome vor, von denen keines original erhalten ist. Fraglich ist, ob alle in dem Diplom Ludwigs des Frommen mitgeteilten Einzelheiten frei erfunden sind und damit nur Verhältnisse des 12. Jahrhunderts wiedergeben können. Bereits Wilmans hat dies verneint. So sei an der Vergabe der Fischerei im 9. Jahrhundert nicht zu zweifeln, dem Text habe eine echte Urkunde zugrunde gelegen, er sei eine Nachahmung auf echter Grundlage, die durchaus Verhältnisse des 9. Jahrhunderts wiedergibt. Dass der Schreiber nach der Vorlage eines Originals gearbeitet habe, ergebe sich aus formalen Gesichtspunkten wie der Richtigkeit des Eingangs der Urkunde mit dem Chrismon, der Unterschrift von Kaiser und Kanzler sowie der Datumslinie, wenn er auch den Namen des Notars statt Hirminmaris als Hirminmarus las. Ebenso seien Datum und Ausstellungsort der Urkunde nicht verdächtig, da sich Ludwig der Fromme im Juni und Juli 832 mehrere Wochen in Frankfurt aufhielt, also sehr wohl dort am 16. Juni 832 eine Urkunde ausstellen konnte, die dem Verfasser des vorgeblichen Diploms im 12. Jahrhundert noch vorgelegen hatte.<sup>24</sup>

Fraglich bleibt natürlich, warum man trotz Vorlage eines Originals eine Nachahmung anfertigte. Dies mag – so bereits Wilmans – am schlechten Erhaltungszustand der Vorlage gelegen haben oder daran, dass die Schenkung dort nicht in der gewünschten Form vorlag. In die Neufassung der Urkunde baute der Verfasser dann die Vorstellungen ein, die man sich in Corvey im 12. Jahrhundert über die Frühgeschichte der Abtei machte: Dass das von Ludwig dem Frommen errichtete Kloster bereits damals dem hl. Veit geweiht war und dass Abt Warin ein Verwandter des Kaisers und erster Abt des Klosters war.

Warin ist zurecht als »Schlüsselfigur« für die personellen Verflechtungen Corveys mit den fränkischen und sächsischen Führungsschichten im frühen 9. Jahrhundert bezeichnet worden.<sup>25</sup> Er entstammte der einflussreichen sächsischen Adelssippe der Ekbertiner und war als junger Mann freiwillig und unter Verzicht auf eine adlige Karriere am Kaiserhof in das Kloster Corbie eingetreten. Als Abt von Corvey sicherte er dem Kloster die Gunst Ludwigs des Frommen und durch seine Beziehung zu Abt Hilduin von St. Denis im Jahr 836 auch seinen wirkungsmächtigsten Schatz: die Reliquie des hl. Veit.<sup>26</sup> Die Ekbertiner, die seit Warin in Corvey mehrere Äbte stellten, standen in

24 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 1, S. 34 f.

25 So Brigitte Kasten, Adalhard von Corbie. Die Biographie eines karolingischen Politikers und Kloostervorstehers, Düsseldorf 1986, S. 176. Zu Warin und den Ekbertinen-Popponen und dem Kloster Corvey vgl. dort »Exkurs: Genealogische Fragen«, S. 176-207.

26 Hilduin war von Ludwig dem Frommen 826 nach Corvey verbannt worden und stand dort unter Aufsicht des kaisertreuen Warin, dem es gelang, von Hilduin die Zustimmung zu der 836 erfolgten Überführung der Reliquien des hl. Veit von St. Denis nach Corvey zu erlangen. Vgl. zu Warin Lexikon für Theologie und Kirche, Bd. 10, Freiburg 2001, Sp. 979 f. und LexMA, Bd. 8, München 1997, Sp. 2049 f.

bester Beziehung zum karolingischen Herrscherhaus, ihre Verwandtschaft zu den Karolingern wurde in Corvey im 12. Jahrhundert zwar behauptet, sie ist aber nicht durch Aussagen zeitgenössischer Quellen belegt und konnte erst durch umfangreiche genealogische Studien als gesichert angesehen werden.<sup>27</sup>

Auch dass Warin der erste Abt in Corvey war, kann kaum so in einem Diplom Ludwigs des Frommen gestanden haben. Warin wurde zwar in der späteren Tradition Corveys als erster »sächsischer« Abt des Klosters als Gründervater angesehen, mit dem sich die Ablösung Corveys vom Mutterkloster Corbie vollzog, tatsächlich hat der aus dem Konvent von Corbie stammende Warin mit Adalhard und Wala von Corbie aber zwei Vorgänger gehabt, die vor ihm der Corbier Tochtergründung Nova Corbeia (Neu-Corbie) – Corvey vorstanden.<sup>28</sup> Wann genau Warins Abbatat begann, war lange strittig. Während die Corveyer Tradition und dieser folgend auch lange die Forschung ihn hier in der unmittelbaren Nachfolge nach dem Tod des Doppelabts von Corbie und Corvey Adalhard im Januar 826 sah, wird man Wahl und Bestätigung Warins später ansetzen müssen, nämlich ungefähr in den Zeitpunkt der Datierung des Diploms von 832. So erfolgte die Wahl Warins nach 831, in diesem Amt bestätigt durch Ludwig den Frommen sieht man ihn erstmals im Jahr 833.<sup>29</sup> Mit Warins Amtsantritt, der für seine Loyalität gegenüber Ludwig dem Frommen bereits 831 mit der Abtswürde von Rebais belohnt worden war, begann im sächsischen Corvey die Ablösung vom Mutterkloster Corbie. Eine solche Verselbstständigung Corveys muss schon der Corveyer Gründerabt Adalhard bei der Regelung seiner eigenen Nachfolge bedacht haben, indem er zunächst erwog, Warin zum Abt zu bestellen. Wohl, um auf den aus Corbie stammenden Teil des Corveyer Konvents Rücksicht zu nehmen, wurde Corvey aber gestattet, seinen Abt selbst zu wählen.<sup>30</sup> Die Nachfolge regeln sollte Adalhards ebenfalls aus dem Konvent Corbie stammender Halbbruder Wala, der in Corvey dann zum Abt gewählt wurde, denn noch während der Wahlverhandlungen in Corvey erreichte Wala die Nachricht von Adalhards Tod. So reiste er 826 als gewählter Abt von Corvey nach Corbie zurück, um dort gleichfalls die Nachfolge Adalhards anzutreten.<sup>31</sup> Bereits seine Nachfolge in

27 Vgl. Kasten, (wie Anm. 25), S. 176 ff. und S. 207 zu einer vermuteten, aber nicht belegten Verwandtschaft Warins zu Adalhard von Corbie.

28 Ebd., S. 35 unter Hinweis auf Widukind von Corvey, SS. III, S. 451, der Warin als ersten regulär gewählten Abt in Corvey bezeichnete. Zu Adalhard und Wala als Vorgänger Warins in Corvey vgl. Kasten (wie Anm. 25), S. 145 ff.

29 Wilmans (wie Anm. 11), Nr. 13, S. 40 f. Zur Nachfolgeregelung in Corbie und Corvey und zum Abbatat Walas vgl. grundlegend Karl-Heinrich Krüger, Zur Nachfolgeregelung von 826 in den Klöstern Corbie und Corvey, in: Norbert Kamp und Joachim Wallasch (Hrsg.), Tradition als historische Kraft. Interdisziplinäre Forschungen zur Geschichte des früheren Mittelalters, Berlin, New-York 1982, S. 181-196.

30 Zu Adalhard vgl. Kasten (wie Anm. 25); seine unmittelbar nach 826 vom Corbier Abt Paschasius Ratbertus verfasste »Vita sancti Adalhardi« hg. von J. G. Migne, Patrologia Latina 147, Paris 1852, ND Turnhout 1976, col. 1045-1063.

31 Sabine Krüger, Studien zur sächsischen Grafschaftsverfassung im 9. Jahrhundert (Studien und Vorarbeiten zum historischen Atlas Niedersachsen. Heft 19), Göttingen 1950, S. 187 ff.

Personalunion in Corbie und Corvey stieß am Kaiserhof auf Bedenken.<sup>32</sup> Nach 826 geriet Wala als Abt von Corbie und Corvey tatsächlich als Anhänger Lothars I. in Konflikt mit Ludwig dem Frommen und stellte sich in den Kämpfen des Kaisers mit seinen Söhnen in den Jahren 831–833 an die Seite der Söhne. Wala fiel in Ungnade und wurde verbannt, er starb 836 als Abt von Bobbio.<sup>33</sup> Für eine Begünstigung durch ein kaiserliches Diplom kommt Wala als Abt von Corvey im Jahr 832 nicht mehr in Frage. Walas Nachfolger Warin trat in Corvey 831 erstmals in abtsähnlicher Funktion auf, er wird mit Unterstützung der Teile des Konvents, die auf eine stärkere Trennung von Corbie hinarbeiteten, nach 831 gewählt worden sein. Der Unterstützung des Kaisers konnte er sich als treuer Gefolgsmann Ludwigs des Frommen sicher sein. 833 taucht er erstmals namentlich als Abt von Corvey in einem Diplom Ludwigs des Frommen auf.<sup>34</sup> Die hierbei am 8. Juni 833 in Worms ausgestellte Urkunde, mit der eine Salzquelle in Budinivelt an Corvey vergeben wurde, nennt Warin als den vom Kaiser bestätigten Abt Corveys (*Warinus, quem in eodem monasterio abbatem praefecimus*).<sup>35</sup> Ihrer Ausstellung vorangegangen war jedoch am gleichen Ort nur eine Woche zuvor am 1. Juni 833 die bekannte Verleihung des Münzrechts an das Kloster Corvey – ein ganz außergewöhnliches Zeichen der kaiserlichen Zuneigung und Förderung, das ausdrücklich zur Stärkung der Wirtschaftskraft Corveys erlassen wurde, da dort, so das Diplom, ein Markt fehle.<sup>36</sup> In dieser im Original erhaltenen Urkunde weist Ludwig der Fromme ausdrücklich darauf hin, dass Corvey als Kloster in Sachsen von ihm gegründet wurde (*fundavimus*) – einen Hinweis auf den dortigen Abt enthält das wichtige Stück jedoch nicht. Auch für eine nicht erhaltene Urkunde von 832 wird man damit annehmen dürfen, dass sie entweder bereits Warin nennen oder gar keine Aussage zu dem in jener Zeit dem Kloster vorstehenden Abt machen konnte – was den Verfasser des Falsifikats im 12. Jahrhundert umso mehr bewogen haben mag, in seinem Stück Warin als den ersten Abt Corveys und Verwandten des Kaisers einzuführen. Das schwierige Jahr 832 in der Abts-geschichte Corveys und der Herrschaft Ludwigs des Frommen muss also nicht der Ausstellung einer Urkunde zugunsten Corveys entgegenstehen, sondern ließe sich mit den historischen Tatsachen durchaus in Einklang bringen. Immerhin konnte sich Corvey durchgängig der Förderung durch Ludwig den Frommen erfreuen, wobei sein Aufschwung als vom Kaiser besonders begünstigte Abtei unter Warin einen nachhaltigen Schub bekam.<sup>37</sup>

Ähnlich wie mit der Herrschaft Ludwigs des Frommen und dem Abbatat Warins von Corvey lässt sich auch mit der mehrfachen Erwähnung des Grafen Abbo im Gau Wigmodien weder ein ausschließlicher Beweis für noch gegen

32 Kasten (wie Anm. 25), S. 168.

33 Vgl. zu Wala Lexikon für Theologie und Kirche, Bd. 10, Freiburg 2001, Sp. 945 f.; Lexikon des Mittelalters, Bd. 8, München 1997, Sp. 1936 f. und L. Weinrich, Wala, Graf, Mönch und Rebell. Biographie eines Karolingers, Historische Studien, Heft 386, Lübeck und Hamburg 1963.

34 Krüger (wie Anm. 31), S. 192 f.

35 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 1, N. 14, S. 42 ff.

36 Wilmans (wie Anm. 11), Bd. 1, N. 13, S. 40 ff.

37 Kasten (wie Anm. 25), S. 155 f.

die Existenz einer Vorlage unter dem Datum 832 erbringen. Zu ihm ist nur wenig bekannt. Es ist fraglich, ob er mit dem Abbo aus dem Umfeld des Sachsenherzogs Widukind identisch sein kann, mit dem dieser sich 785 taufen ließ.<sup>38</sup> Eine Quelle nennt diesen den Schwiegersohn Widukinds, was zumindest auf einen Altersunterschied hinweist.<sup>39</sup> Auch in einer Gütervergabe des Wicbert und Waltbert, des Sohnes und Enkels Widukinds tritt er als Zeuge auf. 811 nennen die *Annales regni Francorum* einen sächsischen Grafen Abbo, auch die *Translatio* des hl. Alexander, die mit Wildeshausen auch den Raum Bremen betrifft, nennt einen Abbo *vir libertus*. Eigengut des Grafen Abbo ist im Nordthüringgau belegt.<sup>40</sup> Aus dem unmittelbaren Umfeld Ludwigs des Frommen ergeben sich keine Hinweise auf einen Grafen Abbo.<sup>41</sup> Dass er nur schwer zu identifizieren ist, muss nicht viel heißen, denn Informationen zu den Grafen und der Grafschaftsverfassung im Raum Bremen im 9. Jahrhundert fehlen fast völlig. Auch wird nicht gesagt, wo dieser Graf Abbo saß. Man wird mit aller Vorsicht zumindest auf den von Lüssum nur wenige Kilometer entfernten Hof Lesum hinweisen dürfen, der in der Forschung vielfach als früher Grafen- und Herrschaftssitz angesprochen wurde und als Reichsgut mit dem Forst- und Wildbann in diesem Gebiet unter Heinrich IV. an die Bremer Kirche kam.<sup>42</sup>

Für die Corveyer Fischerei weist die Urkunde ausdrücklich darauf hin, dass sie ursprünglich dem Kaiser gehörte, also aus Reichsgut stammte und von dem Grafen Abbo nur als Benefizium gehalten wurde.<sup>43</sup> Mit dem Benefizientzug ging also eine Begünstigung des Klosters und eine Benachteiligung des Grafen einher.<sup>44</sup> So gewöhnlich ein solcher Vorgang zunächst erscheinen mag, so selten, wenn nicht einmalig ist er doch in der Anwendung auf einen so speziellen Gegenstand wie eine Fischerei aus Königsgut, ohne dass zu dieser weitere Dörfer oder Gebiete gehörten. Dies zumal mit dem mehrfach fast mahnenden

38 Adolf E. Hofmeister, *Mittelalterliche Kirchspiele, Gerichte und Gemeinden nördlich der Lesum*, in: *Lebensraum Bremen-Nord* (Jahrbuch der Wittheit zu Bremen. Bd. 31), Bremen 1989, S. 123-148, S. 123.

39 Krüger (wie Anm. 31), S. 48, hält dies wegen der Bezeichnung als *gener* (MGH. SS. II 218, Frag. Vinbobon.) für möglich.

40 Ebd., S. 46 ff. mit Quellenbelegen: *Annales regni Francorum*, S. 285, MGH. SS. II S. 218, Ann. Xant., Trad. Corb. § 328. Eine Karte zu den Belegen zur Person des Grafen Abbo ebd., S. 47. Auch eine wohl sächsische Geisel, die zu den Franken kam und im Kloster Fontenelle erzogen wurde, trug den Namen Abbo. Vgl. ebd. Zu Abbo = Alfric als Immendingername vgl. Wenskus, *Sächsischer Stammesadel*, S. 119 ff.

41 Philippe Depreux, *Prosopographie de l'entourage de Louis le Pieux*, 1997, kennt ihn nicht, zieht aber auch die Arbeit von Krüger nicht heran.

42 S. u.

43 Zum Begriff Benefizium vgl. Francois Luis Ganshof, *Beneficium* (weltlich), in: *Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte* (HRG), Bd. 1, Berlin 1971, Sp. 366 ff sowie A. Erler, *Beneficium* (kirchlich), ebd., S. 365 f.

44 Vgl. ebd. Die Beleihung weltlicher Herrschaftsträger mit Benefizien aus Reichsgut setzte die Entziehbarkeit zwar voraus, tendierte aber zum dauerhaften Charakter der Leihe als Lehen – ein Entzug musste also immer als Schädigung empfunden werden, zumal wenn das Gut an einen weit entfernten geistlichen Grundherrn ging.

Hinweis auf den Benefizialcharakter des Gutes und die zeitlich begrenzte Leihe. Die strittigen Vorgänge des 12. Jahrhunderts, denen wir die Überlieferung des Sachverhaltes verdanken, unterstreichen, dass Corvey seinen Besitz gegen weltliche Konkurrenten verteidigen musste. Man muss daher damit rechnen, dass die auffallend auf den Leihecharakter verweisenden Stellen »*quae ab ius nostrum pertinebat, quamque idem Abbo comes hactenus in beneficio habebat*« und »*sepedictus Abbo in beneficio habuit*«, ebenfalls Interpolationen des 12. Jahrhunderts sind, unterstreichen sie doch allzu deutlich die Intention des Klosters, dem im Streit mit seinen weltlichen Konkurrenten daran gelegen sein musste, auf eine kaiserliche Herkunft und den nur zeitweiligen Besitztitel Weltlicher an der Weserfischerei hinzuweisen. Dies würde einen weiteren Hinweis darauf liefern, warum man selbst bei Vorlage einer Überlieferung des 9. Jahrhunderts für die Auseinandersetzung mit der Familie der Gräfin Eilica eine neue Urkunde anfertigte.

Bei alledem muss der Fälscher die fraglichen Wendung gar nicht frei in die Urkunde eingebracht, sondern kann sich auch einer anderen Vorlage des 9. Jahrhunderts bedient haben. Eine solche existiert mit einer Corveyer Urkunde König Arnulfs vom 11. Dezember 887, in der den Klöstern Corvey und Herford Immunität und Königsschutz sowie den Mönchen von Corvey eine Fischerei im Ort *Methrici* und benachbarten Orten aus einem Lehen eines Norbert bestätigt wurde.<sup>45</sup> In dieser wichtigen, aber nur in einer stark verunachteten Abschrift überlieferten Urkunde bildet die Fischerei in dem nicht sicher identifizierten Ort *Methrici* einen Anhang zur Immunitätsverleihung.<sup>46</sup> Sie ist von Paul Fridolin Kehr als ein zuverlässig echter Teil der Urkunde bezeichnet worden.<sup>47</sup> Die sehr spezifische Trias von

1. einer Besitzvergabe an einer Fischerei (*piscationem*) aus Königsgut (*que ad nostrum ius pertinebant*) zugunsten der Mönche,
2. weiterem Besitz aus Benefizialgut eines Weltlichen und
3. der Vergabe von weiteren Personen, die zu der Fischerei gehören,

taucht hier bis in die Einzelheiten der Terminologie so gleichlautend auf, dass man nicht an einen Zufall glauben kann. Auch hier wird zweifach auf den Benefizialcharakter des Lehens des Norbert abgehoben, das hier aber neben der Fischerei in mehreren Orten um *Methrici* auch Höfe und Menschen (*mansis et familiis*) umfasste. Selbst die Fürsorge (*provisio*) für die Fischerei taucht wieder auf, einmal auf Norbert (*quod Norbertus eius provisor habuit*), einmal auf die Menschen (*que ad ipsam piscationem providendam ... pertinebant*) bezogen.

45 Wilmans (wie Anm. 11), Nr. 46, S. 208 ff; MGH DD Karol. III, Arnulf Nr. 3, S. 5 ff.

46 Vgl. hierzu Wilmans, ebd., der S. 214 gegen ältere Vorschläge *Methrici* mit Mehringen bei Hoya identifiziert. Vgl. hierzu auch MGH DD Karol. III, Arnulf Nr. 3, S. 5.

47 Ebd.: (...) *ad subsidia fratrum in prefata Noua Corbeia domino servientium piscationem in Methrici et in vicinis locis, que ad nostrum ius pertinebant, atque universum benefitium, quod Norbertus eius provisor habuit, una cum omnibus mansis et familiis, que ad ipsam piscationem providendam et ad predicti Norberti benefitium pertinebant.*

Während die Angaben um das Lehen des Norbert in dem Diplom Arnulfs glaubwürdig erscheinen, müssen sie die Angaben zum angeblichen Königsgut als Benefizium des Grafen Abbo für 832 nun umso fragwürdiger erscheinen lassen. So werden Teile des Arnulf-Diploms dem Falsifikat auf Ludwig den Frommen als Vorlage gedient haben.

Auch und gerade der eigentliche Gegenstand des Diploms – die Fischerei in der Weser – ist von Interpolationen des 12. Jahrhunderts nicht frei geblieben. So hat bereits Wilmans vermutet, dass die Stelle *quae (piscatio) quia in similitudinem palorum, quos incolae hocas vocant, construitur, gentilicio nomine ab indigenis hocwar nuncupatur* (die, weil sie in Form von Pfählen, die von den Einwohnern hocas genannt werden, mit volkssprachlichem Namen von den Einheimischen hocwar genannt werden) »nur eine gelehrte Scholie des 12. Jahrhunderts« sei. Verdächtig war Wilmans vorgekommen, dass der Begriff *hocwar* in anderen Quellen oder Nachschlagewerken nicht nachzuweisen ist und dass er an anderer Stelle nur wenn überhaupt, wie bei Waitz, als isolierter Einzelbeleg herangezogen wurde.<sup>48</sup> Ohne näher auf die Funktion des *hocwar* einzugehen, verwies bereits Wilmans auf Deutungen dieses Begriffes in der Literatur, die dem ausdrücklichen Wortlaut der Urkunde widersprechen. So weisen diese für *hoc* nicht auf »Pfahl«, sondern auf »Haken« hin.<sup>49</sup> Der offenkundige Widerspruch zwischen der Aussage der Urkunde, dass die Fischerei volkssprachlich *hocwar* heiße, nach den Pfählen, aus denen sie gebaut sei und die *hocas* genannt würden, und dem sprachhistorischen Befund, dass *hoc* im Niederdeutschen, Niederländischen, Friesischen und Englischen Haken, Ecke, Winkel bedeutet, ist in der einschlägigen Forschung eingehender sprachhistorischer Betrachtungen unterzogen worden und konnte überzeugend von Joachim Hartig aufgelöst werden.<sup>50</sup> Das Wort *hoca* war im 19. Jahrhundert ausgehend vom Wortlaut des Corveyer Diploms von 832 mit der Sonderbedeutung für Pfahl in zahlreiche sprachhistorische Wörterbücher und Untersuchungen zum Westfälischen und Niederdeutschen eingegangen.<sup>51</sup> Tatsächlich hat der Begriff aber nie Pfahl, sondern immer nur Haken, Ecke, Winkel gemeint. Dass er in der missverständlichen Form in die Urkunde Ludwigs des Frommen eingebaut wurde, ist den Umständen der Anfertigung des Diploms im 12. Jahrhundert zuzuschreiben. Der Corveyer Schreiber muss das altsächsische Wort *hocwar* – Hakenwehr – in einer Vorlage für seine Fassung des Diploms vorgefunden haben. Es muss dabei offen bleiben, ob sie in einem Originaldiplom von 832 stand oder aus anderer frühmittelalterlicher Quelle hinzugefügt wurde. Zumindest konnte der Schreiber mit diesem volkssprachlichen Begriff des frühen Mittelalters aus dem altniederdeutschen Sprachraum,

48 Wilmans (wie Anm. 11), S. 35.

49 Ebd., S. 35 f. angelsächsisch *hoc*, *hocas* für Haken (Wigand, G. v. Corvey I. 33), *hook* für Ecke, in der Fische gefangen werden (Kleinsorgen K.G. I. 277) und *hocwar* für Hakenwehr (Wedekind Noten III. 279, Troß Westphalia 1825 IV, S. 56).

50 Joachim Hartig, Altwestfälisch *hok* »Pfahl«?, in: Niederdeutsches Wort. Kleine Beiträge zur niederdeutschen Mundart- und Namenskunde, Bd. 7, Münster 1967, S. 106-114.

51 Vgl. ebd., S. 106 f. mit weiteren Hinweisen zur Literatur.

der zudem eine Anlage im weit entfernten Gebiet der unteren Weser beschrieb, in seinem altwestfälischen Sprachumfeld des 12. Jahrhunderts weder eine Funktion noch eine Bestimmung verbinden. Er bezog somit die Bedeutung des Wortes fälschlich auf das Baumaterial des fraglichen Gegenstandes, nämlich eines Holzwehres (Pfähle) und nicht auf seine Form und sah sich dadurch genötigt, in die Urkunde eine Erklärung von *hoca* mit Pfahl statt Haken, Winkel einzufügen.

Für die Frage, ob dem Falsifikat des 12. Jahrhunderts eine ältere Vorlage zugrunde gelegen hat, und warum im 12. Jahrhundert verfälschende Zusätze in den Text gerieten, ist dies ein wichtiger Hinweis. Verdeutlicht er doch, dass dem Schreiber ein in seiner Bedeutung nicht mehr völlig geläufiger – weil mit zeitlich und örtlich abgelegenen Sachverhalten versehener – Text vorgelegen hat, den er erklärend zu verbessern versuchte.

Dass der Begriff *hocwar* als Interpretament von *piscatio* in der Corveyer Wahrnehmung zentral für den Vorgang der kaiserlichen Schenkung stand, und sogar die einzige ortstopographische Angabe, die *villa Liusci*, zu der sie benachbart lag (*cui confinis est*), verdrängte bzw. selbst zum Ortsnamen mutierte, wird erhellt aus den beiden Bestätigungen Lothars III. und Konrads III. Einen nicht minder deutlichen Hinweis trägt die Corveyer Urkunde selbst. Sie wurde fünffach gefaltet verwahrt und auf beiden Seiten mit je einem Dorsualvermerk versehen. Der eine stammt von zwei nachmittelalterlichen Händen und erfasst in der üblichen Form eines Kurzregests sachlich den Schenkungsvorgang.<sup>52</sup> Der andere – ältere – stammt noch von einer mittelalterlichen Hand und besteht nur aus einem Wort in Majuskeln: HOCWAR.<sup>53</sup>

Wenn damit in Corvey ein Begriff, von dem man wusste, was er bezeichnet – nämlich die klösterliche Fischerei an der unteren Weser – aber nicht mehr wusste, was er bedeutet, nämlich Hakenwehr und nicht Pfahlwehr, zum Synonym für diese kaiserliche Schenkung wurde, dann wird dies wohl kaum durch einen Fälscher, sondern vielmehr aufgrund einer sehr viel älteren Vorlage verursacht worden sein. Wieso hätte man im Kloster eine Urkunde anfertigen sollen, bei der man mit Begriffen agierte, die man selbst nicht verstand und erklären musste?

Die offenkundigen Probleme, die das Kloster mit der Verteidigung seiner Rechte im ehemaligen Wigmodigau hatte, lassen eines fraglich erscheinen: In welchem Umfang Corvey in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts diese Fischerei überhaupt noch tatsächlich nutzte, oder ob es hier nicht eher nur noch schriftlich verbrieft ältere Rechte erbittert gegen Konkurrenten verteidigte.

#### 4. *Villa Liusci in pago Wimodia = Lüssum?*

Dies führt zum Problem der Lokalisation des Schenkungsguts und der Frage, ob die Identität der *villa Liusci* mit Lüssum als gesichert gelten kann oder ob auch

52 StA Münster, Fürstabtei Corvey, Nr. 6. 832 Juni 16: »Corbeya datur piscatio in pago Wimodia in fluvio Wisara cum triginta familiis et servitia etc. A Ludowico Pio S. Warino Abbati anno 832 circiter.« Darunter von moderner Hand: kein Original.

53 Ebd.

sie ungewiss bleiben muss. Die recht genaue Angabe *piscationem quandam in fluvio Wisura, in pago Wimodia nuncupato, cui confinis est villa Liusci vocata, in comitatu Abbonis* entspricht dem üblichen Urkundenformular der Karolingerzeit.<sup>54</sup> Der sächsische Wigmodigau, der sich zwischen der Niederelbe und unteren Weser ungefähr von der Mündung von Aller bis zur Geeste erstreckte und als dessen Hauptort man Bremen ansprechen kann, ist zunächst als Region im sächsischen Stammesgebiet und dann auch als fränkischer Gau in zahlreichen Quellen des 8. bis 10. Jahrhunderts belegt.<sup>55</sup> Die Weser trennte ihn bei Bremen vom Largau, so dass in Verbindung mit der Angabe in *fluvio Wisura* für die *villa Liusci* eine Örtlichkeit am rechten Weserufer gesucht werden muss. Die relativ enge räumliche Begrenzung hat bereits sehr früh den Hinweis auf den im heutigen Bremen-Nord gelegenen Ortsteil Lüssum gebracht, dem auch Wilmans und die spätere Forschung gefolgt ist.<sup>56</sup>

Sprachlich lässt sich die Herleitung Lüssums aus der frühmittelalterlichen *villa Liusci* sehr gut mit den wenigen spätmittelalterlichen urkundlichen Belegen für diesen Ortsnamen in chronologische Übereinstimmung bringen. 1370 wird Lüssum anlässlich einer Landverpfändung durch den Stader Mönch Heinrich von Aumund als *Lusen* genannt,<sup>57</sup> 1492 erscheint es in zwei Urkunden beim Erwerb eines halben Gutes durch die Bremer Vikare von St. Willehadi als *Lützen* sowie beim Erwerb einer Kornrente durch den Bremer Bürgermeister Hinrich Stenow als *Lüsen* bzw. *Lützen*.<sup>58</sup> Bei der Einlösung von Burg und Vogtei Blomendal durch den Bremer Bürgermeister Diederick Hoiers wird 1542 eine Köterei zu *Lussen* erwähnt.<sup>59</sup> So erscheint es auch noch im 18. Jahrhundert in den Karten der Kurhannoverschen Landesaufnahme (vgl. Abb. 2).

Auch, was der Name *Liusci*, *Lusen* bedeutet, ist nicht ohne Belang. Der Ortsname geht auf das Wort *Liesch* zurück, was Schilf, Riedgras bezeichnet und ahd. *lisca*, nhd. *lesche*, mnd. *lesch*, *lusch* genannt wurde.<sup>60</sup> Damit ist nicht nur ein sehr alter Namensstamm von Lüssum belegt, sondern zugleich der im Zusammenhang der Weserfischerei nicht minder wichtige Hinweis gegeben, dass der Ortsname sich auf Sumpfpflanzen und Ufervegetation bezieht.<sup>61</sup>

Mit dieser Beobachtung scheint zunächst nur schwer in Einklang zu bringen,

54 Ungewöhnlich ist hierbei lediglich für eine Urkunde Ludwigs des Frommen die Angabe der *pagus-comitatus*-Formel, vgl. Krüger (wie Anm. 31), S. 12.

55 Sello (wie Anm. 23), Atlas, Blatt I Stämme und Gaue; vgl. auch Bernd Ulrich Hucker, Das Problem der Herrschaft und Freiheit in den Landesgemeinden und Adels-herrschaften des Mittelalters im Niederweserraum, Münster 1978, S. 4 ff. und 10 ff.

56 Wilmans (wie Anm. 11), S. 36 unter Hinweis auf Wedekind Noten III. 279. Andere Identifikationen sind hierfür in der Literatur offenbar bislang nicht ernstlich in Betracht gezogen worden. Vgl. auch Hartig (wie Anm. 50), S. 113.

57 Mindermann (wie Anm. 7), S. 864.

58 StAB 1-Bg 1492 Februar 22; StAB 1-46 1492 Februar 22.

59 StAB 1-B 1542 April 8.

60 Adolf Bach, Die deutschen Ortsnamen, Heidelberg 1953, S. 314, dort auch neben Luischi – Lüssum Verweis auf Liuschi, Lusche – Lüsche (Kr. Vechta), das ebenfalls im Mittelalter zum Corveyer Besitz zählte. Vgl. Sello, (wie Anm. 23), S. 47.

61 Dies ganz ähnlich wie beim Wortstamm von Bremen, der sich von ahd. *Bremun* »am Rande, am Saum« ebenfalls aus einer Uferlage an der Weser herleitet.

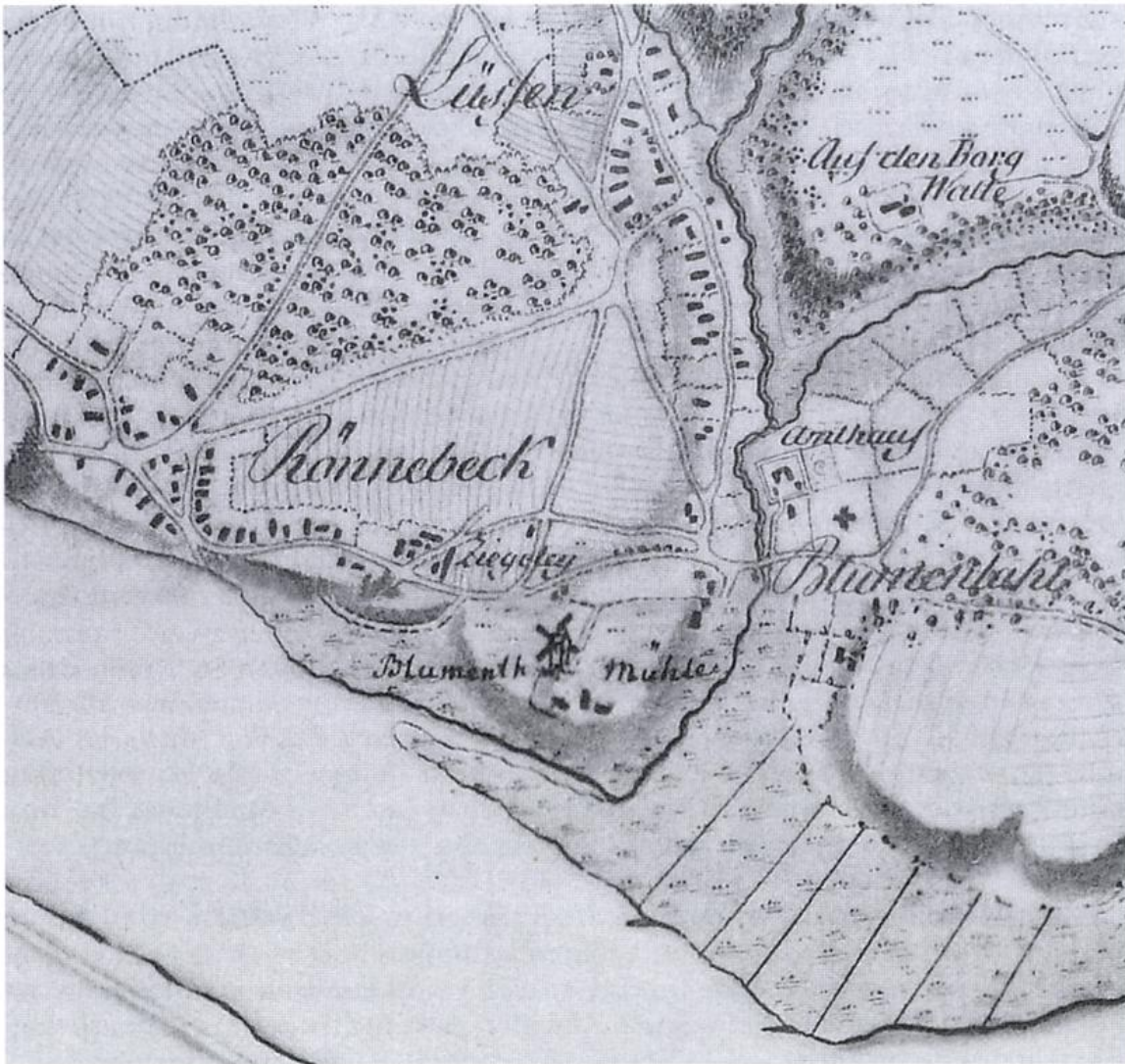


Abb. 2: Lüssum (Lüssen), Rönnebeck und Blumenthal mit Haus Blomendal (Amthaus) und der alten Burg Blumenthal (Auf den Borg Walle) in der Aueniederung.

Ausschnitt aus der Kurhannoverschen Landesaufnahme von 1746–1786, Blatt 25 Blumenthal und Blatt 30 Vegesack, hrsg. vom Niedersächsischen Landesverwaltungsamt – Landesvermessung und von der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Hannover 1960. (Foto und Bildmontage: Joachim Koetzle)

dass Lüssum keineswegs an der Weser, sondern auf dem Höhenrücken am rechten Weserufer liegt und von der Weser und auch von der Blumenthaler Aue sogar durch Rönnebeck und Blumenthal getrennt wird. So zeigen schon die frühesten kartographischen Abbildungen der Region Lüssum nicht als Ufersiedlung, sondern als auf dem Höhenrücken gelegenes Dorf ohne direkten Zugang zur Weser (vgl. Abb. 2).<sup>62</sup> Blumenthal und Rönnebeck haben sich jedoch als Gründungen des späten Mittelalters erst ab dem 13. Jahrhundert

zwischen Lüssum und das Weserufer geschoben.<sup>63</sup> Vor allem die Entwicklung von Blumenthal, das in der direkten Nachbarschaft Lüssums aus einem Burgplatz hervorging, ist hierbei zu beachten.<sup>64</sup> Die erste Burg Blumenthal wurde von den Herren von Aumund an einem noch heute Burgwall genannten Platz unweit des heutigen Hauses Blomendal errichtet. Sie lag an dem Lüssum gegenüber liegenden Ufer der Aue, im Zusammenfluss von Beeke und Aue, ca. einen Kilometer vom Weserufer entfernt auf dem Höhenrücken und hat in ähnlicher topographischer Lage wie das ältere Dorf Lüssum diesen Bereich beherrscht. Ihrer Errichtung vorangegangen war tatsächlich eine strategische Entscheidung, denn die Herren von Aumund waren als Dienstmannen der Grafschaft Versfleth und Ministeriale des Bremer Erzbischofs ein örtlich wichtiges Adelsgeschlecht.<sup>65</sup> Nach der Zerstörung der erzbischöflichen Burg Versfleth 1262 durch die Stadt Bremen suchten sie in den folgenden Jahren einen geeigneten Platz für die Errichtung einer eigenen Burg und wählten hierfür den Blumenthaler »Burgwall« zwischen Aue und Beeke.<sup>66</sup> Die dort vor 1305 errichtete erste Burg wurde bereits in diesem Jahr in einer Fehde mit der Stadt Bremen zerstört und danach um einige Hundert Meter verlegt und – wohl vor 1310 – wieder aufgebaut.<sup>67</sup>

Vor der Errichtung der Burg Blumenthal und dem sich daraus entwickelnden gleichnamigen Dorf gehörte das gesamte Gebietsdreieck auf dem Höhenrücken zwischen dem Weserufer und der Niederung der Blumenthaler Aue und der Beecke, das damit an zwei Seiten von Sumpf- und Ufervegetation umgeben war, zur Dorfflur von Lüssum. Diese hat sich zumindest bis zum späten Mittelalter auch bis unmittelbar an die Weser und das Flussufer erstreckt.<sup>68</sup> Das belegt zweifelsfrei noch eine Urkunde von 1370, in der zwei bis an das Weserufer herunterführende Stücke Land in der Feldmark von Lüssum verkauft wurden, deren Lage dort folgendermaßen beschrieben wurde: »*two stücke, de dale uppe de Wesere ghat, an den velde to Lusen.*«<sup>69</sup> Die Lüssumer Feldmark reichte also noch im Spätmittelalter – wie nicht nur der Namensbezug

62 Bereits Wilhelm Dilich, *Gerichte Blumenthal und Neuenkirchen*, 1603, zeigt die Ortstopographie ähnlich, ohne Lüssum als eigenen Ort hinter Blumenthal einzuzeichnen. S. u., Abb. 4.

63 Zu Blumenthal vgl. Schomburg (wie Anm. 7), Nr. 21, S. 6 (1305 BUB II 43), zu Rönnebeck ebd., Nr. 211, S. 53 (mundartlich runnbak).

64 Vgl. hierzu besonders Hofmeister (wie Anm. 38), S. 131 f.

65 Ebd., S. 128 ff.; vgl. auch Hans G. Trüper, *Ritter und Knappen zwischen Weser und Elbe. Die Ministerialität des Erzstifts Bremen*, Stade 2000, S. 425 ff.

66 Zu den Grafen von Versfleth vgl. Hucker (wie Anm. 55), S. 75 ff.

67 Hofmeister (wie Anm. 38), S. 131 f.

68 Der Ortsteil zwischen Rönnebeck und Blumenthal sowie zwischen Lüssum und dem Weserufer hieß Flethe und wurde 1862 nach Blumenthal eingemeindet, er nahm also in seinem Namen ebenfalls den Bezug zum Wasserlauf auf. Vgl. Schomburg (wie Anm. 7), Nr. 72, S. 18 (mundartlich fleth) und Abdruck der Flurnamenkarte von Adolf Tietjen, 1936 bei Ulf Fiedler, Bernhard Havighorst, *Das alte Blumenthal in Bildern*, Bremen 1982, Umschlag Innenseite hinten. Vgl. zu Fleth auch Bach (wie Anm. 60), S. 284.

69 Mindermann (wie Anm. 7), S. 863 f.

auf Uferpflanzen nahelegt – bis an das Weserufer. Die Grenzen der *villa Liusci* konnten somit ohne weiteres als topographischer Anhaltspunkt zur Beschreibung einer benachbart gelegenen und *hocwar* genannten Fischerei in der Weser dienen.

##### 5. Hocwar – Fischwehre und Wehrfischerei im frühen Mittelalter

Erkennbar zielte die Schenkung nicht auf ein abstraktes Fischereirecht, sondern auf eine konkrete Fischereianlage mit Zubehör, wobei die Vergabe von Fischereianlagen das Recht zur Fischerei beinhaltet.<sup>70</sup> Da das Recht zur Fischerei meist ein Annex zum Grundeigentum war, kann man für das Frühmittelalter weniger von einem allgemeinen Fischereirecht, als von Fischereigerechtigkeiten sprechen.<sup>71</sup>

Fischwehre und Wehrfischerei finden sich im Mittelalter in zahlreichen Quellen erwähnt, sie spielten neben der Fischerei mit Rute und Netz eine wichtige Rolle bei der Nutzung von Flussläufen und sind daher in allen Landschaften an kleinen und großen Flüssen anzutreffen.<sup>72</sup> Schon in den Urkunden des frühen Mittelalters finden sich aber spezielle Begriffe für Fischwehre, die zunächst meist als *venna* bezeichnet werden, wobei dieser Begriff schon unter den späten Karolingern nur noch seltener auftaucht.<sup>73</sup> In den Pertinenzformeln der Karolingerzeit halten die Fischereien ähnlich wie die Mühlen im späten 8. und im Laufe des 9. Jahrhunderts Einzug, gehören aber nicht zum unabdingbaren Formular und wurden nur dort aufgenommen, wo ihre Erwähnung sinnvoll und notwendig war.<sup>74</sup> Während sie in den frühen Formelsammlungen

70 *Piscaria* bzw. *piscatoria* kann sowohl Anlagen zur Fischerei meinen, als auch die allgemeine Erlaubnis zur Fischereinutzung mit jeglichem Gerät. Vgl. Chr. Hafke, Jagd- und Fischereirecht, in: HRG 2, Berlin 1978. Sp. 281-288, Fischereirecht besonders Sp. 286 f.

71 Vgl. zum Fischereirecht Angelika Lampen, Fischerei und Fischhandel im Mittelalter. Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Untersuchungen nach urkundlichen und archäologischen Quellen des 6. bis 14. Jahrhunderts im Gebiet des Deutschen Reichs (Historische Studien. Bd. 461), Husum 1997, S. 83 ff.; Herbert Meyer, Fischereirecht, in: Johannes Hoops (Hrsg.), RGA, Bd. 2, Straßburg 1913–15, S. 54, und Ernst Cahn, Das Recht der Binnenfischerei im deutschen Kulturgebiet von den Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jhs., Frankfurt a. M. 1956.

72 In der Forschung haben sie nur wenig Beachtung gefunden. Dies ist erst ein Verdienst jüngerer Arbeiten, so der grundlegenden Arbeit von Lampen, ebd. Für den Zusammenhang der Wehrfischerei hat sich der von ihr verfolgte Ansatz, neben den urkundlichen Belegen auch die archäologischen Befunde auszuwerten, als sehr fruchtbar erwiesen. Für den städtischen Bereich im frühen Hanseraum vgl. auch dies., Stadt und Fisch: Konsum, Produktion und Handel im Hanseraum der Frühzeit, in: VSWG 87, 2000, S. 281-307.

73 S. u. und vgl. J. F. Niermeyer, *Mediae Latinitatis Lexikon* Minus, Leiden 1976, S. 1072.

74 Vgl. Lampen (wie Anm. 71), S. 29 ff., die als ersten Beleg zwei Urkunden Karls des Großen für Nonantula anführt (MGH D KdG Nr. 113, 776; Nr. 131, 780). Das von ihr in die Merowingerzeit verlegte Auftauchen der *piscaria* und *venna* in den Urkunden ist irreführend, denn die angeführte Urkunde Childeberts I. von 556

noch ganz fehlen, finden sie sich bereits in den *Formulae imperiales* erwähnt, einer Formelsammlung, die unter Ludwig dem Frommen um 830, wohl durch dessen Notar Hirminmaris zusammengestellt wurde, dem auch unsere Corveyer Urkunde zugeschrieben wurde.<sup>75</sup> Ein Placitum Ludwigs des Frommen aus dieser Sammlung, das die Grenzen von Immunitätsbereichen regelt, bringt dort für die Frage, was genau sich hinter den *piscaria* der Urkunden verbirgt, Erhellendes: *verum etiam domos ac villas et septa villarum et piscatoria manu facta, vel quidquid fossis vel sepibus aut alio clusarum (...)*. Dass die Fischereien zusammen mit den Häusern und Dorfzäunen (*septa villarum*) als von Hand gefertigte Anlagen zusammen mit Gräben (*fossis*), Zäunen (*sepibus*) und Wehren (*clusarum*) angeführt werden, weist deutlich darauf hin, dass sie in der Regel aus Pfählen und Flechtwerk erbaute Fischwehre meinen.<sup>76</sup>

Auch die weiteren lateinischen und volkssprachlichen Begriffe der Quellen für solche Anlagen verweisen oft auf ihre Bauart und Funktion bzw. Gestalt, so wie dies auch beim *hocwar* von Corvey der Fall ist.<sup>77</sup> Die auf Pfähle, Zäune, Matten und Geflechte verweisenden Begriffe verdeutlichen das wesentliche Konstruktionsmerkmal solcher Anlagen.<sup>78</sup> Sie bestanden aus parallelen Reihen von Pfählen, die aufrecht im Flussgrund standen und deren Zwischenräume mit Flechtwerk aus geeignetem Material wie Zweigen und Ruten abgedichtet wurden. Die Anlagen dienten nicht vornehmlich, wie dies der Name Wehr zunächst nahelegen scheint, dem Aufstauen des Wassers, so wie dies bei Stau- und Mühlwehren, mit denen die Fischwehre oft gemeinsam genannt werden, der Fall war, sondern der gezielten Führung des Wassers und der im Wasser schwimmenden bzw. ziehenden Fische in Fallen wie Reusen oder Fangbecken.<sup>79</sup> Dabei kam es darauf an, dass die Wehranlage den Fluss vom Grund bis zur Wasseroberfläche sperrte und Wasser, aber keine Fische durch

für das Kloster Saint-Germain-des-Prés (damals Saint Vincent) bei Paris ist nicht original und nur durch spätere Zusätze schwer korruptiert überliefert. Vor allem die zitierten Einzelheiten zur Fischerei auf der Seine gehören nicht der Merowingerzeit, sondern dem ausgehenden 10. Jahrhundert an. Vgl. hierzu Konrad Elmshäuser, Andreas Hedwig, Studien zum Polyptychon von Saint-Germain-des-Prés, Köln, Weimar, Wien 1993, S. 4 f., die Urkunde bei René Poupardin, Recueil des chartes de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés, Bd. 1, Paris 1909, Nr. 1, S. 1 ff. 558, Dezember 6. Eine 903, April 25 von Karl dem Dicken ausgestellte und original überlieferte Bestätigung der angeblich unter König Childebert erlangten Fischerei reservierte Saint-Germain den Bestand seiner Fischereianlagen an beiden Ufern der Seine. Vgl. ebd., Nr. 39, S. 65 ff. und s. u.

75 Allerdings fälschlich als Hirminmarus, s.o. Zu Hirminmaris und den *Formulae imperiales* vgl. Dickau (wie Anm. 5), S. 104, 128 f.

76 MGH *Formulae, Formulae Imperiales* c. 15, S. 296 f. mit ausdrücklichem Hinweis auf die Fischerei in Flüssen und an Meeresufern.

77 Zahlreiche Quellenbeleg bei Lampen (wie Anm. 71), S. 105 ff.

78 Zu den Begriffen im Einzelnen und den Belegen vgl. ebd. und zum Begriff war William Förste, Germanisch war »Wehr« und seine Sippe, in: Niederdeutsches Wort. Kleine Beiträge zur niederdeutschen Mundart- und Namenskunde, Bd. 9, Münster 1969, S. 1-51, besonders S. 8 ff.

79 In Stau- und Mühlwehre konnten jedoch auch Fangeinrichtungen integriert sein. Vgl. Lampen (wie Anm. 71), S. 117.

das Flechtwerk ließ, ohne dass sie dabei selbst durch den Wasserdruck gefährdet wurde. Die Wehre mussten bei kleineren bis mittleren Flüssen den gesamten Flusslauf absperren, bei größeren Flüssen, die im Mittelalter noch unreguliert waren und an vielen Stellen in mehreren, oft wechselnden Haupt- und Nebenarmen flossen, nutzten sie die einzelnen Flussarme aus. Sie wurden dabei aber nicht in einem Zug quer zum Flusslauf errichtet, sondern bestanden aus zweiflügeligen Anlagen, die mit der Fließrichtung spitzwinklig zuliefen und in deren Winkel die Fanggeräte angebracht waren. Da diese Form der Fischerei den Fluss oft auf seiner gesamten Breite sperrte, führte sie sehr früh zu Interessenkonflikten mit anderen Nutzern wie benachbarten Mühlen, aber vor allem der Flussschifffahrt. Daher werden Fischwehre in den Quellen, die solche Nutzungskonflikte prozessual regelten, relativ häufig erwähnt. Langfristig hat v. a. der Konflikt mit der Flussschifffahrt zum Rückgang und weitgehenden Verschwinden der Wehrfischerei geführt. Wehrfischerei und Schifffahrt konnten auch bei Anlage von Kanälen für die Schiffe kaum nebeneinander existieren.<sup>80</sup> So siegte das Interesse an der freien Passage über die Wehrrnutzung – bis hin zu Verboten der Wehrfischerei. Flüsse waren schon immer wichtige Verkehrswege, mit zunehmendem Handelsaufkommen stiegen zudem Tonnage und Größe der Schiffe. Allein in Flüssen, die nicht oder nur wenig als Wasserwege genutzt wurden, konnten die Fischwehre daher bestehen bleiben. Gleiches gilt für eine der Wehrfischerei verwandte Sonderform der Zaunfischerei an Strand- und Küstenabschnitten, wo Heringszäune zu weitläufigen Anlagen aufgestellt wurden.<sup>81</sup>

In den Flüssen wurden Fischwehre bevorzugt an Stellen angelegt, wo Furten oder seichte Stellen die Fließgeschwindigkeit erhöhten und die Wassertiefe verringerten.<sup>82</sup> In Großgewässern bildeten ausgedehnte Sände mit Untiefen, wie sie an der Weser bei Bremen vor den Regulierungen des 19. Jahrhunderts notorisch waren, gute naturräumliche Voraussetzungen zur Anlage von Fischwehren.

Trotz ihrer ehemaligen weiten Verbreitung haben sich Fischwehre im Gebiet des Deutschen Reichs kaum in zeitgenössischen Abbildungen und – v. a. wegen der schwierigen Erhaltungslage im Flussgrund – nicht in archäologischen Befunden nachweisen lassen.<sup>83</sup> Im Gegensatz hierzu hat die moderne Flussbettarchäologie in England und in Frankreich mehrere solcher Anlagen

80 Lampen (wie Anm. 71), S. 109 f. Vgl. zum frühmittelalterlichen Kanalbau auch Konrad Elmshäuser, Kanalbau und technische Wasserführung im frühen Mittelalter, in: Technikgeschichte 59, 1992, S. 1-26.

81 Ebd., S. 110, S. 274, Abb. 3, Ellenberger Heringszaun, Kappeln. Hartig (wie Anm. 50), S. 110 hat eine Abb. des Jahres 1649, die einen Heringszaun in der Schlei zeigt, mit dem *hocwar* von 832 in der Weser in Verbindung gebracht. Solche Zäune wurden aber meist in Gezeitengewässern angelegt und unterschieden sich daher baulich von den Flusswehren.

82 So auch archäologisch belegt in Frankreich an der Dordogne. Daher tauchen sie in ottonischen Urkunden unter dem Begriff »vadum ad piscandum« auf. MGH DO II 173, DO III 221, DH III 86. Vgl. Lampen (wie Anm. 71), S. 105, 109.

83 Vgl. eine Abbildung von 1576 an der Limmat in Zürich bei Lampen (wie Anm. 71), S. 281, Abb. 15.

nachweisen und gut dokumentieren können. Hierbei wurde das oben beschriebene Funktions- und Bauprinzip der Fischwehre durch die Funde eindeutig belegt, aber vor allem das erstaunliche Alter dieser Fangtechnik und die sehr lange und teilweise über Jahrhunderte dauernde Standorttreue und Nutzungskontinuität solcher Anlagen an geeigneten Stellen der Flüsse durch dendrochronologische Datierungen der Wehre bewiesen.<sup>84</sup> Die Anlage mehrerer Fischwehre auf dem Fluss Trent bei Colwick in Nottinghamshire konnte dabei auf Nutzungsphasen von der Zeit des Neolithikums, über das angelsächsische Frühmittelalter (695–820) bis in das normannische Hochmittelalter (1016–1157) datiert werden.<sup>85</sup> Ein angelsächsisches Fischwehr konnte im Modell rekonstruiert werden und bestätigt mit seiner hakenförmig spitz zulaufenden Konstruktion eindrucksvoll den nur in unserer Corveyer Urkunde belegten kontinentalaltsächsischen Quellenbegriff *hocwar* – Hakenwehr (vgl. Abb. 3).<sup>86</sup>

Fischwehre wurden dort, wo sie erfolgreich installiert werden konnten, über lange Zeiträume genutzt. Sie waren für die örtliche Grundherren – geistliche wie weltliche – begehrte Anlagen, weil sie kontinuierlich Einnahmen abwarfen.<sup>87</sup> Allerdings waren sie in größeren Flüssen – die archäologischen Befunde unterstreichen dies – technische Großanlagen, die ständiger Pflege bedurften und deren Unterhalt aufwändig und teuer war. Unter frühmittelalterlichen Bedingungen konnten solche Anlagen nur von großen Grundherren betrieben werden, die in der Lage waren, die Wartung des Fischwehrs in ihre grundherrliche Ökonomie zu integrieren. Dieser Konnex zwischen der Berechtigung zur Nutzung eines Fischwehrs und der Notwendigkeit zum arbeits- und kostenintensiven Unterhalt der Anlage bringt die Corveyer Urkunde zum Ausdruck, indem sie Ludwig den Frommen sagen lässt, dass das Fischwehr ohne die Familien, die zu seinem Unterhalt abgestellt seien, den Klosterbrüdern nicht nützlich sein könne und er daher 32 Familien und alles Zubehör des Fischwehrs dem Kloster Corvey übergeben habe.<sup>88</sup>

84 Vgl. zu den Flüssen Trent, Wye, Teft, Whitham und Severn mit Abbildungen und Grabungszeichnungen sowie detaillierten Literaturhinweisen Lampen (wie Anm. 71) sowie Christopher R. Salisbury, *An Anglo-Saxon Fish-Weir at Colwick, Nottinghamshire*, in: *Transactions at the Thornton Society* 85, 1981, S. 26–36.

85 Ebd., S. 107 f.

86 Neben der erheblichen Nutzungsdauer belegten die Grabungen im Trent v. a. seit dem Frühmittelalter den Versuch, Fischerei, Müllerei und Schifffahrt durch geeignete Wasserbaumaßnahmen (Flutrinnen, Kanäle) in Einklang zu bringen. Gleiches gilt für Grabungen in Frankreich an der Dordogne und der Charente, wo an einem Flussabschnitt Fischwehre vom Hochmittelalter bis in die Neuzeit ergraben wurden. Sie alle entsprachen dem V-förmigen Wehrtyp, der meist in Fließrichtung gebaut wurde, aber auch für flussaufwärts ziehende Wanderfische (Aal, Lachs) entgegen der Fließrichtung aufgestellt werden konnte und Ausmaße von bis zu 7 m Breite und 150 m Länge erreichte. Ebd., S. 108 f.

87 Vgl. Lampen (wie Anm. 71), S. 116 mit zahlreichen Quellenbelegen v. a. des hohen und späten Mittelalters.

88 Dass diese *familias* hier ohne Bezug auf einen Ort (*locus, villa*) oder Höfe (*mansi*) auftauchen, ist jedoch verdächtig und mag der Interpolation und der unvollständigen Übernahme dieser Formulierung aus dem Diplom Arnulfs von 878 zuzuschreiben sein, wo diese Zusätze sehr wohl auftauchen. S. o.

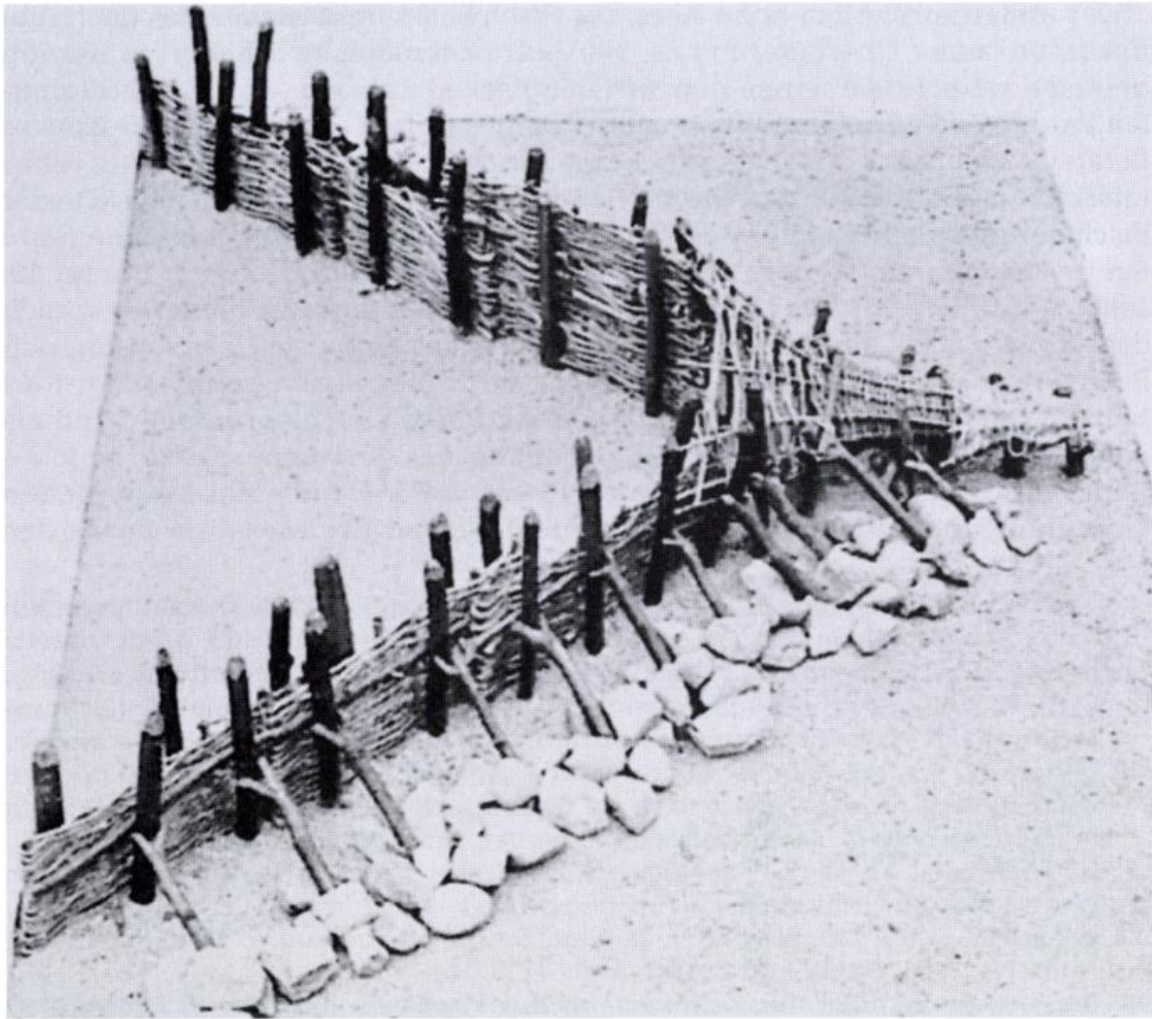


Abb. 3: Angelsächsisches Fischwehr (Hakenwehr) im Trent bei Colwick, Nottinghamshire, 8./9. Jhd., Rekonstruktion (nach Salisbury 1991).

Über die Organisation der Corveyer Weserfischerei bei Lüssum und ihre Integration in die Klosterökonomie ist in Ermangelung anderer Quellen als dem Diplom und seinen beiden Bestätigungen nichts bekannt.<sup>89</sup> Daher sei hier ein Blick auf vergleichbare Regelungen in der Überlieferung anderer Klöster erlaubt.

89 Scheinbar gelöst wurden diese und andere Fragen um das Corveyer *hocwar* von dem Geschichtsschreiber Johann Friedrich Falke, der sie in einem von ihm erfundenen, angeblich unter Abt Saracho (1056–1071) angelegten Registereintrag angeführt hat. Wilhelm Spancken, *Das Register Saracho's. Ein literarischer Betrug des Geschichtsschreibers Johann Friedrich Falke*. Vgl. zum Register Sarachos und der Ortsnamenforschung auch Casemir und Ohainski (wie Anm. 1), S. 15 f. mit Literatur zur Forschungsdiskussion um die Glaubwürdigkeit dieser Quelle. Der gefälschte Registereintrag erläutert wünschenswert detailliert die Wehrunterhaltung, die Abgabenstruktur und sogar den (monatlichen!) Transport der Fischfänge nach Corvey. Wilmans (wie Anm. 11), S. 36, Anm. 1: »Bemerkenswert

Das außergewöhnlich hohe Alter des Fischwehrs bei Lüssum, das nach den Eckdaten seiner Überlieferung ca. 300 Jahre am gleichen Standort in Betrieb gewesen wäre, findet neben den archäologischen Belegen auch in Schriftquellen Parallelen.<sup>90</sup> Eine angeblich unter König Childeberts I. 556 für das Kloster Saint-Germain-des-Prés (damals Saint Vincent) bei Paris ausgestellte, aber tatsächlich erst im 10. Jahrhundert verfasste Urkunde, sprach dem Kloster Fischwehre an beiden Ufern der Seine zu.<sup>91</sup> An anderer Stelle der Seine hatte Saint-Germain ein weiteres Fischwehr in seinen Besitz gebracht. Ein im 10. Jahrhundert angefertigtes angebliches Original Ludwigs des Frommen sprach dem Kloster zum Jahr 816 unter Abt Irmino, einem technischen Innovator, den Besitz einer *piscaria* genannten Fischerei zu.<sup>92</sup> Diese habe bereits unter Karl Martell dem Kloster gehört und sei von letzterem errichtet worden – die als *venna* bezeichnete Anlage trug den Namen des Erbauers: *Karoli Venna* – Karlswehr.<sup>93</sup> Ein ebenfalls über Jahrhunderte in der Hand eines klösterlichen Grundherrn betriebenes Fischwehr befand sich an der Mosel im Besitz des

ist noch die Fälschung, zu der diese Urkunde Falke (...) Veranlassung gegeben hat.« Der erfundene Eintrag im Reg. Sarachonis, Nr. 737, S. 43 wurde bereits gedruckt bei Wilhelm von Hodenberg, Die Diözese Bremen und deren Gaue ..., S. 6: In villa Liusci in pago Wimodia XXXII familie in adiacente silva arbores cedere palos acuere hocuare construere et sic piscationem in uuisera in statu integro conservare debent villico dantur quotannis XXX modii hordei II porci et XXII denarii et idem curat ut capti pisces navibusque singulis mensibus in uuisera ascendere solent adferantur pisces sunt deputati ad sustentationem fratrum. Er ist, als ob die Sachlage nicht kompliziert genug wäre, von den ersten Abdrucken der Urkunde bis in die jüngste Zeit – nicht immer als freie Erfindung erkannt – in die Literatur eingegangen. So bei Hodenberg, S. 6; Lamken (wie Anm. 71), S. 65; Dannenbrink (wie Anm. 4), S. 149.

- 90 Für Corvey ist nicht nur zu fragen, ob das Fischwehr aus dem 9. Jahrhundert stammt, sondern auch, ob und wie das Kloster das hocwar im 12. Jahrhundert noch selbst betrieb. Lampen (wie Anm. 71) hat die wichtige Corveyer Urkunde in ihrer Arbeit zwar vielfach herangezogen, aber wegen ihrer Überlieferung in einer Fälschung des 12. Jahrhunderts vorschnell vermutet, dass damit nur ein hohes Alter vorgetäuscht werden sollte, ebd., S. 116 f. und Anm. 567. Dies ist, wie sich zeigen lässt, nicht der Fall.
- 91 Zu dieser Urkunde s. o. und Poupardin (wie Anm. 74), Nr. 1, S. 1 ff. 558, Dezember 6. Eine 903, April 25 von Karl dem Dicken ausgestellte und original überlieferte Bestätigung der angeblich unter König Childebert erlangten Fischerei reservierte Saint-Germain den Bestand seiner Fischereianlagen an beiden Ufern der Seine. Vgl. ebd., Nr. 39, S. 65 ff.
- 92 Poupardin (wie Anm. 74), Nr. 26, S. 39 ff., 816, August 30, Anm. 1; Bei Dickau (wie Anm. 5), S. 139 als Fälschung gelistet.
- 93 Unabhängig davon, ob sich die nicht im Original überlieferte Tradition dieser Großanlage in der Seine bei Rueil im Pincerai tatsächlich so zutrug, sind wiederum Detailaussagen der Urkunde von Interesse für das Funktionsverständnis solcher Anlagen: Das Diplom verbot die Beeinträchtigung des Fischwehrs durch Bauten flussauf- und abwärts und regelte den Unterhalt (*restauratio*) der Anlage, den sich drei große Klöster, neben Saint-Germain die Abteien Saint-Denis und Saint Pierre (später Sainte-Geneviève) teilten. Saint Pierre ist nicht wie bei Lampen, S. 116 angegeben, Saint-Maur-des-Fossés.

Eifelklosters Prüm.<sup>94</sup> Für Prüm gehörte seit dem Jahr 752 ein Fischwehr bei Mehring zum ältesten Besitzstand. Es war Prüm von König Pippin, der das Eifelkloster stark gefördert hatte, am 27. Mai 752 geschenkt worden.<sup>95</sup> Die Schenkungsurkunde erlaubte Prüm, innerhalb der Gemarkungen der Moseldörfer Mehring und Schweich an beiden Ufern Fischwehre (*piscationes et vennas*) aufzustellen und überall zu fischen, wo dies dem Abt gefiel. Darüber hinaus schenkte Pippin dem Kloster einige Kilometer flussabwärts bei Neumagen (*castrum Noviacum*) an der Mosel ein weiteres zum Fischfang errichtetes Wehr (*vennam ad capturam piscium faciendam*).<sup>96</sup> Zugleich vergab er im Fluss *Drahocne* eine weitere Fischfanganlage, wo immer die Bedienten der Brüder (*ministri fratrum*) eine solche errichten wollten. Der Schutz des Königs für diese Exklusivnutzung der Mosel und ihrer Zuflüsse sollte lange anhalten und über Jahrhunderte verteidigt werden. In dem 893 aufgenommenen Prümer Urbar, das die Besitzungen und die Gerechtsame des Klosters verzeichnete, findet sich die Pflege und der Unterhalt der mittlerweile fast 150 Jahre alten Fischwehre als Bestandteil der grundherrlichen Klosterökonomie wieder.<sup>97</sup> Dem Bauunterhalt des Mehringer Fischwehres dienten im 9. Jahrhundert hörige Pflichten, die sich zu gewaltigen Arbeitsleistungen summierten. Die Halter von 50 Mehringer Höfen mussten im Wehr Flechtarbeiten verrichten, und zwar jeder Kleinhof eine *pagina in venna*.<sup>98</sup> Zudem wurden Hörige aus den zwischen Prüm und der Mosel gelegenen Orten herangezogen, so dass über 100 Arbeitskräfte für den Unterhalt des Mehringer Wehres fronten.<sup>99</sup> Diese große Arbeitsreserve hielt man bereit,

94 Vgl. zur Grundherrschaft Prüm Ludolf Kuchenbuch, *Bäuerliche Gesellschaft und Klosterherrschaft im 9. Jahrhundert. Studien zur Sozialstruktur der familia der Abtei Prüm* (Beihefte der VSWG 66), Wiesbaden 1978, hier besonders Gründung, Neugründung, Verhältnis zum Königshaus, S. 43 ff.

95 MGH D Karol. 1, Nr. 3, S. 5 f. Die Urkunde ist wie die meisten Königsurkunden Prüms überliefert im Liber Aureus des Klosters. Hierzu und zur Entwicklung der Prümer Besitzungen vgl. Kuchenbuch, ebd., S. 46 ff.

96 Drohn, rechter Zufluss der Mosel. Es erstreckte sich dort, wo die Drohn in die Mosel mündet, westlich von einem Drona genannten Felsen in der Länge von 66 pertica bis zu einem anderen Felsen und gegen den Felsen in östliche Richtung auf 25 pertica Breite und in 66 pertica Länge. Dass sich Prüm den Flussabschnitt zwischen Mehring und Neumagen sicherte, war eine gute Wahl. Dort mündet die Salm (Lachs) in die Mosel!

97 Neuedition des Prümer Urbars bei Ingo Schwab, *Das Prümer Urbar. Rheinische Urbare. 5. Band* (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde, 20), Düsseldorf 1983. Das 893 aufgenommene Prümer Urbar ist in einer Abschrift von 1222 überliefert. Vgl. hierzu Dieter Hägermann, *Eine Grundherrschaft des 13. Jh. im Spiegel des Frühmittelalters. Cäsarius von Prüm und seine Abschrift des Urbars von 893*, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 45, 1981, S. 1 ff. und ders., *Quellenkritische Bemerkungen zu den karolingerzeitlichen Urbaren und Güterverzeichnissen*, in: Werner Rösener, *Strukturen der Grundherrschaft im frühen Mittelalter*, Göttingen 1993, S. 47-73.

98 Schwab, ebd., S. 182.

99 Zu diesem Bezirk vgl. Kuchenbuch (wie Anm. 94), S. 228 f. Von 44 Höfen in 11 Orten um Mötsch bei Bitburg mussten die Einwohner, ob mansuarius oder haistaldus ad Mereche in venna operare. Schwab (wie Anm. 97), c. 23, S. 181.

um für die saisonal anfallenden Unterhaltungsarbeiten sowie bei Schäden durch Eisgang und Hochwasser entsprechende Arbeitskraft mobilisieren zu können.<sup>100</sup>

Das Prümer Fischfangmonopol bei Mehring wurde von dem Kloster unter Berufung auf das Diplom von 752 bis in das Hochmittelalter verteidigt. Noch 1222 wies der mit der Bearbeitung des Prümer Urbars von 893 befasste Abt Caesarius von Prüm darauf stolz hin und pries den Nutzen des Prümer *wer*.<sup>101</sup>

Auch in dem ca. 50 km weiter flussaufwärts gelegenen Remich an der Mosel gebot das Kloster Prüm über ein Fischwehr (*est ibi venna*), in dem jeder der 28 Höfe in Remich und dem benachbarten Stadt-Bredimus zum Bauunterhalt von einer *pertica* Flechtwerk verpflichtet waren.<sup>102</sup>

Für Prüm waren genaue Regelungen für das Funktionieren des Fischwehrs schon allein deshalb nötig, weil das Eifelkloster immerhin rund 70 bzw. 90 km von den Wehren entfernt lag. Lässt sich dies aber mit den rund 200 km zwischen Corvey und Lüssum vergleichen? Dass derartiger Fernbesitz an einem Fischwehr im 9. Jahrhundert ebenfalls funktional in eine Klosterökonomie integrierbar war, belegt ein weiteres Beispiel aus der Prümer Überlieferung, das von der Eifel mehr als 200 km bis an den Oberrhein führt.

Vgl. hierzu Franz Irsigler, Mehring. Ein Prümer Winzerdorf um 900, in: Peasants and Townsmen in medieval Europe (FS Adriaan Verhulst), 1997, S. 297-324, wobei dort die im PU in c. 10 - 22 geforderten Arbeiten in *venna* übersehen wurden. Gleiche Leistungen kamen von den Höfen im Hebungsbezirk Ettelsdorf bei Bitburg, die Streubesitz im Umfeld der Abtei umfassten und eng an die Arbeitsbedürfnisse des Klosters angebunden waren: die *mansuarii* und *haistaldae* aus 65 ½ Höfen in 12 Orten fronten in Mehring in *venna*.

100 Daher forderte man die Bauern aus den Eifeldörfern um Prüm pauschal zum unbeschränkten *operare in venna an*, während die ortsansässigen Spezialisten von den Pittern in Mehring quantitativ genau gemessene, spezialisierte Bauarbeit (Zaunflechten) als *pagina in venna* leisteten.

101 Er bezeichnete die *venna* als *instrumentum sumtuosum et satis utile, unde pisces capiuntur quod instrumentum appellamus wer sive steyle*. Schwab (wie Anm. 97), S. 181. Niemand solle sich unterstehen, auf beiden Ufern weder mit Wehr noch mit anderem Fanggerät, weder vom Schiff noch mit Netz den Prümer Bann zu verletzen. *Inde enim bonum habemus privilegium*. Ebd., S. 181, Anm. 4; MGH DD Karol. Die Urkunden Pippins, Karlmanns und Karls des Großen, Nr. 3, S. 5 f.

102 Das Remicher Fischereimonopol hatte Prüm aber im Gegensatz zu Mehring in späterer Zeit nicht halten können. Der dortige Fischbann wurde 1222 bereits zwischen dem Grafen von Luxemburg und Prüm geteilt: Am Fischwehr durften Prümer und Luxemburger Fischer und Boote im Verhältnis von 1 : 2 zum Einsatz kommen. Ebd., c. 33, S. 193 ff. Die Fischerboote waren schon im 9. Jahrhundert für Transportaufgaben im Rahmen von Fernlastfahrten genutzt worden. Wie man damals Bauern und mit der Schifffahrt vertraute Spezialisten zu einer Transporteinheit zusammenstellte, führt Cäsarius genau aus. Der *piscator*, der Fischer fungierte als *gubernator*, er musste die Mannschaft mit dem sonst dem Fischfang dienenden Schiff führen. Ebd., S. 194, Anm. 1. Vgl. hierzu ausführlicher Konrad Elmshäuser, *Facit navigium*. Schifffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft, in: Konrad Elmshäuser (Hrsg.), *Häfen. Schiffe. Wasserwege – Zur Schifffahrt des Mittelalters* (Schriften des DSM. Bd. 58), Hamburg 2002, S. 22 - 53.

Am 15. Februar 871 bestätigte Ludwig der Deutsche dem Kloster Prüm den von Pippin und Karl dem Großen geschenkten Besitz des Rheinufer bei Neckarau, damit das Kloster dort eine Fischerei und ein Fischwehr (*piscationem et vinnam*) errichten könne.<sup>103</sup> Bereits zwei Jahre später ließ sich Prüm von Ludwig dem Deutschen am 9. März 873 in Neckarau den Besitz der dortigen Kirche bestätigen, diesmal unter Verweis auf eine ebenfalls nicht überlieferte Schenkung Ludwigs des Frommen an die Prüm unterstellte Abtei Altrip bei Speyer.<sup>104</sup>

Wie eine so weit entfernt gelegene Fischereianlage für ein Kloster nutzbar war, zeigt wiederum das Prümer Urbar. Die Neckarauer Besitzungen – 882 nochmals erweitert um die Schenkung der ganzen *curtis* durch Karl den Dicken<sup>105</sup> – begegnen auch dort. Wie die Bauern an der Mosel mussten auch die Hörigen am Rhein Transportdienste in der Verbindung von Fischfang und Schiffsführung leisten. 30 1/2 Höfe aus Neckarau mussten bis Koblenz mit dem Schiff fronen oder, wenn keine Schiffstransporte anstanden, entsprechend vier Tage zu Fuß Transportarbeit leisten.<sup>106</sup> So stellte die grundherrliche Klosterökonomie den Transport von Erträgen aus Fernbesitz sicher.<sup>107</sup>

Doch auch wenn es im 9. Jahrhundert durchaus möglich, ja sogar üblich war, große Fischwehre für teils weit entfernte Klöstergemeinschaften zu nutzen, bleibt fraglich, welchen Beitrag die Fischwehre zum Eigenverbrauch leisteten.

Der Fischkonsum im Mittelalter wird zumeist mit den kirchlichen Vorschriften des Fastengebots und mit der Ernährungskultur klösterlicher Gemeinschaften in Verbindung gebracht. So habe die Verbreitung christlicher Fastenvorschriften die Ausbreitung des Fischkonsums und die Fischzucht

103 MGH DD Ludwig der Deutsche, Nr. 136, S. 189 f. Beides sei schon von Pippin dem Kloster geschenkt worden und solle hiermit nochmals auf Bitten des Abtes Ansbodus bestätigt werden, wobei Ludwig der Deutsche darauf hinwies, dass es den Prümer Brüdern frei stehe, ihr Fischwehr innerhalb der genannten Grenzen am Rheinufer, wo immer es ihnen beliebt, aufzustellen.

104 MGH DD Ludwig der Deutsche, Nr. 145, S. 202 f. Auch hier wurde nochmals das Prümer Vorrecht zur Fischerei an dem Fischwehr (*illorum piscatione, quam debent habere ad illorum vinnam*) erwähnt. Die Terminologie stellt klar, dass man zwischen Fischerei (-recht) und Fischwehr durchaus zu unterscheiden wusste. Lampen (wie Anm. 71), S. 25, führt diese Urkunde zur Klärung der frühmittelalterlichen Terminologie zu *piscaria* und *venna* an, jedoch mit dem nicht nachvollziehbaren Ergebnis, dass sich der Wortlaut des Diploms Ludwigs des Deutschen »auf das Prümer Fischereirecht in dem klostereigenen See« beziehe. Gemeint ist aber das Rheinufer bei Neckarau.

105 MGH DD Karl III., Nr. 58. Vgl. auch Kuchenbuch (wie Anm. 94), S. 210 ff.

106 *Scaram facere debent in navi usque ad Covelenze vel quantum in IIII dies posunt ambulare.* Schwab (wie Anm. 97), S. 251 c. 113.

107 Hierzu ausführlich mit weiterführender Literatur Konrad Elmhäuser, *Schiffe und Schiffstransporte in der frühmittelalterlichen Grundherrschaft*, in: Brigitte Kasten (Hrsg.), *Tätigkeitsfelder und Erfahrungshorizonte des ländlichen Menschen in der frühmittelalterlichen Grundherrschaft (bis ca. 1000)*. FS Dieter Hägermann (Beihefte der VSWG Nr. 184), München 2006, S. 24 - 266.

begünstigt.<sup>108</sup> Fisch war ohne Zweifel ein bedeutender Eiweißlieferant und ein begehrtes Lebensmittel, dennoch wird man seine Rolle in der klösterlichen Ernährung im Frühmittelalter nicht zu hoch ansetzen dürfen. Fisch war ein rares, schnell verderbliches Gut, das nur schwer in die klösterliche Haushaltung einzukalkulieren war. Eine klösterliche Teichwirtschaft, die Fischhaltung und -zucht verbindet und dadurch dauerhaft zur Ernährung beiträgt, so wie dies v. a. in Zisterzienserabteien zum Synonym mittelalterlicher Klosteranlagen werden sollte, lässt sich für das 9. Jahrhundert nicht belegen.<sup>109</sup> Derartige Techniken breiteten sich erst im 10./11. Jahrhundert aus. Die in den Quellen allgemein nur *piscina*, *piscarie* oder manchmal konkreter *vivaria* genannten Anlagen waren allenfalls Hälterungsbecken zur zeitweiligen Aufnahme von Fischen, die für den Verzehr bestimmt waren. Als solche konnten auch Mühlteiche fungieren, so wie offenbar Fischteiche in die Klöster erst als wasserbautechnischer Nebeneffekt der Nutzung der Wassermühle gekommen zu sein scheinen, die im 9. Jahrhundert zu ihrem Siegeszug durch das Frankenreich ansetzte.<sup>110</sup> Ein Beispiel für den Zusammenhang zwischen der Einführung der Wassermühle und dem Fischfang bietet wiederum das Wirken des Abtes Irmino von Saint-Germain-des-Prés, dem um 825 an der Eure bei Chartres die Anlage von neun Mühlen zugeschrieben wird, an denen zugleich Aale gefangen wurden.<sup>111</sup> Dort summierte sich der »Beifang« in den Mühlen eines einzigen Herrenhofes – mit 900 Aalen im Jahr – zu beachtlichen Quantitäten.<sup>112</sup>

Wassermühlen und Kanalbautechnik führen zurück zum Corveyer Mutterkloster Corbie an der Somme, in dem sich 12 Mühlräder drehten. Kein zweites

108 So z.B. Artikel Fisch, -fang, -handel, in: LexMA 4, 1989, Sp. 493 - 501, dort auch weiterführende Literatur.

109 Die Zucht bestimmter Fische wie Karpfen beginnt sogar erst ab dem Hochmittelalter, Lampen (wie Anm. 71), S. 134 ff.

110 Vgl. Elmshäuser, Kanalbau (wie Anm. 80) ders. u. a., Mühle, Müller, in: LexMA 6, 1993, Sp. 885 - 891, besonders »Verbreitung«, Sp. 887f. Vivaria und Fischfang begegnen auch in der königlichen Grundherrschaft, so im Capitulare de Villis Karls des Großen und in den Königshöfen der Brevium Exempla. Vgl. Wolfgang Metz, Das Problem des Capitulare de Villis, in: Zeitschrift für Agrargeschichte, 2, 1954. MGH LL Capit. 1, Nr. 32, S. 82 ff. Das Capitulare de Villis belegt mit Unterhalt und Ausbau von Hälterungsteichen (*vivaria*) (c. 21), Fischern und Fischnetzen (c. 45, 62) und der Anweisung zum Verkauf aller Überschüsse an Fisch (c. 65) nur Fischfang und -hälterung, aber keine Fischzucht auf den Königshöfen. Der Fisch diente neben dem Unterhalt auf den Königshöfen der Versorgung des Hofes mit Fastenspeise (c. 44). Ähnliches gilt für die sog. Brevium Exempla, wo für den Hof Staffelsee nur Fanggeräte (Netz) nachzuweisen sind. Vgl. hierzu Wolfgang Metz, Die Königshöfe der Brevium Exempla, in: Deutsches Archiv 22, 1966; Konrad Elmshäuser, Das Staffelseer Urbar, in: Werner Rösener, (wie Anm. 97), S. 335 - 369.

111 Zu dem Ludwig dem Frommen nahestehenden Abt Irmino vgl. auch LexMA 5, 1991, Sp. 662.

112 Es heißt dort zu den Hörigen, die den Mühlen vorstanden: Et ipsi, qui in Villamilt praevident ipsos farinarios, si poterint in ipsa aqua prendere annuillas, sovunt unusquisque .C. quae fiunt simul .DCCCC. Si vero eos accipere nequiverint, nihil inde solvant. Elmshäuser (wie Anm. 74), S. 57 c. IX § 2.

Kloster des 9. Jahrhunderts erlaubt so genaue Einblicke in die innere Organisation und Regelung des Klosteralltags und der Konventsversorgung, weil mit den Statuten des Adalhard von Corbie hierzu ein einzigartig aussagekräftiger Text auf uns gekommen ist.<sup>113</sup> In Corbie hatte man von dem Sommezufluss Ancre einen Mühlkanal zum Kloster geleitet, der schon zur Zeit Adalhards in Betrieb war.<sup>114</sup> Die Mühlen mahlten Brotgetreide, das zusammen mit Schweinefleisch ausweislich der Statuten die Grundnahrung der Brüder in Corbie lieferte. Fisch begegnet in den Zuteilungsregelungen unter den Nahrungsmitteln nur indirekt, indem unter den Hilfskräften, die als Laien (*laicis*) bestimmte Klosterämter versahen, nach den 12 Müllern auch sechs Männer genannt werden, die der Fischerei (*ad piscariam*) zugewiesen waren. Danach folgen 2 Stall-, 8 Garten-, 7 Geräteschuppen-, 2 Obstgartenarbeiter und 2 Schäfer und zum Schluss noch ein Mann, der zuständig war für den Fischteich (*ad uiuarium unus*). Damit belegen auch die Statuten Adalhards von Corbie die oben bereits angesprochene und im 9. Jahrhundert noch ganz übliche Nutzung der Fischerei im klösterlichen Kontext: Sie wurde betrieben im Umfeld wasserbautechnischer Anlagen, am Mühlkanal oder -teich, vielleicht in Somme oder Ancre, sicher aber als Fischfang mit Reusen am Fischwehr (*piscaria*), wofür sechs Arbeiter dauerhaft zuständig waren. Die Fänge wurden dann im Hälterungsbecken (*vivarium*) für den Verzehr bevorratet. Mit Teichwirtschaft im Sinne von Fischzucht hat dies noch nichts gemein. Da die Fangausbeute schwanken oder ganz ausbleiben konnte, taucht der Fisch nicht in der regelmäßigen Ernährung der Brüder auf, während zu Brot und Fleisch sowie dem Zehnten aus den hörigen Dörfern seitenlang detailversessene Verteilungsregeln ausgearbeitet wurden.<sup>115</sup> Die arbeitsteilige und personal- und wohl auch kostenträchtige Fischereianlage von Corbie war allen ersten Corveyer Äbten – Adalhard, Wala und auch Warin – bestens bekannt – Adalhard und Wala hatten sie ja selbst organisatorisch und technisch gepflegt. Sie alle wussten, dass man Fisch ausreichend nur über Fanganlagen erhielt. Dass man sich auch in der Corbier Tochtergründung bald um den Besitz eines Fischwehrs an der Weser bemühen mochte, hat im Handeln um die wirtschaftliche Sicherung der Neugründung sogar eine gewisse Konsequenz.

Wie die 32 Familien, die in der Corveyer Urkunde zusammen mit dem Zubehör des Lüssumer Fischwehrs (*triginta duas familias et quicquid ad eandem piscationem pertinens*) vergeben wurden, am Wehr eingesetzt wurden, und warum dasselbe ohne sie nutzlos war, lässt sich aus dem Prümer Beispiel erkennen. Weniger der Betrieb als vielmehr der Unterhalt (*provisio*) und die regelmäßigen Reparaturen mit Holz, Stein- und Flechtarbeiten waren von

113 Kassius Hallinger (Hrsg.), *Corpus Consuetudinum Monasticarum*, Bd. 1, *Initiae Consuetudinis Benedictinae*, Siegburg 1963, S. 365 ff.

114 Der Kanal trieb die Mühlräder, um seinen Unterhalt und seine Freihaltung von Wasserpflanzen hat sogar noch der hochbetagte Abt Wala sich selbst bemühen müssen. Vgl. Elmshäuser (wie Anm. 80), S. 9 f.

115 Die Statuten regelten als vorausschauende Maßnahme den Mindestbedarf, unsichere Eingänge blieben dabei unberücksichtigt. Hierzu, zu den weiteren Einzelheiten der Statuten und ihrem Bestimmungszweck vgl. Kasten (wie Anm. 25), S. 121 ff.

diesen Familien zu leisten. Wie viele Menschen dies waren, sagt die Urkunde nicht, aber rund 100 Personen wird man ohne weiteres als mit dem Wehr vergeben annehmen können – eine für das 9. Jahrhundert im Raum Bremen erhebliche Zahl, die nochmals den Charakter solcher Fischwehre als großtechnische Anlagen unterstreicht. Die mit dem Wehr vergebenen Menschen mussten keineswegs direkt dort, oder auch in dem ja nur als benachbart gelegen bezeichneten Lüssum leben. Sie bestritten ihren Lebensunterhalt sicher überwiegend agrarisch und standen nur in grundherrlicher Bindung zum Wehr.<sup>116</sup> Fraglich muss auch bleiben, aus was das Zubehör des Wehrs bestand. Man wird hierunter Reusen, Netze, Werkzeug, Holz, Steine und wohl auch Holzeinschlagrechte vermuten können.<sup>117</sup>

Für die logistische Anbindung des Fischwehrs an das Kloster Corvey wird die Weser selbst der Verkehrsweg gewesen sein.<sup>118</sup> Das Beispiel Prüm zeigt, dass klösterlicher Lastverkehr auf großen Flüssen über weite Distanzen führte, die hochmittelalterlichen Corveyer Heberegister belegen die Abgabe von Lachsen, Stören, Aalen, Hechten, Neunaugen und anderen Fischen, die neben der Weser u. a. von Elbe, Rhein und Aller kamen.<sup>119</sup> Ob vom Lüssumer Weserwehr Fisch als Trocken- oder Räucherfisch oder ob Fisch lebend im Setzkasten auf einem Lastkahn nach Corvey geführt wurden, lässt sich nicht sagen. Wenigstens für die Frage, wie man sich ein Schiff des 9. Jahrhunderts vorzustellen hat, kann Bremen selbst einen Beitrag leisten. Das 1989 in Bremen gefundene Lastschiff KARL ist das am besten und vollständigsten erhaltene karolingerzeitliche Flussschiff, es bietet mit einer dendrochronologischen Datierung seiner Bauzeit auf um 808 einen Beleg für die Nutzung der Weser als Verkehrsweg im frühen 9. Jahrhundert.<sup>120</sup> Möglich ist auch, dass ein Teil des Fisches vor Ort verkauft wurde und das Kloster vom Ertrag profitierte.<sup>121</sup>

116 Es handelt sich dabei keineswegs um eine genossenschaftlich organisierte Betriebsform, wie dies Hartig (wie Anm. 50), S. 110 angibt, noch um Fischerfamilien, wie bei Lamken (wie Anm. 71), S. 66.

117 Auch kann die Anlage durchaus mit einem Gebäude verbunden gewesen sein. Zu Plattformen und Hütten an Fischwehren vgl. Lampen (wie Anm. 71), S. 118, dort auch Abb. 15, S. 281.

118 Dennoch ist auch und gerade im frühmittelalterlichen Verkehr zwischen dem Raum Bremen und Corvey entlang der Weser auch auf den wichtigen Landweg (Hesseweg) hinzuweisen. Vgl. hierzu Marko Adameck und Joachim Schween, Großräumige Kulturkontakte auf der Weser in der Vor- und Frühgeschichte. Mit Überlegungen zur Weserschiffahrt und zum Landverkehr, in: Die Weser. Ein Fluß in Europa, Bd. 1, Leuchtendes Mittelalter, Holzminden 2000, S. 8-23.

119 Kaminsky (wie Anm. 19), S. 149.

120 Ein Teil des Schiffes konnte nicht geborgen werden, so dass die Gesamtlänge auf 16–20 m geschätzt werden muss. Detlev Ellmers und Per Hoffmann, Ein Frachter aus der Zeit Karls des Großen, in: Bremer Archäologische Blätter, NF 1990/91, S. 33-37. Das Schiff befindet sich konserviert im DSM Bremerhaven, vgl. hierzu Per Hoffmann, Konservierung und Präsentation des Flussschiffes KARL im Deutschen Schifffahrtsmuseum, in: Elmshäuser (wie Anm. 102), S. 86-96. Bei bis zu 20 m Gesamtlänge war dieser Frachter besonders auf den Transport schwerer Lasten ausgelegt, dies im Stak- und Treidelbetrieb durchaus auch flussaufwärts. Ellmers und Hoffmann, ebd., S. 33.

## 6. Spuren der mittelalterlichen Wehrfischerei im Raum Bremen

Im Raum Bremen war die Corveyer Wehrfischerei im Mittelalter kein singuläres Phänomen, denn es lassen sich durchaus weitere Belege für die ehemalige Existenz dieser aufwändigen Fangtechnik und ihrer Anlagen anführen. Dass archäologische Spuren der Wehrfischerei in den Flüssen, die zudem oft ihren Lauf änderten, kaum erhalten blieben, ist verständlich.<sup>122</sup> Ein Blick auf die urkundliche Überlieferung führt aber leicht zu hoch- und spätmittelalterlichen Belegen für die Wehrfischerei in den kleineren Nebenflüssen der Weser im Raum Bremen:

Auf dem rechten Weserufer schenkte 1234 Graf Gerbert von Stotel dem erst zwei Jahre zuvor neu gegründeten Kloster Lilienthal zwei Häuser und Wurten in Hambergen und Wallhöfen mit zwei Fischwehren an der Hamme, die sogar Namen trugen: Seeweher und Grabenweher (*et duas piscationes, una dicitur Seware alia Gravenware nominatur*).<sup>123</sup> Damit begegnet auch hier die frühe Ausstattung einer Klostergründung mit Fischwehren. Das Kloster Lilienthal bemühte sich um weitere solcher Anlagen, es erwarb 1277 eine in Burg an der Lesum gelegene Fischereianlage (*piscaria in villa Borch locata*).<sup>124</sup> An der Wümme verlieh 1288 Erzbischof Giselbert den Bremer Bürgern Zollfreiheit und freien Schiffsverkehr auf Kuhgraben und Wümme. Damit dieser gewährt sei, wies er zugleich an, dass alle Fischereien (*piscationes*) auf der Wümme, die gemeinhin Fischwehre (*ware*) genannt würden, nicht weiter die auf- und abgehenden Schiffe und Flöße auf der Wümme behindern dürften.<sup>125</sup> Der Interessenkonflikt zwischen der Wehrfischerei und der Flussschifffahrt hatte also im 13. Jahrhundert bereits die Bremer Kleinflüsse erreicht. Auf dem linken Weserufer wurde im Jahr 1297 von Graf Otto von Oldenburg die Wehrfischerei im Vieland in der Ochtum für 20 Mark an die Stadt Bremen verkauft (*omnes piscationibus nostras ... que ware vulgariter appellantur*).<sup>126</sup> Auch hier lässt der ausführliche Urkundentext erkennen, dass man nicht nur Vorkehrungen gegen Raubfischerei, sondern auch Regelungen für die Aufstellung von Fischwehren wegen des freien Durchgangs für die *eken* genannten Boote und der Behinderung des Wasserdurchflusses treffen musste (*piscationes ... cursus aque non impediatur*). Die Ochtumfischerei fand im oft strittigen Grenzbereich

121 Vgl. die Bestimmungen im Capitulare de Villis (wie Anm. 110), c. 65.

122 Auf einen verwandten Fund ist jedoch hinzuweisen: Bei Grabungen des Landesarchäologen an der ehemaligen Balge auf Höhe der Langenstraße (Fundstelle Nr. 218 Altstadt) wurden im Jahr 2004 Pfahlsetzungen und Flechtwerk im Gewässerbereich der Balge freigelegt, die als Fischzaun eine Setz- und Hälterungsanlage abtrennten. Die Pfahl- und Flechttechnik gleicht der von Fischwehren, die Funde wurden auf 980–1080 datiert. Freundl. Mitteilung von Dr. Dieter Bischof, Landesarchäologe.

123 Horst Rüdiger Jarck, Urkundenbuch des Klosters Lilienthal 1232–1505, Stade 2002, Nr. 3, S. 34 f., 1234, August 22.

124 BUB 1, Nr. 378, S. 414, 1277.

125 BUB 1, Nr. 443, S. 481 f. Schon 1411 Januar 12, BUB 5, Nr. 1, S. 2, vergab der Rat nur noch das Fischrecht im Kuhgraben, von Wehren war dabei keine Rede mehr.

126 BUB 1, Nr. 516, S. 550 f.

zwischen Bremen und Oldenburg bzw. Delmenhorst statt, dies ließ sie öfter in Urkunden in Erscheinung treten. In der Erwiderung auf einen Klagbrief des Grafen Otto von Hoya gegen Bremen im Jahr 1404 werden von der Stadt nach einer Fehde die Boote und die Fischer der Gegenseite mit einem bezeichnenden Namen belegt, indem der Bremer Rat sie Eken und Wehrleute (*ere eken unde ere wares lude*) nennt.<sup>127</sup>

Der Niedergang der Wehrfischerei in den Nebenflüssen der Weser im Spätmittelalter wurde in der frühen Neuzeit auch durch obrigkeitliche Verbote solcher Anlage beschleunigt. Wieder bezogen auf die Ochtum, heißt es in einem am Varrelgraben zwischen Bremen und Delmenhorst abgeschlossenen Vertrag über die Grenze an der Ochtum im Jahr 1540: *Erstlick in dem artickel myt dem wharen, ock vischerien up der Ochtmen, is tom middel naberlicher einicheit vor gut angesegen, dat alle whahr und toslege in der Ochtmen bez an de Wesser van beiden syden nedergelacht und bygedain, ok künfftichlich ghyne nye wedder gesat werden.*<sup>128</sup>

Im 18. Jahrhundert waren die Fischwehre und ihre Technik im Raum Bremen aber dennoch so geläufig und verbreitet, dass das Bremische Wörterbuch 1771 noch unter dem Stichwort *Ware* erklärte:

»1. ein durch Pfähle beengter Ort eines Baches, um Aal- und Fischkörbe davor zu stellen: desgleichen in der fischreichen Wumme eine unzählige Menge ist, worin vornemlich viele Aale gefangen werden.«<sup>129</sup>

Doch verdienen nicht nur die Schriftquellen Aufmerksamkeit. Es ist das Verdienst des Bremer Landeskundlers Franz Buchenau, auf einen weiteren wichtigen Beleg für die Anwesenheit ehemaliger Wehrfischereien im Raum Bremen hingewiesen zu haben: Die Orts- und Flurnamenforschung. Buchenau hat in seiner gründlichen Arbeit über ein Dorf namens Ware auf dem linken Weserufer, das noch im Mittelalter aufgegeben wurde, anhand zahlreicher urkundlicher Belege überzeugend dargelegt, dass das Dorf Ware nicht nur über Jahrhunderte als eine nach einem Fischwehr an der Ochtum benannte bäuerliche Siedlung Bestand hatte, sondern dass noch heute in der Bremer Topographie Orts- und Flurnamen existieren, die auf das Fischwehr an der Ochtum zurückgehen: Warturm, Wardamm, Warbrücke und Warfeld.<sup>130</sup> Da das Dorf Ware bereits in den frühesten Urkunden zur Besiedlung des Vielandes um 1200 unter diesem Namen genannt wird, muss man für das namensgebende Fischwehr ein noch höheres Alter ansetzen.<sup>131</sup> Das Fischwehr

127 BUB 4, Nr. 311, § 13, S. 406, 1404 März 5.

128 Oldenburger Urkundenbuch 3, Nr. 701, S. 699. 1540 Juli 14.

129 Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs, Bd. 5, Bremen 1771, S. 182 f., dort auch Hinweise auf weitere Quellen, so eine Fischerei, »gen. Wahre in der Wümme bei Borgfeld, 1350« bei Luneberg Mushard, Bremischer Ritter-saal, S. 181.

130 Franz Buchenau, Über verschollene Dörfer im Gebiete der Stadt Bremen: Ware, in: Brem. Jb. 19, 1900, S. 94 - 114.

131 BUB 1, Nr. 92, S. 106 ff. 1201. Erzbischof Hartwig überlässt Bruchländereien bei Grolland, zwischen Brinkum, Ledense und War zur Kultivierung nach Holländerrecht: »... usque ad locum que dicitur War.«



Abb. 4: Wilhelm Dilich, Bremer Chronik, 1603. Karte der Gerichte Blumenthal und Neuenkirchen. Ausschnitt mit Dorf und Burg Blumenthal (einschl. Rönnebeck und Lüssum) am rechten und Dorf und Kirche Warfleth am linken Weserufer. (Foto: StA Bremen)

überdauerte sogar das nach ihm benannte Dorf und wird letztmals am Anfang des 17. Jahrhunderts an dieser Stelle der Ochtum in Schriftquellen erwähnt.<sup>132</sup>

Ein solcher toponymischer Hinweis auf frühe Wehrfischerei findet sich noch an einer weiteren Stelle im Bremer Umland. Dies aber nicht an einem Kleinfluss, sondern am Ufer der Weser – gegenüber von Lüssum.<sup>133</sup>

### 7. Warfleth – frühmittelalterliche Siedlungen in Stedingen

Am heute Rönnebeck gegenüber liegenden Weserufer befinden sich Dorf und Kirche Warfleth. Schon Wilhelm Dilichs älteste kartographische Abbildung dieses Raumes zeigt Warfleth als einzigen Ort am linken Weserufer. (vgl. Abb. 4) Ungefähr auf halber Strecke zwischen den Mündungen von Ochtum und Hunte gelegen, liegt Warfleth im Zentrum der Lechterseite Stedingens, die wie eine Insel im Norden durch den heutigen Verlauf der Weser, im Süden

<sup>132</sup> Ebd., S. 97.

<sup>133</sup> Für Toponyme auf War- von (Fisch-) Wehr vgl. Bach (wie Anm. 60), Bd. 1, S. 293; Hartig (wie Anm. 50), S. 113; Foerste (wie Anm. 78).

durch einen Ollen genannten Altarm der Weser begrenzt wird.<sup>134</sup> Das Gebiet wurde bei der Vergabe der Bruchländereien an der Weser durch Heinrich IV. an Erzbischof Adalbert von Bremen tatsächlich als »*insula Lechter*« – Lechterinsel angesprochen, wobei es zu dieser Zeit bereits teilweise besiedelt war.<sup>135</sup> Die historische Siedlungsgenese der Wesermarschen vollzog sich dort in zwei Phasen, die charakteristische Flurformen hinterlassen haben, die noch heute in der Landschaft zu erkennen sind. Während die Orte und Gemarkungen südlich der Ollen mit ihren langen Gewannfluren erst im Ergebnis der Kolonisation des tiefer gelegenen Sietlandes unter den Erzbischöfen von Bremen ab dem 12. Jahrhundert im Schutz von Deichen entstanden sind, und daher für unseren Zusammenhang nicht von Interesse sind, gehören zahlreiche Dörfer der Lechterseite sowie auch des am östlichen Ufer der Weser gelegenen Stadlandes mit ihren kompakten Blockfluren dem älteren Typus der »Wurten-dörfer« an, der nicht eingedeicht war und auf natürlichen oder künstlichen Erhöhungen angelegt wurde.<sup>136</sup> Neben der geschlossenen Form der Gruppensiedlung und der Gemengelage der Parzellen sind diese ältesten Dörfer der Marschen auch durch charakteristische Ortsnamen erkennbar: Orte auf -warden, -würden gehen auf Siedlung auf künstlichen Erhöhungen (Wurten) zurück. Die nicht minder zahlreichen Orte auf -fleth auf natürliche Wasserläufe und die damals noch zahlreichen Seitenzuflüsse und Arme von Weser, Ollen und Hunte. Deren Ufer waren durch die Sedimentation auf natürliche Weise als Hochland stärker aufgehöhnt als das dahinter liegende Sietland, womit sie früh bevorzugte Siedlungsplätze wurden, zumal die Lage am Flusslauf und in den Mündungen der Flethe Verbindungen zum Hinterland ermöglichte. Die relativ hochwassersicheren ersten Siedlungen und ihre Nutzflächen reihen sich daher »perlenschnurartig« an den von der Natur bevorzugten Plätzen der Hochland-Flussufer auf.<sup>137</sup> Ein charakteristischer frühmittelalterlicher Fleth-Ort ist das in den *Miraculi Sancti Willehadi* um 860 erwähnte Rechtenfleth in Osterstade.<sup>138</sup> Von dort hatte sich eine Kranke Heilung suchend zum Grab des hl. Willehad nach Bremen aufgemacht – ein Beleg für die geistliche Mittelpunktfunktion Bremens im Unterweserraum schon Mitte des 9. Jahrhunderts. Die Entstehung der frühen Siedlungen Stedingens wird der sächsischen Besiedlung dieses Raumes seit dem 7.– 8. Jahrhundert zugeschrieben,<sup>139</sup> wobei es noch bis zum 11. Jahrhundert zu Siedlungsgründungen kommen konnte.<sup>140</sup>

134 Dem Altsiedelland der »*Insula Lechter*« zwischen Weser und Ollen entsprach südlich anschließend zwischen Weser und Ochtum die »*Insula Bremensis*«. Vgl. hierzu Hans-Jürgen Nitz und Petra Riemer, Die hochmittelalterliche Hufenkolonisation in den Bruchgebieten Oberstedingens (Wesermarsch), in: Oldenburger Jahrbuch 87, 1987, S. 1-34, hier Karte S. 15. Vgl. auch Hucker (wie Anm. 55), S. 69 f.

135 MGH DD H IV, 112. BUB 1, Nr. 21, S. 21 ff.; May, Reg. EB von Bremen, Nr. 271, S. 65.

136 Nitz und Riemer (wie Anm. 134), S. 5.

137 Ebd.

138 Vgl. Hucker (wie Anm. 55), S. 257 ff.

139 Nitz und Riemer (wie Anm. 134), S. 5., vgl. auch Gerold Meiners, Stedingen und die Stedinger, Bremen 1987, S. 24 f.

Von Warfleth ist bereits früh vermutet worden, dass es der ältesten Gruppe der Marschdörfer zuzuordnen ist.<sup>141</sup> Erwähnt wird es bereits zu 1148 in einem Memorialeintrag von St. Willehadi als Warenvlethe,<sup>142</sup> 1230 erscheint es nochmals als Warenvlete (Überschrift 14. Jhd. Waervlete) in einem Verzeichnis der Obödienzen von St. Willehadi in Bremen.<sup>143</sup> Warfleth liegt zwar auf der Stedinger Seite der Weser, doch hat es frühe geistliche, bis in seine Gründungszeit zurückgehende Verbindungen zum nördlichen Weserufer gehabt. Die St. Marienkapelle von Warfleth, heute ein spätmittelalterlicher Bau, der unmittelbar am Weserdeich gelegen ist,<sup>144</sup> gehörte ursprünglich zum Kirchspiel von St. Martini in Lesum, das als ältestes kirchliches Zentrum in Bremen-Nord auch Orte der Stedinger Lechterseite auf dem linken Weserufer umfasste.<sup>145</sup> Lesum, das um 860 der Mittelpunkt eines großen gräflichen Fronhofsbezirks war, der mehrere Hundert Höfe umfasste, 1038 als billungischer Besitz belegt ist und unter Heinrich IV. 1063 in den Besitz des Bremer Erzbischofs kam, griff mit seinen Parochialgrenzen in diesem Bereich über die heutigen Ufer der Weser hinaus.<sup>146</sup> Zwar war der Geesthang bei Rönnebeck immer auch Prallhang der Weser und daher auch im Frühmittelalter nördlicher Uferbereich, aber nicht erst vor den modernen Regulierungen des Flusses, sondern besonders vor den Eindeichungen des Hochmittelalters war der parallel zur Weser verlaufende Altarm Ollen, der noch im Hochmittelalter mit der Weser in Verbindung stand, die südliche Grenze der Bruchniederung Lechter und des Flussgebiets.<sup>147</sup> Zwischen Ollen und Geesthang verlor sich die Weser in mehreren

140 Goens und Ramsauer (wie Anm. 23), S. 18 f.; Ludwig Deike, Die Entstehung der Grundherrschaft in den Hollerkolonien an der Niederweser (VStAB 27), Bremen 1959, S. 29 ff.

141 H. A. Schumacher, Die Stedinger, Bremen 1865, S. 34. Schumachers These, dass Warfleth mit Versfleth gleichzusetzen sei, ist jedoch falsch, vgl. Hofmeister (wie Anm. 38), S. 125; Hucker (wie Anm. 55), S. 78.

142 BUB 1, Nr. 40, S. 44. REB 1, Nr. 485, Nr. 1088: 1260 Mai 14. Vgl. Sello (wie Anm. 23), S. 44 f. Zur Pluralform von war, ware – Wehr, Fischzaun in Ortsnamen vgl. Warendorf (Warantharpa): Paul Derks, Der Siedlungsname Warendorf. Ein Zeugnis ekbertinischer Herrschaft oder eine Sach-Bezeichnung?, in: Paul Leidinger (Hrsg.), Geschichte der Stadt Warendorf. Bd. I, Warendorf 2000, S. 113-141; vgl. auch für Warstein Stefan Enste, Deutung des Bestimmungswortes »War-« im Ortsnamen »Warstein«, bisher unveröff. Manuskript unter [www.stefan-enste.de](http://www.stefan-enste.de).

143 BUB 1, Nr. 161, S. 189.

144 Hans-Walter Krumwiede, Die mittelalterlichen Kirchen- und Altarpatrozinien Niedersachsens, Göttingen 1960, S. 56. Die Kapelle Warfleth in Oldenburgisches Urkundenbuch, Bd. 7, Nr. 305, 1371, die Gerichtszugehörigkeit von Warfleth zur Lechterseite (Erzstift) oder zum Amt Blumenthal ist Gegenstand einer Entscheidung 1499, Juli 26, ebd., Bd. 3, Nr. 119. Vgl. zu diesen Bezügen von Dorf und Kirche Warfleth auch Sello (wie Anm. 23), S. 44 f., 101.

145 Hofmeister (wie Anm. 38), S. 124, dort auch eine Karte mit Parochialgrenzen, Abb. 1, S. 129. Zugehörigkeit von Bardenfleth, Gemeinde Warfleth zu Lesum (in parrochia Lesmene) 1316, November 12, in: Oldenburger Urkundenbuch IV, Nr. 371.

146 Hofmeister, ebd, S. 128.

147 Nitz und Riemer (wie Anm. 134), S. 12.



Abb. 5: Oldenburgische Vogteikarte 1796–1798 (Hrsg. von der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Oldenburg 2000). Ausschnitt aus Blatt 17a Vogtei Berne und Blatt 17b Vogtei Altenesch. (Foto und Bildmontage: Joachim Koetzle)

Armen, so dass nicht allein der nördliche, heutige Hauptarm hier Grenzcharakter hatte. Zudem begünstigten dort zahlreiche Sände auch direkt vor dem Geesthang den Flussübergang. Zwischen Warfleth, dessen Kirche in extrem exponierter Lage am Weserufer steht, und dem Geesthang, erstreckt sich über mehrere Kilometer der heute nur noch als Halbinsel ausgebildete Warflether Sand, der vor der Regulierung der Weser aus mehreren Inseln bestand und so auch in die frühesten Karten dieser Region Eingang fand.<sup>148</sup> Der zwischen Kirche und Insel gelegene Altarm ist heute nicht mehr durchgehend, aber sowohl auf der Kurhannoverschen Landesaufnahme, als auch wenig später auf der Oldenburgischen Vogteikarte, zu deren Territorium der Warflether Sand gehörte, noch gut als Seitenarm der Weser zu erkennen.<sup>149</sup> (Vgl. Abb. 5) Hier, also zwischen Warfleth und dem Geesthang ist auch die Anlage eines oder mehrerer Fischwehre zu vermuten, die – da der Ortsname sich darauf bezieht – vor die Gründung des Ortes zu datieren sind.<sup>150</sup>

148 So schon auf dem Kupferstich von Wilhelm Dilich von 1603, der auf dem linken Weserufer nur Dorf und Kirche Warfleth auf die Karte aufnahm, s. Abb. 4.

149 Die ehemals exponierte Lage der heute weit in den Boden eingesunkenen und vom modernen Deichbau bedrängten Kirche verdeutlicht bereits eindrucksvoll die Oldenburgische Vogteikarte, s. Abb. 5.

150 Die Verläufe der Sände, die immer ein sehr dynamisches Landschaftselement waren, änderten ständig ihre Lage und waren daher siedlungsfeindlich und unbewohnt. Dennoch weist der Warflether Sand als einer der wenigen Sände im Bereich der gesamten Unterweser eine auffällige archäologischen Fundhäufung

Angesichts des recht seltenen toponymischen Befundes auf War – Wehr wird man sein Vorkommen im Bereich des *hocwar* bei Lüssum kaum dem Zufall zuschreiben wollen – zumindest wird damit ein weiterer Hinweis auf die Existenz und Nutzung einer Wehranlage bereits im Frühmittelalter vorgebracht. Dies zumal die Urkunde zur Lokalisation des Weserwehrs auf das benachbarte Lüssum verweisen musste und andere Orte – wie Warfleth – nicht erwähnte und damit wohl Verhältnisse vor der Gründung von Warfleth beschreibt.<sup>151</sup>

## 8. Resümee

Somit lassen sich als Ergebnis folgende Aussagen zusammenfassen:

1. Die in dem vorgeblichen Diplom von Kaiser Ludwig dem Frommen an das Kloster Corvey vergebene Weserfischerei nahe der *villa Liusci* lag bei Lüssum, dem heutigen Ortsteil von Blumenthal.
2. Der Ortsname Lüssum unterstreicht als Toponym nach Uferpflanzen die Aussagen der Urkunde und das hohe Alter der Siedlung Lüssum, deren Feldmark sich bis zum späten Mittelalter bis an das Weserufer erstreckte.
3. Das auf den 16. Juni 832 datierte und im 12. Jahrhundert als Fälschung angefertigte vorgebliche Diplom von Kaiser Ludwig dem Frommen bezieht sich mit hoher Wahrscheinlichkeit auf frühmittelalterliche Vorgänge, die einer verlorenen, älteren Vorlage entnommen wurden.
4. Aus der gefälschten Überlieferung lässt sich das Vorhandensein einer echten Urkunde aus der Kanzlei Ludwigs des Frommen sowie der Wortlaut einer älteren Vorlage nicht ableiten.
5. Für die Anfertigung der Fälschung wurde eine Urkunde König Arnulfs von 887 herangezogen, aus der Wendungen zur Herkunft des Gutes aus Königshand, seiner Vergabe als Benefizium und seiner Ausstattung mit Hörigen übernommen wurden.

auf, die bisher noch nicht näher untersucht werden konnten. Diese reichen bis in die vorgeschichtliche Zeit zurück und unterstreichen die Funktion dieser Flussinsel als Ort menschlicher Einflussnahme, Tätigkeit und Nutzung des Flusses. Vgl. das UVU-Teilgutachten zu Unterwasserkulturgütern im Weserästuar (2005/2006), in dem auf eine Häufung u. a. prähistorischer Einzelfunde am Warflether Sand hingewiesen wird. Freundliche Mitteilung von Dr. Martin Meinberger, Staufeu i. Br., UWARC GbR Archäologie unter Wasser.

151 Als Bauwerk in der Weser lag das Wehr auf der Grenze zwischen Wigmodi- und Largau. Zu den Gaugrenzen in diesem Raum vgl. Sello (wie Anm. 3), S. 75, § 157 Lar-Gau und ebd., Atlas, Blatt I, Stämme und Gaue, mit Einzeichnung des alten Weserverlaufs an der Ollen. Dass es als in pago Wimodia gelegen beschrieben wird, kann mit dem Verlauf der Weser vor den Eingriffen des Hochmittelalters in Zusammenhang stehen. Haupt- und Grenzarm der Weser kann auch die Ollen gewesen sein, womit zunächst die Lechterinsel – wie bereits parochial – auch territorial auf die Geestsiedlungen in Wigmodien orientiert war.

6. Das *hocwar* genannte Fischwehr war eine technische Großanlage in der Weser, die von grundherrlichen Hörigen unterhalten wurde und für die man eine lange Nutzungskonstanz annehmen darf.
7. Das Corveyer Fischwehr befand sich an der Stelle einer Wehranlage in der Weser im Bereich des heutigen Warflether Sandes und wurde auch für Dorf und Kirche Warfleth namensgebend.

# Die blutige Hochzeit zu Habenhausen. Ein Moratorium des bauerlichen Alltags im Jahre 1663

Von Hans Hermann Meyer

## 1. Folgekosten einer Hochzeitsfeier: das Honorar für die medizinische Behandlung einzelner Teilnehmer

Unter den Rechnungen, die am Ende eines Hochzeitsfestes präsentiert werden, befindet sich manchmal die eines Arztes. So war es wenigstens in dem Fall, von dem hier zu berichten ist. Die Rechnung, ausgestellt im Januar 1664 von dem Bremer Chirurgen Josua Eydelfen, verlangte insgesamt 24 1/2 Reichstaler für die Behandlung von fünf Personen, die auf einer Hochzeitsfeier teilweise lebensgefährliche Verletzungen erlitten hatten.

Zu den Gewalttätigkeiten, von denen die durch Eydelfen kurierten Wunden zeugten, war es einige Monate zuvor gekommen, am 14. September 1663. Damals hatte Henrich Bohte, ein Einwohner Arstens, die Habenhauserin Alke Rüte geheiratet. Von allen Hochzeiten, die während der frühen Neuzeit im Bremer Landgebiet gefeiert wurden, nahm wohl keine einen so tumultuari-schen Verlauf wie diese. Art und Schwere der Ausschreitungen lassen sich anhand der über sie angelegten Akten<sup>1</sup> recht gut rekonstruieren. Ist dies der Mühe wert? Die Frage lässt sich aus zwei Gründen mit Ja beantworten:

- 1 In: Staatsarchiv Bremen (im folgenden: StAB) 2 - ad Q.1. pp.4. II. – Es handelt sich um acht Schriftstücke im Gesamtumfang von 76 Seiten. Da jedes von ihnen häufig anzuführen sein wird, seien sie in der vorliegenden Arbeit verkürzt zitiert, nämlich mit dem Wort »Hauptquelle« und einem großen Buchstaben zur Kennzeichnung des einzelnen Schriftstücks. Dabei bedeutet
- A Dekret der Wittheit (16. September 1663, Abschrift aus dem – im Original nicht erhaltenen – Wittheitsprotokoll);
  - B Schreiben der Arster an die Kommissarien des Bremer Rats, präsentiert zu Arsten durch Henrich Helmers, 18. September 1663;
  - C »Inquisitionalia« (Heft mit Konzept der Aufzeichnungen über die durch die Ratskommission vorgenommenen Verhöre), 18. September 1663;
  - D »Inquisitio« (von den Ratskommissarien unterschriebene und besiegelte Reinschrift der Aufzeichnungen über die Verhöre), 12. Januar 1664;
  - E Supplik des Friederich Rüte an den Rat wegen seines Schadens, 15. Januar 1664;
  - F Supplik von Johann und Henrich Meyer an den Rat wegen ihres Schadens, 21. Januar 1664;
  - G Supplik der Habenhauser an den Rat wegen ihres Schadens, 8. Februar 1664;
  - H Supplik der Arster an den Rat, 13. Juni 1664.

Alle anderen von mir benutzten Archivalien werden in herkömmlicher Weise mit ihrer Archivsignatur zitiert. – Die Rechnung des Chirurgen Josua Eydelfen ist eine Anlage zu Hauptquelle F. Sie ist nicht unterzeichnet. Der Name »Josua

Erstens sind jene Vorgänge mentalitätsgeschichtlich interessant, weil sie ein Licht auf die Hintergründe des Ausartens von Festen in Massenschlägereien werfen, und zweitens gestattet gerade ein solcher Ausnahmefall die klarsten Rückschlüsse darauf, wie eine Hochzeitsfeier im Bremer Landgebiet vor 300 bis 350 Jahren normalerweise ablief. Sich gerade hiervon ein zutreffendes Bild zu machen, wäre nicht zuletzt im Hinblick auf einen Vergleich mit dem 19. Jahrhundert wichtig. 1922 zeichnete Heinrich Hoops, sich auf Erkundigungen stützend, die er bei älteren Einwohnern der Kirchengemeinden Grambke und Büren eingezogen hatte, ein Bild von den »Hochzeitsitten unseres Bremer Landes, wie sie bis vor 50, 60 Jahren bestanden«<sup>2</sup>, und 1954 untersuchte Bernhard Rutenberg auf der Grundlage des Anschreibebuchs eines Dorfschlachters, des Seehausers Hinrich Mester, 46 Hochzeiten im Niedervieland aus dem Zeitraum 1845–1898<sup>3</sup>. Dort, wo es sinnvoll erscheint, sollen Hoops' und Rutenbergs Mitteilungen Einzelergebnissen der vorliegenden Untersuchung gegenübergestellt werden.

## 2. Frühe Kostordnungen des Rats

Wenn wir von den Möglichkeiten, die unser Sonderfall bietet, einmal absehen, so ist die Quellenlage hinsichtlich der brauchwürdigen Seite der Eheschließungen in vorindustrieller Zeit für die unmittelbare ländliche Umgebung der Stadt Bremen in der Tat dürftig. So gut wie alles, was an Auskünften zu erhalten ist, muss aus Rechtsvorschriften und den Verzeichnissen ihrer Übertretungen herausgeklaut werden. Die ersteren geben natürlich einen Eindruck lediglich von dem, was sein sollte, nicht von dem, was war, und die letzteren sind von eintöniger Dürre, weil es in ihnen nur auf bestimmte Personen und das jeweilige Strafmaß, aber kaum je auf die Art des Vergehens ankam.

Die erwähnten Rechtsvorschriften finden sich in Verordnungen, mit denen der Bremer Rat in den von ihm beherrschten Dörfern den Luxus steuern wollte. Sie beziehen sich gewöhnlich auf den Aufwand nicht nur bei Hochzeiten, sondern auch bei Kindtaufen und mitunter weiteren Anlässen. Diese Verordnungen werden in anderen Quellen der Zeit, zumal im Zusammenhang mit Hochzeitsfeiern, kurz *Kostordnungen* genannt<sup>4</sup>.

Eydelßen« steht jedoch unter einer ebendort befindlichen unvollständigen Zweit-ausfertigung. Dass der Träger dieses Namens Chirurg war, ergibt sich aus Hauptquelle D, wo er als »Barbierer Josua« bezeichnet wird. Denn die Bremer Barbierer waren zugleich Chirurgen. Ihre Ausbildung war handwerksmäßig, und die Meister waren in einer Zunft, dem Amt der Wundärzte, zusammengeschlossen, das erst 1849 aufgehoben wurde (Wilhelm Olbers Focke, Mitteilungen aus der Geschichte des bremischen Medizinalwesens, in: Brem. Jb. 21, 1906, S. 152 - 153).

2 Heinrich Hoops, Sassenart, Niedersächsische Volkssitten und Bräuche, Bremen 1922, S. 102 - 107 (die zitierte Stelle findet sich auf S. 102).

3 Bernhard Rutenberg, Schinkenhochtid, in: Heimat und Volkstum, Jg. 1954, S. 112 - 121.

4 Das niederdeutsche Wort »Kost« bedeutete außer »Speise, Kost« und »Unkosten, Aufwand« gerade in Bremen auch »Hochzeit« (Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs [...], hrsg. v. d. bremischen deutschen Gesellschaft, 2, Bremen 1767, S. 856 - 857).

Die älteste von ihnen ist als Anhang zu einer entsprechenden Verordnung für die Stadt selbst publiziert und stammt aus dem Jahre 1587<sup>5</sup>. Hier geht es, Hochzeiten betreffend, nur um zwei Dinge: die Einschränkung des Bierkonsums und die Abweisung nicht Eingeladener. Sowohl in dieser als auch in jener Beziehung sollte der Rat bald andere Maßstäbe setzen. Eins verdient aber festgehalten zu werden: Aus der Kostordnung von 1587 ergibt sich, dass damals jede ländliche Hochzeit *an zwei Stellen*, und das heißt: *zweimal* gefeiert wurde: zum einen im (Eltern-)Haus der Braut, und zum andern in dem des Bräutigams<sup>6</sup>.

1634 erließ der Rat eine neue Kostordnung<sup>7</sup>, auf die hier schon deshalb einzugehen ist, weil sie sich durch besondere Ausführlichkeit auszeichnet. Ihr ist zunächst zu entnehmen, dass die Trauungen bis dahin an Sonntagen gehalten worden waren. Da dies »zu mercklicher verhinderung des Gottesdienstes« geführt hatte, wurden sie jetzt auf den Montagvormittag verlegt<sup>8</sup>. Die Trauung war in demjenigen Kirchspiel vorzunehmen, wo sich Braut und Bräutigam häuslich niederzulassen im Begriff standen<sup>9</sup>. Ebenso schrieb die Kostordnung vor, das Hochzeitsmahl in dem Hause zu halten, wo die Jungvermählten zu wohnen kommen würden. Hatten beide sich bis zur Hochzeit an einem anderen Orte aufgehalten, so musste der Umzug »ohn einig spiellwerck und gepräng« vonstatten gehen<sup>10</sup>. Die Hochzeit durfte nicht länger als einen Tag lang gefeiert werden, und alle Art Zechgelage und Gastereien, die ihr bisher gewöhnlich vorausgegangen und gefolgt waren, wurden verboten<sup>11</sup>. Mit anderen Worten: Der Rat suchte das Feiern an zwei Stellen, nämlich nacheinander sowohl in der Braut als auch in des Bräutigams Elternhaus, nunmehr zu unterbinden.

Anfang und Ende der Feier setzte die Kostordnung genau fest: Das Hochzeitsmahl hatte »stracks« nach der vormittäglichen Trauung zu beginnen, und die Gäste mussten im Sommer vor Sonnenuntergang, im Winter um

5 »Ordnung Eines Erbaren Rahdes der Stadt Bremen, wo idt henforder mit den Kösten, Bruttwagen vnd anderen Fruwliken Clenodien, Kindelbeeren vnd Be-greffnissen in öhrer Stadt, Als ock mit den Kösten vnd Kindelbeeren in den veer Gohen vnd des Rahdes gebede, gehalten werden schöle. Gedrucket tho Bremen dorch Arent Wessel. 1587.« (nicht paginiert; benutzt wurde das Exemplar Brem. a. 842. A. 2. in der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen).

6 Dies galt zumindest für die Bauleute (»in des Brödigams vnd der Brutt huse«) und die Halbbauleute (»in beiden Hüsen der Brutt vnnnd des Brüdigams«). Hin-sichtlich der Köter bleibt unklar, ob an eine doppelte Feier zu denken ist.

7 »Ordnung Eines Erbaren Rahts der Stadt Bremen, Wie es hinführo Mit den ver-löbnussen, hochzeiten, kindtauffen, kirchgängen, begräbnussen, vnd bezahlung dero fenster, vnd was dem allen anhängig, in der vorstadt, wie auch den Stadt Bremischen Aembtern vnd Gerichten auf dem Lande sol gehalten werden. Ge-druckt zu Bremen, bei Berthold de Villiers, bestalter Buchdrucker daselbsten, im jahr 1634.« (benutzt wurde das Exemplar Brem. a. 842. A. 5. in der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen).

8 Ebd., S. 7.

9 Ebd., S. 6.

10 Ebd., S. 7.

11 Ebd., S. 10 u. 11.

sechs Uhr abends nach Hause gehen. Danach durfte »keine trummel oder ander spiellwerck mehr gehöret werden«<sup>12</sup>.

Je nachdem, ob der Gastgeber Baumann, Köter oder Brinksitzer war, wurde ihm erlaubt, 2 bzw. 1 bzw. 1/2 Tonne(n) Bier auszuschenken<sup>13</sup>. Auch die Qualität des Bieres wurde vorgeschrieben: Mehr als 3 Reichstaler durfte die Tonne nicht kosten<sup>14</sup>.

Ferner setzte der Rat die Höchstzahl, in geringerem Ausmaß auch die Art, der Gäste fest. Damit das überhaupt einen Sinn hatte, bestimmte die Kostordnung, dass, wer nicht eingeladen sei, dem Fest fernzubleiben habe. Dabei war vor allem an Knechte, Mägde, Kinder und Bettler gedacht<sup>15</sup>. Knaben unter zwölf und Mädchen unter zehn Jahren sogar einzuladen, wurde nachdrücklich verboten. Waren sie jedoch Geschwister, Kinder oder Hausgenossen der Brautleute oder aber »außländische frembde«, so galt dieses Verbot nicht<sup>16</sup>. Ein Baumann durfte 40, ein Köter 20 und ein Brinksitzer 10 Personen zur Hochzeit einladen. Ausdrücklich wurde hinzugesetzt, dass diese Zahlen durchaus unter-, aber nicht überschritten werden durften und dass unter sie alle männlichen und weiblichen Gäste, insbesondere auch Knechte, Mägde und Kinder, gerechnet werden sollten, nicht aber die Hausgenossen des Brautpaares und die Aufwärter<sup>17</sup>.

Um das Vertilgen eines Übermaßes an Speisen zu verhindern, wurde die Anzahl der »essen« (Gerichte) auf drei beschränkt, »worunter Butter vnd Kese mit begriffen sein sol«<sup>18</sup>. Butter und Käse – auf Brot, was als Selbstverständlichkeit unerwähnt zu bleiben pflegte – bildeten, wie Günter Wiegelmann nachgewiesen hat, vom 14. bis mindestens zur Mitte des 17. Jahrhunderts in Nordwestdeutschland den letzten Gang bei den Festmahlzeiten wohlhabender Bürger<sup>19</sup>. Es gibt Hinweise darauf, dass dieser Nachtisch nicht selten auch für die Festmahlzeiten anderer (niederer) Gesellschaftsschichten vorbildgebend wirkte<sup>20</sup>; sie scheinen aber, was die Landbevölkerung betrifft, bisher reichlich weit hergeholt<sup>21</sup>. Unsere Bremer Kostordnung von 1634 beweist nun erstmals zwingend, dass in der Tat auch bei Bauern, und schon in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, zumindest im Umkreis von Bremen, am Ende bestimmter Festmahle mit aller Selbstverständlichkeit regelmäßig Butter und

12 Ebd., S. 7.

13 Ebd., S. 9.

14 Ebd.

15 Ebd.

16 Ebd., S. 10.

17 Ebd., S. 7-8.

18 Ebd., S. 9.

19 Günter Wiegelmann, Butterbrot und Butterkonservierung im Hanseraum, in: Günter Wiegelmann / Ruth Mohrmann (Hrsg.), Nahrung und Tischkultur im Hanseraum, Münster / New York 1996, S. 478 u. 493; Günter Wiegelmann, Aus der Geschichte der Butter-Brot-Speisen, in: Helmut Ottenjann / Karl-Heinz Ziessow (Hrsg.), Die Milch, Geschichte und Zukunft eines Lebensmittels (= Arbeit und Leben auf dem Lande, 4), Cloppenburg 1996, S. 64 - 66.

20 Wiegelmann (wie Anm. 19), Butterbrot, S. 493.

21 Wiegelmann (wie Anm. 19), Butterbrot, S. 478; Butter-Brot-Speisen, S. 66.

Käse auf den Tisch kamen. Dies dürfte jedoch außer auf Hochzeiten höchstens noch auf Verlöbnisse, bei denen die Verordnung von 1634 ebenfalls drei Gerichte zuließ, zutreffen und galt vielleicht ohnehin nicht für alle Bauernklassen<sup>22</sup>.

Allein zwei Artikel der Kostordnung von 1634 widmen sich der Wahrung des Anstandes während der Feier. Sie seien hier auszugsweise wörtlich zitiert<sup>23</sup>:

»Artic. XIII.

Die Däntze sollen in den Häusern, vnd nicht ausser houses, oder auf den gassen angestellet vnd gehalten werden, worbei aber ein jedweder sich der ehrbarkeit befleissigen, des vngebürlichen vortrengens, vnd vnartigen, leichtfertigen, vnd vnhöflichen springens, lauffens, vnd vmb-schwengens, wie nicht weiniger alles gezäncks, scheltens, Gotteslästerlichen fluchens, schwerens, schlagen vnd rauffens gänzlich sich enthalten sol, [...]

Artic. XIV.

Vnd da über zuversicht ein tumult oder schlägerei entstünde, sollen die anwesende hochzeit gäste dieselbe zu stillen, vnd die vnwilligen von einander zu bringen sich bemühen, auch da jemand verwundet würde, den anfänger oder thäter anzuhalten, oder, da er vorflüchtig werden, vnd gefahr bei dem verwundten sich ereugen solte, denselben zu verfolgen, vnd, da immer möglich, in gefängliche haffte zu liefern, schuldig sein, [...]

Tänze waren also ein selbstverständlicher Bestandteil der Hochzeitsfeiern, worauf ja schon, in Zusammenhang mit deren Ende, die Erwähnung von Musik (»trummel oder ander spiellwerck«) hinweist. Artikel XIV, insbesondere die Erwähnung von Verwundungen, zeigt, dass das Habenhauser Vorkommnis von 1663 durchaus Vorläufer gehabt haben muss.

Für die Übertretung der Einzelvorschriften setzt die Kostordnung von 1634 verschiedene Geldstrafen fest (s. Tabelle 1).

Über die Wirkung der Bestimmungen von 1634 lässt sich kaum etwas sagen, da die Strafgeldregister in voller Breite überhaupt erst jetzt einsetzen und Verstöße gegen die Kostordnung gerade in dieser frühen Zeit im Allgemeinen nur sehr summarisch aufführen, etwa mit der bloßen Feststellung dessen, was ihretwegen während des ganzen Rechnungsjahres an Strafgeldern eingegangen war. Auch wo Namen genannt werden, bleibt es meist bei der Erwähnung des zu zahlenden Betrages, werden also Vergehen nicht benannt. Es gibt nur ganz wenige Ausnahmen von dieser Regel:

Gleich am 13. Juni 1636 wurde im Werderland eine Geldstrafe von 36 Groten dafür verhängt, dass auf der Hochzeit der Tochter von Hibbel Seggerman,

22 Am 15. Juni 1636 wurde ein gewisser Henrich Boelken, Einwohner des Werderlandes, zu einer Geldstrafe von 1 Bremer Mark verurteilt, weil er »bey der Kindtauffe butter vnd Kese gegeben« (gohgräfliche Administrationsrechnung des Werderlandes von 1636/1637, Strafgeldregister, in: StAB 2 - Q.2.A.6.).

23 »Ordnung [...] 1634« (wie Anm. 7), S. 10-11.

Tabelle 1: Geldstrafen nach den Kostordnungen von 1634 und 1660

<i>Vom Gastgeber zu zahlende Geldstrafen:</i>		
<i>1. Feste</i>		
Art des Verstoßes	Höhe in Rtlr.	
	1634	1660
Überschreitung der Gästehöchstzahl um mehr als zehn zusätzlich zur veränderlichen Strafe (s. 2.)	20	–
Abhaltung von Gastereien vor oder nach der Hochzeit	10	–
Ausdehnung der Hochzeitsfeier über mehr als einen Tag	10	10
Auftischen von mehr als drei Gerichten	6	–
Verstoß gegen die Biermengenbeschränkung	5	5
Kopulation außerhalb des Kirchspiels, wo das Brautpaar wohnen wird	4	–
Abhaltung der Hochzeitsfeier anderswo als im künftigen Wohnhaus oder Umzug hierhin mit Musik und Gepränge	4	–
Beendigung der Feier erst nach Sonnenuntergang (im Sommer) bzw. nach 18 Uhr (im Winter)	3	–

<i>2. Veränderliche</i>		
Art des Verstoßes	Höhe in Rtlr. pro Einheit	
	1634	1660
Für jede Person, um welche die Gästehöchstzahl überschritten wird	1	1
Für jedes fremde Mädchen unter zehn und jeden fremden Knaben unter zwölf Jahren, so eingeladen worden	1	–

<i>Von Hochzeitsgästen und Dritten zu zahlende Geldstrafen:</i>		
<i>1. Feste</i>		
Art des Verstoßes	Höhe in Rtlr.	
	1634	1660
Unterlassen der Bemühung, bei einer Verwundung als Folge eines Tumultes, des Täters habhaft zu werden	10	–
Aufenthalt im Hochzeitshause noch nach Sonnenuntergang (im Sommer) bzw. 18 Uhr (im Winter)	1	2
Ungebetenes Erscheinen auf der Feier	1	–

<i>2. Veränderliche</i>		
Art des Verstoßes	Höhe in Rtlr. pro Einheit	
	1634	1660
Erteilung der Erlaubnis an eine Tochter von unter zehn oder einen Sohn von unter zwölf Jahren, der Einladung zu einer Hochzeitsfeier zu folgen	1	–
Ungebührliches Betragen beim Tanzen	Nach Ermessen	–

einer Witwe, wie man annehmen muss, kleine Kinder geduldet worden waren<sup>24</sup>. Das war  $\frac{1}{2}$  Reichstaler, denn seit 1622 hatte der Reichstaler 72 Grote<sup>25</sup>. Die Strafe lag somit erheblich niedriger, als in der Kostordnung von 1634 angedroht. Ebenso brauchte im Holler- und Blockland 1651/1652 ein Johan Helmers dafür, dass »ehr zu viel Bier auff seiner Dochter hochzeit gehabt«, nur 2 Reichstaler zu bezahlen<sup>26</sup>, während es nach den Bestimmungen von 1634 5 Reichstaler hätten sein müssen. Schließlich wurde 1659/1660 im Niedervieland ein Borchert Stamer zur Zahlung von 4 Reichstalern verurteilt, »weiln Er des andern tages, nach der Hochzeit geste invitieret gehabt«<sup>27</sup>. 10 Reichstaler Strafe hätten der Kostordnung entsprochen. Die Gohgräfen ließen also von vornherein große Milde walten. Diese Zurückhaltung der Obrigkeit beim Vollzug der von ihr selbst geschaffenen Rechtsvorschriften wird uns noch öfter begegnen. Sie ist zusammen mit der Neigung, die Anzahl solcher Vorschriften zu erhöhen, ein Wesensmerkmal des frühneuzeitlichen Staates<sup>28</sup>.

Es dauerte nur 26 Jahre, bis der Rat eine neue Kostordnung für das Landgebiet erließ. Sie trägt das Datum des 25. April 1660<sup>29</sup> und wiederholt, z. T. in geraffter Form, die Vorschriften über Hochzeitsfeiern von 1634 mit Ausnahme derjenigen über die Abweisung nicht Eingeladener, die Anzahl der Speisen, das Fernhalten der Kinder, die guten Sitten beim Tanz und das angemessene Verhalten bei einem Tumult. Im Übrigen besteht der einzige Unterschied gegenüber 1634 in einigen Geldstrafen (vgl. Tabelle 1).

Die Kostordnung von 1660 bildete die rechtliche Basis für die zu untersuchenden Ereignisse in Habenhausen drei Jahre später.

### 3. Bräutigam und Braut

Uns von diesen Vorgängen ein klares Bild zu machen, wird um so eher gelingen, je besser wir über die Lebensumstände der Brautleute Bescheid wissen. Dass es wichtig ist, von beiden zumindest die Bauernklassenzugehörigkeit in Erfahrung zu bringen, ergibt sich bereits aus den Kostordnungen. Aber auch Unterschiede im Vermögen scheinen von Interesse. Ferner gilt es, die Grund-

24 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Werderlandes von 1636/1637, Strafgeldregister, in: StAB 2 - Q.2.A.6.

25 Hermann Jungk, Die bremischen Münzen, Münzen und Medaillen des Erzbisthums und der Stadt Bremen mit geschichtlicher Einleitung, Bremen 1875, S. 81.

26 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Holler- und Blocklandes von 1651/1652, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1. u.2.b.28., S. 172.

27 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Niedervielandes von 1659/1660, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1. u.2.b.40., S. 147-199.

28 Hierzu: Jürgen Schlumbohm, Gesetze, die nicht durchgesetzt werden – ein Strukturmerkmal des frühneuzeitlichen Staates?, in: Geschichte und Gesellschaft 23, 1997, S. 647-663.

29 »Ordnung, Wornach sich Eines E. Hochweisen Rahts der Stadt Bremen, Unterthanen uffm Lande, in den Gerichten und GohGräffschafften, mit den Hochzeiten, Kindertauffen, Todtenwachen, Traurbier und sonsten zu verhalten. Bremen, Gedruckt bey Arendt Wessels, E. E. Hochweisen Rahts bestaldtem Buchdrucker. Anno M. DC. LX.« (benutzt wurde das Exemplar in StAB 2 - Q.1.ggg.).

herren zu ermitteln, damit festgestellt werden kann, inwieweit sie an der Hochzeitsfeier beteiligt waren. Daher soll versucht werden, die bäuerlichen Anwesen der Eltern von Braut und Bräutigam exakt zu verorten. Erst dies erlaubt es auch, eine lebendige Vorstellung von den Schauplätzen des Geschehens zu gewinnen. Erschwert werden die Nachforschungen freilich durch den bedauernswerten Umstand, dass die erhalten gebliebenen Kirchenbücher der Kirche zu Arsten, bei der auch die Habenhauser eingepfarrt waren, erst mit dem Jahre 1701 einsetzen. Dadurch bedingt, können wir etwa über das Alter der Brautleute zum Zeitpunkt ihrer Heirat im Jahre 1663 und darüber, ob und, wenn ja, wie oft jeder von ihnen schon vorher verheiratet gewesen war, keinerlei Aussagen treffen.

Von dem Bräutigam Henrich Bohte ist, da er spätestens mit dieser Heirat Haushaltsvorstand wurde, zu erwarten, dass sein Name ab 1663 in dem Listematerial der gohgräflichen Verwaltung des Obervielandes auftaucht. Das früheste Dokument, das hier in Betracht kommt, ist eine Kontributionsbeschreibung vom 3. Januar 1671<sup>30</sup>. In ihr erscheint der Name – in der Form »Hinrich Bote« – zweimal, beide Male unter »Arster vnd Alcker«. Darüber, dass einer der beiden Träger dieses Namens der von uns Gesuchte ist, könnte selbst dann kein Zweifel bestehen, wenn nicht noch im Juni 1669 der obervieländische Gohgräfe einem gewissen Frerich Rüte eine Geldstrafe von 5 Reichstalern dafür auferlegt hätte, »daß er [...] seinem Schwager Henrich Boten eine Ohrfeyge gegeben«<sup>31</sup>. Frerich Rüte hieß, wie wir sehen werden, der Bruder von Henrich Bohtes Braut. Damit ist klar: Die Jungvermählten von 1663 nahmen damals Wohnung auf dem Anwesen des Bräutigams in Arsten.

Beim ersten »Hinrich Bote« in der Beschreibung von 1671 sind nun als einziges Vermögen 2 Kühe, beim zweiten 4 Hausfache, 3 Scheunenfache, 4 Pferde und 5 Kühe verzeichnet. Der zuerst aufgeführte Hinrich Bote nannte also keine Gebäude sein eigen, sondern wohnte zur Miete, war bloßer Häusling. Daher kann er mit dem Bräutigam von 1663 schon deshalb nicht identisch sein, weil dieser in seiner Wirtschaft einen Knecht beschäftigte<sup>32</sup>, denn das war bei einem Häusling undenkbar. Wir sind mithin berechtigt, die uns interessierende Person in dem anderen Träger des Namens »Hinrich Bote« zu erblicken. Er war ein Baumann und verließ um die Mitte der 1670er Jahre, offensichtlich wegen seiner hohen Geldschulden, Haus, Hof und Familie auf Nimmerwiedersehen. Sein Hof wurde daraufhin von der Grundherrschaft, »Kocke(n)mohrß Erben«, verkauft. Der Käufer wandelte ihn in ein bürgerliches Landgut um, jenes Arster Vorwerk, nach dem die Straße »Hinter dem Vorwerk« benannt ist. Das Gehöft ist dort zu suchen, wo heute das Haus Arster Heerstraße 10 steht<sup>33</sup>.

30 In: StAB 2 - Q.4.A.4.

31 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1668/1669, Strafgeldregister, in StAB 2 - P.1. u.2. b.48., S. 186.

32 Hauptquelle C.

33 Hans Hermann Meyer, Das Vorwerk in Arsten, in: Brem. Jb. 85, 2006, S. 42 - 64, hier: 42 u. 44 - 46.

Die Größe des Landguts betrug im 18. Jahrhundert 2 Land Landes. Nur fünf Arster Bauleute besaßen weniger (1 – 1 ½ Land Landes), drei dagegen hatten doppelt soviel (4 Land Landes)<sup>34</sup>. Mit entsprechenden Verhältnissen müssen wir für Henrich Bohtes Meierhof 1663 rechnen. Der Grundherr hieß in diesem Jahr nach Obigem wahrscheinlich »Kocke(n)mohr«. Bereits in einem Einwohnerverzeichnis des Obervielandes von 1624/1625<sup>35</sup> wird als Grundherr von »Hinrick Bote in Schnellen huse«, anscheinend einem Vorgänger Henrich Bohtes auf dessen Hof, »Marten Kokemohr« genannt. Dieser starb 1666<sup>36</sup>. –

Die Braut, Alke Rühle, hatte offenbar keine Eltern mehr, denn solche werden in den Akten von 1663 (Vernehmungsprotokollen) nicht erwähnt. Sie wohnte bis zu ihrer Heirat bei ihrem Bruder Frerich<sup>37</sup>, auf den das Meierrecht am elterlichen Anwesen in Habenhausen übertragen worden sein muss. Die Lokalisierung dieses Anwesens ist einigermaßen umständlich, da wir den Besitzer für diejenige Zeit festzustellen haben, aus der die erste brauchbare Flurkarte von Habenhausen vorliegt. Das heißt: Wir müssen uns bis 1838/40 vortasten.

Frerich Rühle starb irgendwann zwischen dem 11. November 1678 und dem 4. Februar 1680<sup>38</sup>. Die obervieländische Kontributionsbeschreibung vom 3. Januar 1671 führt ihn unter den Habenhausern als »Frerich Rüte« auf, und zwar mit folgendem Vermögen an Vieh und größeren Gebäuden: 7 Hausfache, 15 Scheunenfache, 7 Pferde und 9 Kühe<sup>39</sup>. Daran, dass wir es hier mit einem Baumann zu tun haben, kann nicht der geringste Zweifel bestehen. Hinsichtlich der Größe des Pferdebestandes und der Anzahl der Scheunenfache wurde Frerich Rüttes Hof in Habenhausen von keinem, hinsichtlich der Größe des Hauses und der Zahl der Kühe nur von einem einzigen weiteren Bauernhof übertroffen<sup>40</sup>.

1675 war Frerich Rühle Landesgeschworener von Habenhausen<sup>41</sup>. In dieser Dorfschaft lief die Landesgeschworenenschaft unter den Bauleuten unabhängig von der Größe der einzelnen Höfe von Haus zu Haus um. Da es hier 15 Bauleute gab, musste jeder Vollhof alle 15 Jahre den Landesgeschworenen stellen<sup>42</sup>. Die aus der Zeit von 1666 bis 1727 lückenlos erhaltenen obervieländischen Geschworenenlisten<sup>43</sup> erlauben es daher, den Stellwirt auf dem

34 Protokoll einer Befragung der Obervieländer durch ihren Gohgräfen vom 17. Oktober 1742, in: StAB 2 - Q.1.ii.1. – Zum Begriff »Land Landes« s. Bernhard Rutenberg, Ein Land Landes, in: Heimat und Volkstum, Jg. 1957, S. 110-114.

35 In: StAB 2 - Q.4.A.4. – Daran, dass es sich beide Male um denselben Hof handelt, kann es aufgrund der in Anm. 104 genannten Quellen aus dem Zeitraum 1625/1626 bis 1656 keinen Zweifel geben.

36 Kirchenbuch St. Martini, Beerdigungen, S. 548 (7. August 1666).

37 Hauptquellen B, D und F.

38 Meyer (wie Anm. 33), S. 46.

39 In: StAB 2 - Q.4.A.4.

40 Ebd.

41 Listen der Landesgeschworenen des Obervielandes, in: StAB 2 - ad Q.1. pp.4.

42 Hans Hermann Meyer, Die Vier Gohe um Bremen, Zur Verfassungsstruktur städtischer Territorien vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Hamburg (Diss. phil.) 1977, 1, S. 239.

43 In: StAB 2 - ad Q.1. pp.4.

Rühteschen Anwesen ab 1675 für jedes 15. Jahr festzustellen. Sowohl 1690 als auch 1705 hieß er »Henrich Rü(h)te«, und dieser Name erscheint auch noch einmal 1721 (nicht 1720, da sich 1716 der Zyklus um ein Jahr verschoben hatte).

Henrich Rühle war vermutlich ein Sohn Frerichs, aber bei dessen Tod zur Nachfolge noch zu jung gewesen. In einem Verzeichnis der obervieländischen Stellwirte vom 4. Februar 1680<sup>44</sup> ist nämlich der Name Frerich Rühtes vorerst durch »Frerich Rüten Witwe« ersetzt. 1685 dürfte Henrich die Stelle angetreten haben, denn in der ersten Jahreshälfte des folgenden Jahres wurde ein »Henrich Rüte« zu 8 Reichstalern Geldstrafe dafür verurteilt, dass er Haus und Hof ohne Wissen des Gohgräfen angenommen hatte<sup>45</sup>, und in der Kontributionsbeschreibung vom 18. Januar 1686<sup>46</sup> erscheint sein Name bereits als der eines der reichsten Habenhauser Bauern, während man denjenigen seiner Mutter vergebens sucht.

Nach 1721 hören wir von Henrich Rühle nichts mehr. Wer war sein Nachfolger? Aus der Zeit von Frerich Rühten Witwe hat sich eine Liste der Habenhauser Bauleute mit Angaben über die Größe ihrer Höfe in Land Landes erhalten<sup>47</sup>. Nach dieser Liste umfasste der Hof der Witwe Rühle als einziger in Habenhausen genau 4 Land Landes und war damit der zweitgrößte des Dorfes. Der größte Habenhauser Bauer überhaupt besaß 4 1/2 Land Landes. Die übrigen Bauleute hatten 1, 1 1/2, 2 oder 3 Land Landes. Eine ganz gleichartige Aufstellung liegt unter dem Datum des 17. Oktober 1742 vor<sup>48</sup>. Auch sie nennt beim größten der Habenhauser Bauern 4 1/2, beim zweitgrößten 4 Land Landes, bei allen anderen weniger. Der zweitgrößte Bauer in Habenhausen heißt in ihr Harmen Solte. Unter den Habenhauser Bauleuten erscheint dieser in der Kontributionsbeschreibung der Vier Gohe vom 25. April 1739<sup>49</sup> als »Harm Solter« und in der obervieländischen Kontributionsbeschreibung vom 30. November 1742<sup>50</sup> wieder als »Harmen Solte«. Hier ist sogar zusätzlich als Vorgänger »Hinrich Rüte« angegeben, was das bis jetzt Ermittelte schön bestätigt.

Harmen Solte wird auch wieder in einer »Specification dehrer sämtl. einge-seßenen [...]« des Obervielands (ohne Huchting) vom Oktober 1748<sup>51</sup> als einziger Habenhauser Baumann mit 4 Land Landes angegeben. Die Namen der Habenhauser Bauleute in diesem Dokument gleichen fast ohne Ausnahme denen im Kontributionsregister der Vier Gohe von 1750<sup>52</sup> und sind sogar in beiden Dokumenten in derselben Reihenfolge aufgeführt. Daher muss der uns interessierende Hof auch 1750 noch im Besitz von Harmen Solte gewesen

44 »Empfang von den frantzosischen Saluaguarden geldt«, in: StAB 2 - Q.4.A.4.

45 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1685/1686, Straf-geldregister, in: StAB 2 - P.1. u.2. b.73., S. 421.

46 In: StAB 2 - Q.4.A.4.

47 In: StAB 2 - Q.4.B.4.1.

48 In: StAB 2 - Q.1.ii.1.

49 In: Niedersächsisches Staatsarchiv Stade (im Folgenden: NStAS) Rep. 5 f - 41 - 464 - e I.

50 In: StAB 2 - Q.1.o.4.d.

51 Ebd.

52 StAB 2 - Q.1.o.4.b.

sein. 1802 saß auf ihm »Hinr. Solten Wbe.«<sup>53</sup>. Mit Hilfe der Angaben über die Grundherren und diesen geschuldeten jährlichen Leistungen, einerseits in dem soeben erwähnten Register von 1750, andererseits im Verifikationsprotokoll vom Juni 1844 zu der Katasterkarte Habenhausens von 1838/40, lassen sich die Namen der dortigen Bauleute aus beiden Quellen ohne große Schwierigkeiten einander zuordnen. Es ergibt sich aus dem Protokoll, dass auch 1844 noch die Witwe eines »Hinr. Solte« das in Frage stehende Anwesen bewirtschaftete, und aus der Karte, dass dieses Anwesen dort anzutreffen war, wo heute das Haus Schwedenstraße 15 steht<sup>54</sup>.

Wer waren die Grundherren der zum Hof gehörigen Ländereien? Gegen Mitte des 18. Jahrhunderts war Harmen Solte etwa zu gleichen Teilen einerseits von der kurhannoverschen Intendantur, andererseits von der dem Rat unterstehenden Verwaltung der »Geistlichen oder Unterstiftischen Güter« meierrechtlich abhängig<sup>55</sup>. Dem entspricht es, wenn in zwei Verzeichnissen der Grundherren Habenhauser Meier von 1667/1680 bzw. 1682/1685<sup>56</sup> bei »Frerich Rüten« bzw. »Hinrich Rüte« als einer von zwei Grundherren »Doct. Franciscus Köene« genannt wird, denn Professor Dr. Franz Koehne (1626–1689)<sup>57</sup> war 1674 mit der Verwaltung der Unterstiftischen Güter beauftragt worden und führte sie bis zu seinem Tode<sup>58</sup>. Der andere Grundherr heißt in dem ersten der beiden Dokumente »Commissarius Diltz«, im zweiten »Regirungs Rath Wulffsberg«. In letzterem haben wir Bartholomäus Wolfsberg vor uns, Mitglied des »Regierungsrats«, der schwedischen kollegialen Zentralbehörde in Stade, von 1663 bis 1675<sup>59</sup>, dessen Ausscheiden aus diesem Gremium man anscheinend nicht wahrgenommen hatte. Auch Diltz dürfte Beamter der Krone Schweden gewesen sein, die in Bezug auf die Herrschaft über das vormalige Erzstift Bremen Rechtsvorgängerin des hannoverschen Kurhauses war. –

Somit tritt klar zutage, dass die Familien von Braut und Bräutigam hinsichtlich des von ihnen bewirtschafteten Bodens von verschiedenen Grundherren

53 Konkordanz der obervieländischen Stellen von 1750 und 1802, in: StAB 2 - Q.1.o.8.

54 Katasterbezeichnung des Gehöfts: I 107 (Katasterkarte von 1838/1840, Blatt 1, in: StAB 4,118 - Karten - 67; Meßregister von 1838/1840, in: StAB 4,118 - Bücher - 11; Verifikationsprotokoll vom 11. und 21. Juni 1844, in: StAB 4,118 - Bücher - 57.

55 Schreiben Harmen Soltes an den Präsidierenden Bürgermeister vom 26. April 1741 mit Anlage, in: StAB 2 - Q.4.B.n.; Kontributionsregister der Vier Gohe von 1750, in: StAB 2 - Q.1.o.4.b. Die Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 30. November 1742 hat statt des Hinweises auf die Geistlichen Güter merkwürdigerweise »H. Ter Helle«. Der Ratsherr Johann Terhelle(n) war tatsächlich damals einer der Verwalter der Geistlichen Güter (Bremischer Staatskalender, Jg. 1741, S. 112 u. 143).

56 In: StAB 2 - Q.4.B.1.

57 Heinrich Wilhelm Rotermund, Lexicon aller Gelehrten, die seit der Reformation in Bremen gelebt haben [...], 1, Bremen 1818, S. 250.

58 Friedrich Prüser, Die Güterverhältnisse des Wilhadi-Stephani-Kapitels in Bremen, 2. Teil, in: Brem. Jb. 31, 1928, S. 169.

59 Beate Christine Fiedler, Die Verwaltung der Herzogtümer Bremen und Verden in der Schwedenzeit 1652–1712, Organisation und Wesen der Verwaltung (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv Stade 7), Stade 1987, S. 274 u. 309.

abhängen. Ja, es handelte sich bei diesen sogar um Vertreter verschiedener Grundherrenkategorien, nämlich im Fall der Braut um den eigenen und einen fremden Staat (öffentliche Grundherren), im Fall des Bräutigams um einen Privatgrundherrn.

Wichtiger war womöglich ein anderer Unterschied. Zwar gehörten beide Familien der Bauleuteklasse an, aber der Hof, von dem die Braut kam, war doppelt so groß wie der des Bräutigams<sup>60</sup>.

#### 4. Der Schauplatz

Der Titel der vorliegenden Arbeit deutet schon an, dass die Hochzeitsfeier nicht, zumindest nicht allein, wie es der Kostordnung von 1660 entsprochen hätte, »an dem Orthe, da die Hochzeitere zu wohnen kommen«, stattfand, denn dann hätte sie auf dem Bohteschen Hof in Arsten abgehalten werden müssen. Vielmehr dürfte sich Frerich Rühle schon geraume Zeit vorher, bei seiner eigenen Hochzeit, verpflichtet haben, seiner Schwester Alke als Teil der ihr als weichender Erbin zukommenden Abfindung eine freie Hochzeit zu gewähren. Dahingehende Klauseln finden sich mitunter in den frühneuzeitlichen Eheverträgen (sog. Brautbriefe) der bremischen Landleute<sup>61</sup>, und in den Fällen, wo sich aus ihnen später Verstöße gegen die Kostordnung ergaben, wurden diese von der Obrigkeit offenbar hingenommen.

Der Zufall will es, dass aus dem Jahre 1687 eine, wenn auch sehr knappe, Beschreibung des Rühtheschen Hauses vorliegt. Sie ist Teil des Textes eines Distractionsanschlags<sup>62</sup>. Die Länge des Gebäudes ist hier mit 129 Fuß (= 37,40 m), die Breite mit 54 Fuß (= 15,70 m) angegeben. Es handelt sich natürlich um ein niederdeutsches Hallenhaus mit dessen üblicher Gliederung in Kammerwerk, Feuerfach und Diele samt Stallkübungen. Alle Zimmer (zwei unterschiedlich große Stuben, die größere mit Wandtäfelung, und eine Kammer) waren gleich lang (16 Fuß = 4,63 m Innenmaß) und bildeten zusammen das Kammerwerk am rückwärtigen Ende des langgestreckten Hauses. Ihnen war das Feuerfach (Herdraum) von vermutlich etwa 25 1/2 Fuß (= 7,37 m) Länge mit den beiden bekannten Seitentüren in den Kübungen vorgelagert. Es folgte die Diele mit den seitlichen Viehständen (diese hatten eine Länge von

60 Befragungen der Obervieländer durch ihren Gohgräfen am 13. Dezember 1742 (Protokoll, in: StAB 2 - Q.1.ii.1.) und 1749 oder später (Protokoll, in: StAB 2 - Q.1.o.2.) ergaben, dass das Land Landes in Arsten und in Habenhausen gleich groß war.

61 Das früheste mir bekannte Beispiel ist der in einer notariell beglaubigten Abschrift von 1767 vorliegende Brautbrief des Paares Jacob Boschen und Gretje Riggers vom 5. März 1739, in: StAB 2 - Q.1. h.8.

62 StAB 2 - P.2. n.3. h.2. c.1., Nr. 37. Teile des gesamten Anschlagtextes sind wiedergegeben bei Ernst Grohne, Das Bauernhaus im Bremer Gebiet, Ein Beitrag zur Geschichte der niedersächsischen Bauweise (= Jahresschrift des Focke-Museums, 1941), Bremen 1941, S. 41, 72, 74 u. 88. Offensichtlich haben die Gebäude auf dem Rühtheschen Hof 1687 nicht den Eigentümer gewechselt, denn sonst hätte sich damals der Name des Stellwirts geändert. Henrich Rühle dürfte sie vielmehr bei der Distraction mit geliehenem Geld selbst erstanden haben.

78 Fuß = 22,56 m) und ganz vorn, wie man annehmen muss, ein Vorschauer, das um die 8 Fuß (= 2,31 m) lang gewesen sein mag.

Zum Zeitpunkt der Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 18. Januar 1686<sup>63</sup>, also noch kurz vor der Distraction, belief sich die Anzahl der Dielenfache auf 8. Das Haus war damit außergewöhnlich groß. Die Zahl von 8 Fachen ist bei ihm auch für 1699 und 1742 belegt.<sup>64</sup> Im letzteren Jahr hatte kein anderes Bauernhaus im Bremer Landgebiet – über Borgfeld und Huchting können freilich keine Aussagen getroffen werden – eine so hohe Fachzahl.

Können wir sicher sein, dass Henrich Rühtes 1687 zum öffentlichen Verkauf stehendes Haus noch immer dasjenige war, das uns als Schauplatz der Geschehnisse von 1663 interessiert? Das Hochzeitshaus könnte doch in den dazwischen liegenden 24 Jahren durch einen Neubau ersetzt worden sein.

Immerhin erhöhte sich die Zahl der Fache, die für das Rühtesche Haus bei der Kontributionssteuer in Anschlag gebracht wurde, von 1671 bis 1686 von 7 auf 8<sup>65</sup>. Das muss allerdings keineswegs bedeuten, dass inzwischen ein Neubau errichtet worden war<sup>66</sup>, und es weist in dieser Zeit auch nicht mehr auf eine Änderung der Zählweise hin<sup>67</sup>. Der Erhöhung der Fachzahl könnte durchaus eine bloße Verlängerung des Hauses um ein Dielenfach zugrunde liegen, wie sie etwa bei einer ohnehin fälligen Erneuerung der vorderen Giebelwand<sup>68</sup> verhältnismäßig leicht durchzuführen war. 7 Fache werden für das Haus bereits in der obervieländischen Kontributionsbeschreibung vom 18. und 19. Februar 1640<sup>69</sup> genannt. 7 war also auch die Anzahl der Dielenfache, die das Hochzeitshaus am 14. September 1663 aufwies.

Anhaltspunkte dafür, dass es irgendwann in den 23 Jahren danach, wegen des Wechsels in der Fachzahl also vermutlich im Zeitraum 1671–1686, zu einem Neubau kam, sind durchaus vorhanden. Auf dem Rühteschen Grundstück stand

63 In: StAB 2 - Q.4.A.4.

64 Kontributionsbeschreibungen des Obervielandes vom 9. Februar 1699, in: StAB 2 - Q.4.A.4. bzw. 30. November 1742, in: StAB 2 - Q.1.o.4.d.

65 Kontributionsbeschreibungen des Obervielandes vom 3. Januar 1671 und vom 18. Januar 1686, in: StAB 2 - Q.4.A.4.

66 Hans Hermann Meyer, Das Haus, das einer Hütte wich, Die Geschichte eines Bauernhauses aus dem Bremer Landgebiet (= Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Focke-Museum, 95), Bremen 1994, S. 106.

67 Ebd., S. 107-108.

68 Vgl. hierzu ebd., S. 91.

69 In: StAB 2 - Q.4.A.4. – Die Zahl erscheint dort beim Namen des Habenhauser Baumanns Henrich Ruete. Da im selben Schriftstück kein anderer Habenhauser Baumann dieses Namens vorkommt, muss der Genannte mit dem gleichnamigen Fähnrich des Obervielandes, der 1633 oder 1634 proklamiert wurde und als solcher bis 1655 nachzuweisen ist (s. Meyer [wie Anm. 42], 2, S. 491), identisch sein. Zum letztenmal fällt sein Name im Hofdienstgeldregister des Obervielandes von 1656 (in: StAB 2 - Q.4.A.3. a.2.b.). In der Liste der Habenhauser Bauleute, die sich in der »StadtBremischen Antwoth« unter dem 21. Juni 1661 findet (hierzu s. Anm. 97), ist er durch »Frerich Rüte« ersetzt. Dieser Frerich Rüte, vermutlich ein Sohn des Fähnrichs, ist uns als Ausrichter der Hochzeitsfeier von 1663 und Bruder der Braut bereits bekannt.

nämlich bis 1935, zuletzt neben einem 1816 in Massivmauerwerk errichteten Haupthaus, das an die Stelle des 1687 distrahierten getreten war<sup>70</sup>, ein altertümlich wirkendes Fachwerkgebäude, mit dem es eine besondere Bewandnis zu haben scheint. Der 19,20 m lange und 13,60 m breite Bau glich in jeder Beziehung einem Zweiständerhaus, nur dass Feuerfach und Kammerwerk fehlten (dort, wo man beide hätte erwarten sollen, war – offenbar nachträglich – ein scheunenartiges Gebäude quer angefügt worden). Durch das große Einfahrtstor betrat man eine 8 m breite Diele von 6 Fachen mit den üblichen seitlichen Stallkübungen. Die Hauptständer waren 0,36 m stark; ihre Höhe bis zum Balken betrug 3,60 m<sup>71</sup>. Sie wiesen Innenneigung auf, was bei Bauernhäusern unserer Gegend auf eine Entstehung spätestens um 1700 schließen lässt<sup>72</sup>. Die quadratischen Gefache der vorderen Giebelwand, die eher auf die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts verweisen, stehen dazu nicht im Widerspruch, denn eine vollständige Erneuerung ganzer Außenwände unter Beibehaltung des Innengefüges war nichts Besonderes<sup>73</sup>.

Wie Ernst Grohne überzeugend dargelegt hat, ist dieses eigenartige Bauwerk – ohne das Querhaus – mit einem in dem Distraktionsanschlag von 1687 als »viehaus« aufgeführten Nebengebäude von 66 Fuß (= 19,10 m) Länge und 48 Fuß (= 13,89 m) Breite identisch. Zuletzt diente es als Scheune und hieß im Volksmund »Schwedenscheune«<sup>74</sup>. Der Name spielt darauf an, dass im bremisch-schwedischen Kriege von 1666 der Befehlshaber der Schweden, Wrangel, den Rütteschen Hof in Habenhausen zu seinem Feldquartier gemacht hatte. Dies lässt sich nun freilich mit Archivalien bisher nicht belegen, hat aber, schon weil Frerich Rütte damals zu den reichsten Bauern des Obervielandes gehörte, viel für sich. Es gibt eine – sich möglicherweise auf inzwischen untergegangene Privatakten stützende<sup>75</sup> – Überlieferung, nach der in eben jener »Schwedenscheune« auf seinem Hof am 15. November 1666 der berühmte Habenhauser Frieden geschlossen wurde<sup>76</sup>. Falls es hiermit seine Richtigkeit hat, so kann das Gebäude 1666 unmöglich bereits als bloßes Viehhaus gedient haben.

70 Grohne (wie Anm. 62), S. 74, Anm. 51; Rudolf Stein, *Dorfkirchen und Bauernhäuser im Bremer Lande* (= Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen, 6), Bremen 1967, S. 440.

71 Grohne (wie Anm. 62), S. 92.

72 Meyer (wie Anm. 66), S. 98.

73 Ebd., S. 90-91.

74 Grohne (wie Anm. 62), S. 92.

75 Wie Herr Johann Fohne, der heutige Eigentümer des Hauses Schwedenstraße 15 (Nachfolgebau des erwähnten Hauses von 1816), mir freundlicherweise mitteilt, sind Papiere des alten Hofes nicht mehr vorhanden.

76 Der früheste bisher bekannte schriftliche Niederschlag dieser Überlieferung findet sich auf einer 1905/1907 von D. Kassens in Delmenhorst verlegten Ansichtskarte, die sowohl das frühere Viehhaus als auch das damalige Haupthaus zeigt (Focke-Museum, Inv.-Nr. 1979.785). In der Legende wird darauf hingewiesen, dass 1666 »hier« der Friede von Habenhausen unterzeichnet worden sei. Das »hier« mag sich nicht speziell auf das Viehhaus, sondern auf den ganzen Hof beziehen. 1928 heißt es dann bei Harry Wolff, *Bremer Land*, Bremen 1928, S. 44, erstmals ausdrücklich: »In der jetzigen Scheune des Fohneschen Hofes wurde der Frieden zwischen Bremen und Schweden geschlossen.«

Eine gründliche gefügekundliche Untersuchung der »Schwedenscheune« hätte sicherlich näheren Aufschluss darüber geben können, ob es sich bei ihr, und damit bei dem »viehaus« von 1687 um ein ehemaliges Bauernhaus handelte. Leider ist sie unterblieben<sup>77</sup>. Schon aus diesem Grunde können wir nicht entscheiden, ob die Vertragsunterzeichnung von 1666 oder gar bereits die Hochzeitsfeier von 1663 in dem 1687 beschriebenen Haupthaus oder noch in dessen Vorgängerbau, von dem der Dielenbereich vielleicht mit dem 1935 zerstörten, lange als Viehhaus und zuletzt als Scheune genutzten Gebäude identisch ist, stattgefunden hat<sup>78</sup>. In den Akten über den Verlauf der Hochzeitsfeier findet sich nichts, was zu dieser, und nichts, was zu jener Auffassung im Widerspruch stünde.

Einige Einzelheiten in den Vernehmungsprotokollen sind geeignet, das Bild vom Innern des Rühteschen Hauses zur Zeit der Hochzeitsfeier zu vervollständigen. So enthielten interessanterweise die Wand zwischen Feuerfach und Kammerwerk, die sogenannte Feuerwand, und die in sie eingesetzten Türen keinerlei Guckfenster, die es erlaubt hätten, aus den Hinterzimmern heraus das Feuerfach, die Diele und die seitlichen Ställe zu überblicken, ohne die Türen zu öffnen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts waren solche Fenster im Bremer Landgebiet eine Selbstverständlichkeit<sup>79</sup>. 1663 dagegen gewährte den Bewohnern von Rühtes Haus nur »ein klein löchlein« in der Stubentür die genannte so nützliche Sichtverbindung<sup>80</sup>. Es muss sogar noch offen bleiben, ob dieses kleine Loch mit voller Absicht gebohrt worden oder bei einer Beschädigung des Türblatts nur zufällig entstanden war. Fenster in den Außenwänden des Hauses werden dagegen oft erwähnt<sup>81</sup>. Dasselbe gilt vom offenen Herdfeuer<sup>82</sup>, ja, auch von dem über ihm vom Herdrahmen herabhängenden Kesselhaken<sup>83</sup>.

77 Nach Grohnes Ansicht wurde der Bau von vornherein als längs aufgeschlossene *Scheune* konzipiert (Grohne [wie Anm. 62], S. 92-93). Hiergegen lässt sich anführen, dass die Abmessungen des Gebäudes, seiner raumstrukturellen Glieder und seiner Hölzer zum Dielenbereich von Bauernhäusern, wie sie auf Vollhöfen des Bremer Landgebiets um die Mitte des 18. Jahrhunderts zu stehen pflegten, ausgezeichnet passen (vgl. Meyer [wie Anm. 66], S. 105, Abb. 30). Insbesondere die Breite der Diele spricht gegen eine Scheune, auch gegen eine Längsscheune, da bei einer solchen eine klare Trennung zwischen schmaler Durchfahrt und höchstens etwa zwei- bis zweieinhalbmals so breitem Bansenraum zu erwarten ist. Warum hätte man ferner 1687 das Bauwerk als »viehaus« bezeichnen sollen, wenn es eine Scheune war?

78 Die Ansicht, der Habenhauser Friede sei in dem 1687 beschriebenen Haus unterzeichnet worden, findet sich bei Hermann Frese, *Das alte Bremer Obervieland in Wort und Bild*, Bremen 1996, S. 33-34. Derselbe Verfasser hatte sich zehn Jahre vorher noch für die »Schwedenscheune« als Ort des Friedensschlusses entschieden (Hermann Frese, *Habenhausen, Ein Streifzug durch neun Jahrhunderte*, Bremen 1986, S. 26). Warum er seine Meinung änderte, verrät er nicht.

79 Meyer (wie Anm. 66), S. 78.

80 Hauptquelle D.

81 Hauptquellen B, C und D. Über Anzahl und genaue Lage werden wir im Unklaren gelassen.

82 Hauptquellen C, F und G.

83 Hauptquellen D und G.

Die Ställe beiderseits der Diele kommen insofern vor, als berichtet wird, einer der Gäste sei »durch den Kohstall« aus dem Hause gejagt worden<sup>84</sup>. Das kann man sich nur unter zwei Voraussetzungen vorstellen: 1) dass der Kuhstall, ebenso wie vermutlich der ihm gegenüberliegende Pferdestall, einen – für das Entmisten ohnehin wünschenswerten – eigenen Ausgang in der vorderen Giebelwand oder zumindest in deren Nähe besaß, eine sogenannte Dingtür, und 2) dass sich in ihm am Tage der Hochzeitsfeier kein Vieh befand. Besonders das letztere ist eigentlich selbstverständlich, denn von Maitag an bis in den November hinein pflegte sich das Vieh im bremschen Landgebiet auf der Weide zu befinden<sup>85</sup>. Der Kuhstall hatte übrigens, wie sich zeigen wird, herausnehmbare Stallbäume (senkrechte Holzstangen, die Tiere daran zu binden). Auch die Pferde wird man zumindest für den Hochzeitstag ausquartiert haben.

##### *5. Einladung und Zusammensetzung der Gästeschar*

Die Einladungen, die wir nach den Kostordnungen für die Habenhauser Hochzeitsfeier von 1663 voraussetzen können, müssen natürlich schon Tage, wenn nicht Wochen vorher ergangen sein. Sie wurden mündlich übermittelt, und zwar durch einen gewissen Leefke Meyer, einen verheirateten Mann, der mit seiner Frau auch selbst an der Feier teilnahm. In welcher Beziehung er zum Gastgeber und dessen Familie stand, ist unklar. Jedenfalls wurde er von Frerich Rühle nach der Schlägerei für deren Ablauf zum Zeugen benannt, aber so spät, dass er erst am 12. Januar 1664 seine Aussage machte. Dieser ist zu entnehmen, dass Leefke Meyer keineswegs alle Teilnehmer der Feier am 14. September 1663 persönlich kannte. Nach deren Ende hatte er mit seiner Frau den Rest der Nacht im Hause eines Habenhauser Landmanns namens Budde verbracht, und des anderen Mittags waren die beiden »mit den Bürgern auß Bremen nach Hauße« gegangen<sup>86</sup>. Dies kann nur bedeuten, dass der Hochzeitsbitter seine Wohnung nicht in Habenhausen hatte, sondern vermutlich in der Stadt Bremen, dass er aber nicht deren Bürger war. Anscheinend war es im Bremer Landgebiet nichts Ungewöhnliches, einen Stadtbremer als Hochzeitsbitter einzusetzen, zumal dieser seinen Dienst keineswegs unentgeltlich zu verrichten pflegte. 1718 nämlich gab es Streit zwischen dem zu Wohlstand gekommenen Rockwinkeler Krugwirt Johann Lachmund<sup>87</sup> und seinem Brauer, dem er für die Beschaffung und Bezahlung eines Hochzeitsbitters und andere Mühewaltung angeblich vier Scheffel Roggen zugesagt hatte<sup>88</sup>. Der Typ des Hochzeitsbitters als eines Lohndieners ist sonst in ländlichen Bereichen Mitteleuropas eher ungewöhnlich<sup>89</sup>.

84 Hauptquelle G.

85 Meyer (wie Anm. 66), S. 114, Anm. 144.

86 Hauptquelle D.

87 Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 305 - 307 u. 2, S. 495.

88 Schreiben des Brauers D. Bensen an den Gohgräfen des Holler- und Blocklandes vom 2. September 1718 und Notizen des Gohgräfen über eine Befragung Lachmunds in dieser Sache, in: StAB 2 - ad Q.1. pp.4.

89 Hermann Dettmer, Die Figur des Hochzeitsbitters, Untersuchungen zum hochzeitlichen Einladungsvorgang und zu Erscheinungsformen, Geschichte und

Seine Beteiligung am Hochzeitsmahl zur Ergänzung des Geldlohns konnte im Übrigen andernorts erst für das 19. und 20. Jahrhundert nachgewiesen werden<sup>90</sup>.

Die Nachrichten über Leefke Meyer sind das früheste Zeugnis, das wir aus dem Bremer Landgebiet über das Amt des Hochzeitsbitters (im bremischen Plattdeutsch »Kostbidder«<sup>91</sup>) besitzen. Was aus dem 19. Jahrhundert über dessen Ausstaffierung und Verhalten nach dem Eintreffen bei den Einzuladenden überliefert ist, darf selbstverständlich nicht ohne weiteres auf das 17. Jahrhundert übertragen werden. Dies gilt in besonderem Maße für den Wortlaut des vom Hochzeitsbitter aufgesagten gereimten Spruchs, da ein großer Anreiz bestanden haben muss, diesen abzuwandeln und mit Zutaten anzureichern. Schon dass die uns vorliegenden Versionen überwiegend hochdeutsch abgefasst sind, mahnt zur Vorsicht<sup>92</sup>. Im vorliegenden Zusammenhang scheint aber doch bedeutsam, dass sich die in den Versen ausgesprochene Einladung später nicht an einzelne Personen, sondern jeweils an das ganze Haus richtet<sup>93</sup>. Auch das von Rutenberg ausgewertete Anschreibebuch des Schlachters Hinrich Mester zählt die zur Feier Gebetenen nicht nach Personen, sondern nach »Häusern«<sup>94</sup>. Diese Praxis lässt sogleich an das Sozialgebilde des »Ganzen Hauses« denken, das bekanntlich die europäische Gesellschaft bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, teilweise sogar noch beträchtlich länger, geprägt hat. Man ist daher versucht, sie auch schon für das 17. Jahrhundert und damit für die von uns zu untersuchende Hochzeitsfeier als gegeben anzunehmen. Freilich steht sie im Widerspruch zu den einschlägigen Vorschriften der frühen Kostordnungen, die ja, wie wir sahen, stets die Anzahl nicht der »Häuser«, sondern der Personen begrenzen. Die Möglichkeit, dass in der Neuzeit der einzelne Hochzeitsgast zunächst als Individuum und erst viele Dezennien später als Glied eines »Hauses« eingeladen zu werden pflegte, ist

Verbreitung einer Brauchgestalt (= Artes Populares, 1). Frankfurt a. M. / Bern 1976, S. 342.

90 Ebd., S. 224.

91 Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs (wie Anm. 4), 1, Bremen 1767, S. 68.

92 1767 heißt es: »Die Hochzeitbitter bey den Bauern nöthigen ›de Venten bi dem Brögam, de Derens bi der Bruut,‹ die jungen Mannsleute bey dem Bräutigam, die Mädchen bey der Braut« (ebd., 1, Bremen 1767, S. 376). Von den zitierten plattdeutschen Worten kehrt in den aus dem Beginn unseres Jahrhunderts bekannten Bremer Hochzeitsbittersprüchen (s. Anm. 93) nichts wieder, auch nicht in verhochdeutschter Form.

93 Es liegen vor »Spruch des Hochzeitbitters im Bremischen«, in dem Manuskript »Bremer Lieder und Reime, gesammelt von Friedrich Rauers in Bremen. Nachträge Sept 1914« (Focke-Museum, Inv.-Nr. B.0763m) und die von Hoops (wie Anm. 2), S. 102-104, festgehaltene, aus dem Werderland überlieferte Version. Bei Rauers lauten die einschlägigen Zeilen: »Erstens soll gebeten sein, der Herr und die Frau, / Zweitens eure Söhne und Töchter, / Drittens eure Knechte und Mägde« sowie »Meine Rede ist aus. / Ich habe gebeten das ganze Haus.« Bei Hoops heißt es: »Meine Rede ist aus; / ich habe gebeten das ganze Haus. / Hat noch jemand in Ecken und Winkeln gegessen, / der soll auch nicht sein vergessen.«

94 Rutenberg (wie Anm. 3), S. 113.

daher, so unwahrscheinlich sie auch anmutet, vorerst nicht ganz von der Hand zu weisen. Jedenfalls bedarf sie der Überprüfung anhand der späteren, erst aus dem 18. Jahrhundert datierenden für das Landgebiet erlassenen Kostordnungen. Solche liegen vor unter dem 27. Januar 1730, dem 24. April 1744 und dem 29. Juni 1764<sup>95</sup>. Interessanterweise wird in den beiden Ordnungen von 1730 und 1764 die Höchstzahl der Personen, in derjenigen von 1744 aber die Höchstzahl der »Häuser« festgesetzt. Gerade der Umstand, dass letzteres bereits nach 20 Jahren wieder aufgegeben wurde, lässt den Schluss zu, dass ein Wechsel der Einladungsgepflogenheiten keineswegs stattgefunden hatte. Die Berechnung der Höchstzahl nach Häusern sollte vielmehr offenbar den Landleuten das Argument aus der Hand schlagen, bei der nun einmal von alters her üblichen Einladung nach Häusern sei es unmöglich, die genaue Anzahl der zu erwartenden Personen vorherzusagen, und infolgedessen schwierig, die vorgeschriebene Obergrenze einzuhalten. Diese Schwierigkeit bestand tatsächlich, wenn man nicht in übergroßer Vorsicht nur ganz wenige Häuser einladen wollte. Sie ist vermutlich für so manchen Fall einer Überschreitung der höchstzulässigen Anzahl geladener Gäste verantwortlich zu machen. Die ihr zugrunde liegende Übung, die Menschen häuserweise zur Hochzeitsfeier zu bitten, dürfen wir nunmehr getrost auch für 1663 voraussetzen. –

Tabelle 2 nennt die in den Vernehmungsprotokollen vorkommenden, bei der Hochzeit anwesenden Personen aus *Habenhausen*<sup>96</sup>. Bei Knechten wie auch bei Kindern geben diese Quellen anscheinend durchweg zusätzlich den Dienstherrn bzw. den Vater an. Daher kann davon ausgegangen werden, dass Namen ohne eine derartige Angabe solche von Stellwirten oder allenfalls Altenteilern sind. Diese in der linken Spalte aufgeführten Namen mit Ausnahme von »Warneke Budde« sind die der 15 Habenhauser Bauleute<sup>97</sup>. Warneke Budde ist sonst

95 Sammlung verschiedener Verordnungen welche in Handlungs- Schiffahrts- und Policey-Sachen der Kayserl. freyen Reichs Stadt Bremen so in älteren als neueren Zeiten ausgegangen, Bremen o. J., S. 363 - 367 (1730) u. 368 - 369 (1744); Sammlung von Verordnungen und Proclamen des Senats der freyen Hansestadt Bremen von 1751 bis 1810, Bremen 1820, S. 69 - 72 (1764).

96 Es bedeuten: \* = wurde als Zeuge vernommen (Hauptquelle D); \*\* = wurde bei der Schlägerei verletzt (Hauptquelle F); Bm. = Baumann; Kö = Köter.

97 Liste der Habenhauser Stellwirte vom 21. Juni 1661. Sie findet sich in einem unter diesem Datum vorliegenden Notariatsinstrument, dessen Entstehungsgrund in dem am Vortage durch Landleute aus dem damals schwedischen Gericht Achim und schwedische Soldateska auf das Dorf Habenhausen verübten Überfall zu suchen ist. Das Dokument gehört in den Zusammenhang des Streits um den Hastedter Bulten und ist abgedruckt in »StadtBremische Antworth auff die Von Königlicher Schwedischen Seithen, deroselben imputirte, gleichsamb à Senatu Bremensi committirte, Eingriffe und Contraventiones [...] Gedruckt Im Jahr 1666.«, S. 253 - 266. Es nennt 14 Bauleute und 13 Köter. Die Zuordnung zu den Bauleuten von 1661 ist bei den meisten männlichen Hochzeitsgästen von 1663 schon aufgrund der Namensgleichheit möglich (eine Gleichheit von Vor- und Zunamen zwischen einzelnen Bauleuten und Kötern des Jahres 1661 kommt nicht vor). Ergänzend wurden folgende Quellen herangezogen: Listen der Landesgeschworenen des Obervielandes, 1666–1727, in: StAB 2 - ad Q.1. pp.4.; Kontribu-

Tabelle 2: Nachgewiesene Habenhauser Anwesende bei der Hochzeitsfeier in Habenhausen am 14. September 1663

Stellwirte, allenfalls Altenteiler:		Unverheiratete Familienangehörige:	
Johan Meyer, Leutnant des Obervielandes *	Bm.	Arendt Meyer, Sohn des Johan Meyer **	
Johan Töelken *	Bm.	Herman Meyer, dessen Bruder	
Windeler Seekamp	Bm.	ein Bruder von Frerich Rühle	
Töelke Laerß * mit Frau	Bm.	ein weiterer Bruder von Frerich Rühle	
Frerich Rühle *, der Gastgeber mit Frau und Schwester Alke, der Braut	Bm.	Johan Töleken, Sohn des Johan Töelken **	
Henrich Meyer, Landesgeschworener von Habenhausen *	Bm.	die 14-jährige Stieftochter von Henrich Meyer **	
Johan Bolleman *	Bm.	deren 7-jährige Schwester	
Henrich Böhtker *	Bm.		
Dirich Budde **	Bm.	<b>Gesinde:</b>	
Henrich Tölken *	Bm.	Harmen Bötjer / Herman Bätier, »Dienstknecht zu Habenhausen«	
Cordt Bolleman * **	Bm.	Frerck Brockwehl, wohl Knecht von Dirich Boll(e)mans	
Harmen Budde	Bm.	Henrich Koppes, Knecht von Frerich Tölken	
Cord Tölken	Bm.	»Wichmans Knecht«	
Dirich Boll(e)mans mit Frau	Bm.		
Henrich Budde *	Bm.	<b>Der Habenhauser Schweinehirt:</b>	
Warneke Budde (Stellwirt 1671) (Kö?)		Frerich Gla(d)e(n) *	

tionsbeschreibung des Obervielandes vom 3. Januar 1671, in: StAB 2 - Q.4.A.4.; Register über »Empfang von den frantzosischen Saluagarden geldt« vom 4. Februar 1680, ebd.; Liste »Habenhauser GutsHerrn«, undatiert (1682/1685), in: StAB 2 - Q.4.B.4.1.; Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 18. Januar 1686, in: StAB 2 - Q.4.A.4. Spätestens von den 1690er Jahren ab gab es in Habenhausen allerdings nicht 14, sondern 15 Bauleute (undatiertes Kontributionsregister aus dem Zeitraum 8. Juni 1691 / 9. Februar 1699, ebd.). Der eine 1661 noch fehlende muss der Hochzeitsgast von 1663 namens Cord Tölken gewesen sein, der im Listenmaterial der Kontributionsverwaltung erstmals 1671 auftaucht, und zwar als Eigentümer eines Hauses von 4 Fachen (Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 3. Januar 1671, ebd.), was gut zu einem Baumann passt. – Zwischen den Kötern von 1661 und den Habenhauser Hochzeitsgästen von 1663 gibt es keinerlei Übereinstimmung von Vor- und Zunamen.

erstmal 1671 als Eigentümer eines Hauses von 1 Fach fassbar, wird also damals Besitzer einer Kötereı gewesen sein<sup>98</sup>. –

Die überlieferten Namen der bei der Hochzeit anwesenden *Arster* einzeln bestimmten Bauernklassen zuzuordnen ist schon deshalb schwieriger als bei den Habenhausern, weil zunächst unklar ist, was denn unter »Arster« zu verstehen sei. Der Ortsname »Arsten« wurde nämlich in zweierlei Bedeutung gebraucht. Zum einen bezeichnete er ein Haufendorf mit zugehöriger Gewinnflur, dessen Genossen in ihrer Gesamtheit zumindest in der Sorge für die Innehaltung der die Hutgerechtigkeit regelnden Ordnung autonom operierten. Äußerer Ausdruck dieser Autonomie waren das jährlich unter den Genossen wechselnde Amt der Feldgeschworenen, von denen es zunächst einen, später zwei gab<sup>99</sup>, und der gemeinsam zu unterhaltende Schweinehirt<sup>100</sup>. Von diesem Arsten im engeren Sinne ist ein Arsten im weiteren Sinne zu unterscheiden. Das größere Arsten umfasste außer dem soeben kurz umrissenen Dorf mit seiner Feldmark auch noch eine zweite, etwas kleinere Gewannsiedlung, »Alken« genannt. Auch sie hatte ihre eigenen Feldgeschworenen und Hirten, aber es gab nur ein Bauermal und nur einen Bauermeister für beide Dörfer<sup>101</sup>. Insbesondere stellten beide Feldmarken, so als handelte es sich um eine einzige, in jedem Jahr nur einen gemeinsamen Landesgeschworenen<sup>102</sup>.

Die Namen der an der Feier beteiligten »Arster« in Tabelle 3<sup>103</sup> sind teils den Vernehmungsprotokollen, teils dem obervieländischen Strafgeldregister von 1663/64, teils beiden entnommen. Diejenigen der Stellwirte in der linken Spalte oben verzeichnen zunächst sieben der 14 Bauleute von Arsten i. e. S., wie sie für das Jahr 1656 festgestellt werden können<sup>104</sup>, dann vier Kleinstellen-

98 Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 3. Januar 1671, in: StAB 2 - Q.4.A.4.

99 Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 336 - 338.

100 Ebd., 1, S. 340.

101 Ebd., 1, S. 323 - 324, 330, 332 - 333, 336 - 338 u. 340.

102 Ebd., 1, S. 40, 216 u. 244.

103 In Tabelle 3 bedeutet wieder \* = wurde als Zeuge vernommen (Hauptquelle D); Bm. = Baumann; Kö = Köter.

104 In den Registern der gohgräflichen Verwaltung wird zwischen Alker und Arster (i. e. S.) Stellwirten zum letzten Mal für mehr als 120 Jahre 1625/1626 (Register undeutlicher Zweckbestimmung, in: StAB 2 - Q.4.A.4.) unterschieden. Wir besitzen jedoch für die Zeit von 1649 bis 1656 die jährlichen Hofdienstgeldregister. Sie sind enthalten in den gohgräflichen Administrationsrechnungen des Obervielandes von 1649/1650 (in: StAB 2 - P.1. u.2. b.24., S. 388 u. 390), 1650/1651 (in: StAB 2 - P.1. u.2. b.26., S. 287), 1651/1652 (in: StAB 2 - P.1. u.2. b.28., S. 152), 1652/1653 (in: StAB 2 - P.1. u.2. b.30., S. 126), 1655/1656 (in: StAB 2 - P.1. u.2. b.33., S. 85 - 86) und 1656 März 1 – Juli 11 (in: StAB 2 - Q.4.A.3. a.2. b.). Das Hofdienstgeld wurde nur von Bauleuten erhoben, und zwar in Höhe von 36 Groten bei Voll- und 18 Groten bei Halbbauleuten. Es stellt sich heraus, dass die Hofdienstgeldregister, obwohl sie die Unterscheidung zwischen Alken und Arsten i. e. S. nicht vornehmen, sich an die Reihenfolge der Meierstellen in dem Register von 1625/1626 halten. Es ist daher wenigstens hinsichtlich der Bauleute möglich, die Namen derer in Alken und derer in Arsten i. e. S. getrennt voneinander für 1656 anzugeben. In den Fällen, wo sich der Name im Zeitraum 1656/1663 änderte

Tabelle 3: Nachgewiesene Arster Anwesende bei der Hochzeitsfeier  
in Habenhausen am 14. September 1663

Stellwirte, allenfalls Altenteiler:		Unverheiratete Familienangehörige:
Johan Torneman	Bm.	Lüder Warneken /Torneman, später Nachfolger von Johan Torneman auf dessen Hof
Herman Bolleman, aus Habenhausen gebürtig	Bm.	Albert Ladings, Sohn von Johan Ladings (= Laerß)
Henrich Bohte *, der Bräutigam	Bm.	Herman Bolman »gerken Sohn«
Herman Bohte *	Bm.	Berend Bohte, Sohn von Herman Bohte
Johan Laerß *	Bm.	Sohn von Garlich Boße (Lüder?)
Wichman Arens nunc Knieff, »auf des alten Henrich Knieffs Hoffstette« *	Bm.	Sohn von Garlich Boße (Wichman*?)
Harmen Gerdes	Bm.	Sohn von Garlich Boße (Garlich?)
Henrich Budde	Bm.	Sohn von Johan Ruers
Arp Weßels	Kö	noch ein Sohn von Johan Ruers
Johan Weßels	Kö	Albert Tornemans (Sohn von Henrich Torneman(ßen)?)
Albert Mehrens	(Kö?)	Albert Schomaker* (Sohn eines Kötters namens Hinrich Schomaker?)
Henrich Torneman(ßen) / Hinrich Thorneman		Claas Alers, Sohn des Alker Baumanns Henrich Alers
<b>Häusling:</b>		Claas, Sohn von Hilman (Hilleman Larß, ein Alker Baumann)
Johan Ruers (Häusling 1671)		
		<b>Gesinde:</b>
		Knecht von Johan Warneken
		Knecht von Henrich Bohte
		Knecht von Arp Weßels
		Knecht von Hinrich Thorneman
		Henrich Wyse, ein Knecht, aus Weyhe gebürtig
		Garbert Schlachter, ein Knecht, aus Leeste gebürtig
		Eyler Sengestacken, ein Knecht, aus Brinkum gebürtig

(bei Johan Torneman, Wichman Arens und Harmen Gerdes) halfen das Arster Kirchenrechnungsbuch von 1661–1740, in: StAB 2 - ad Q.4.B.2. a. (No. 3 a), S. 53, die Schatzbeschreibung des Obervielandes vom 13. Juni 1639, in: StAB 2 - Z.3.b.1. d.3., und der Rückgriff auf ältere Hofdienstgeldregister.

besitzer<sup>105</sup>. Der diesen folgende, als letzter aufgeführte Stellwirt kann keiner Bauernklasse sicher zugeordnet werden<sup>106</sup>. Johan Ruers ist als Häusling einzustufen, weil die Kontributionsbeschreibung von 1671<sup>107</sup> ihn zwar nennt, aber ohne Gebäudefache. Bei denjenigen Haushaltsvorständen, die keine Bauleute waren, bleibt unklar, ob sie in Arsten i. e. S. oder in Alken wohnten.

In der rechten Spalte finden sich unter den unverheirateten Familienangehörigen drei Söhne eines Mannes, der unter den in der linken Spalte aufgezählten Haushaltsvorständen nicht vorkommt: Garlich Boße. Dieser, ein Baumann aus Arsten i. e. S.<sup>108</sup>, war vielleicht selbst nicht anwesend, sollte aber im Zusammenhang mit der Hochzeit, wie wir hören werden, noch von sich reden machen<sup>109</sup>.

Man bekommt den Eindruck, dass so gut wie alle »Arster« Eingeladenen aus Arsten i. e. S. kamen. Die einzigen Hochzeitsgäste, von denen sich mit Bestimmtheit sagen lässt, dass sie aus Alken kamen, sind die beiden jungen Leute mit Vornamen Claas. Im Einklang damit erklärte der 1663 amtierende Landesgeschworene von Arsten i. w. S., der Alker Baumann Henrich Alers, später ausdrücklich, er sei nicht auf der Hochzeit zu Habenhausen gewesen<sup>110</sup>. –

105 Die dem Hofdienstgeld der Bauleute entsprechende Abgabe der obervieländischen Köter war das »Meyelgeld« (3 Grote). Meyelgeldregister sind den in Anm. 104 genannten Hofdienstgeldregistern aber nur in den Rechnungen für 1649/1650 und 1656 März 1 – Juli 11 beigelegt. Das letztere erwähnt die ersten drei der genannten vier Stellwirte. Alle vier sind in der Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 3. Januar 1671 (in: StAB 2 - Q.4.A.4.) verzeichnet.

106 Henrich Torneman(ßen) / Hinrich Thorneman kommt weder 1656 im Meyelgeldregister noch 1671 in der Kontributionsbeschreibung vor, wird auch 1664 als »ein Junger Kerll« bezeichnet (Hauptquelle G), und doch muss er Stellwirt gewesen sein, denn er hatte einen »Knecht« (gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1.u.2.b.44., S. 137).

107 S. Anm. 65.

108 Unter den Hochzeitsgästen werden einmal »Garlich Boschen [sic! sonst Boße] dreye söhne« erwähnt (gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1.u.2.b.44., S. 137), an anderen Stellen ein Lüder und ein Wichman Boße (Hauptquellen B, C, D und G), während Garlich Boße selbst ausdrücklich mit dem Zusatz »der alte« versehen wird (Hauptquelle D). Da nun überdies in Arsten und Alken weder 1656 noch 1671 außer Garlich ein weiterer Stellwirt namens Boße vorkommt, dürfte es sich bei Lüder und Wichman um Söhne des alten Garlich Boße handeln und der dritte Sohn wie sein Vater den Vornamen Garlich getragen haben.

109 Auch der Zuname Schomaker kommt unter den in Tabelle 3 genannten Haushaltsvorständen nicht vor. Ein Arster oder Alker Träger dieses Namens taucht im Listenmaterial der gohgräflichen Verwaltung erst 1671 auf. Er hieß mit Vornamen Hinrich und besaß ein Haus von 2 Fachen, war also vermutlich Köter (Kontributionsbeschreibung des Obervielandes vom 3. Januar 1671, in: StAB 2 - Q.4.A.4.). Albert Schomaker dürfte sein Sohn gewesen sein. – Der bei einem der Knechte angegebene Dienstherr Johan Warneken ist mit dem in der linken Spalte erwähnten Baumann Johan Torneman identisch (Kirchenrechnungsbuch, Arsten, von 1661–1740, in: StAB 2 - ad Q.4.B.2. a. [No. 3 a], S. 53).

110 Hauptquelle D.

Eine weitgehende Beschränkung auf die Bauleuteklasse ist, wie ersichtlich, bei den Arstern nicht mit der Eindeutigkeit auszumachen, wie sie bei den Habenhauser Gästen bestanden zu haben scheint. Woran liegt das? Bei einem Zusammenzählen der namentlich bekannten männlichen Gäste kommt man auf 23 Habenhauser und 32 Arster. Es kann aber kein Zweifel daran bestehen, dass gleich zu Beginn der Schlägerei die Habenhauser in deutlicher Überzahl waren. Eine Quelle meint sogar, sie seien doppelt so stark gewesen<sup>111</sup>. Dies dürfte bedeuten, dass eben doch, entgegen unserem ersten Eindruck, auch aus Habenhausen die Kleinstellenbesitzer in einer durchaus beachtlichen Anzahl gekommen waren, dass sie sich aber bei der Schlägerei sehr zurückhielten. –

Außer Arstern (in welchem Sinne auch immer) und Habenhausern verzeichnen die Quellen auch drei andernorts wohnhafte bäuerliche Teilnehmer an der Hochzeitsfeier. Einer von ihnen war Frerich Meyer, »am Steinwege wohnhaftig«<sup>112</sup>. Mit dem Steinweg ist der Buntentorsteinweg gemeint, der sich in der alten Feldmark Ledense oder Lehnstedt (zwischen der Neuenlander Straße und der Kleinen Weser gelegen) befand<sup>113</sup>. Frerich Meyer war ein dort ansässiger Kötter<sup>114</sup>. Die beiden anderen waren Johan Meyer »zu Ketsche« aus Ketsche bei Riede (Amt Syke) und dessen Tochter. Sie waren eingeladen worden, weil Johan Meyer zu Ketsche eine Schwester des Bräutigams Henrich Bohte zur Frau hatte<sup>115</sup>.

Weiterhin nahmen allein sieben Personen aus der Stadt an der Hochzeit teil. Wenn ihre Namen nicht täuschen, sollten sechs von ihnen bald das Altstadtbürgerrecht erlangen, sofern sie es nicht schon besaßen (das Datum vom Erwerb des Altstadtbürgerrechts ist in der folgenden Liste jedem Namen in Klammern hinzugesetzt). Es waren: Otto Cöpern (19. März 1655), Dr. (Eilardus) Esich (21. Mai 1666), Daniel Hanning (31. März 1642), Johan Protte (29. November 1632), Lüder Rose (30. Oktober 1634 oder 7. November 1664) und Dierich Stolte, ein Schneider (13. Juni 1663). Ferner kam aus der Stadt eine Frau, Anna Holsten, über die sich nichts hat ermitteln lassen<sup>116</sup>.

Davon, dass die Grundherrschaft unter den Gästen vertreten gewesen wäre, ist eigenartigerweise keine Rede, obwohl es anscheinend bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein üblich war, dass die Bauern ihre Grundherren zu Hochzeiten einluden<sup>117</sup>.

Die Obrigkeit, der Bremer Rat als Gerichts- und – wenngleich auf zwischenstaatlicher Ebene umstrittener – Landesherr vertraten einige Personen untergeordneten Ranges. So erschien der Gohgräfe des Obervielandes Johann Friedrich Zepper<sup>118</sup> nicht persönlich, ja, sogar sein Diener, der Vogt Hermann

111 Hauptquelle B.

112 Hauptquelle D.

113 Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 40-50 u. 216.

114 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1656, Meyelgeldregister, in: StAB 2 - Q.4.A.3.a.2.b.

115 Hauptquellen B, C und D.

116 Altstadtbürgerbuch von 1646–1657 (StAB 2 - P.8.A.19.a.2.d.) und 1657–1674 (StAB 2 - P.8.A.19.a.2.e.).

117 S. unten bei Anm. 152.

118 Meyer (wie Anm. 42), 2, S. 467.

Bischoff<sup>119</sup>, blieb zu Hause, aber immerhin kamen des Vogts Sohn und Tochter und des Gohgräfen Magd<sup>120</sup>. Zu den Repräsentanten der Obrigkeit ist auch der Pastor an der Kirche zu Arsten, Hermann Toibe<sup>121</sup>, zu rechnen. Er hat zumindest den friedlichen Teil der Hochzeitsfeier im Rühteschen Hause miterlebt<sup>122</sup>.

Der Vollständigkeit halber muss darauf hingewiesen werden, dass sich bei einem Hochzeitsgast namens Oltman Bolleman nichts über Wohnsitz oder Lebensumstände hat ermitteln lassen. Er wird in den Akten nur ein einziges Mal erwähnt<sup>123</sup>. Sein Verhalten während der Schlägerei deutet, wie wir sehen werden, darauf hin, dass er Habenhauser war. –

Zählt man alle in den Akten namentlich erwähnten männlichen Hochzeitsgäste zusammen, so ergibt sich: Aus Habenhausen und Arsten kamen zusammen 55, aus anderen Dörfern 2, aus der Stadt einschließlich des Vogtssohns 7. Hinzu kommen der Pastor, der Hochzeitsbitter und der soeben erwähnte Oltman Bolleman. Damit beträgt die Gesamtzahl der mit Namen genannten männlichen Gäste 67. Von den Stellwirten unter ihnen kann vorausgesetzt werden, dass jeder zumindest seine Frau mitgebracht hatte, wenn auch von diesen Ehefrauen nur selten einmal die Rede ist. Das ergibt für Habenhausen 15, für Arsten 11 und für die anderen Dörfer 2 Frauen. Zusätzlich sind 2 Habenhauserinnen (Töchter), die Tochter von Johan Meyer zu Ketsche, die Stadtbremerin Anna Holsten, die Frau des Hochzeitsbitters, die Magd des Gohgräfen und die Tochter des Vogts zu berücksichtigen. Damit kommen wir auf eine Mindestanzahl von 35 weiblichen Hochzeitsgästen.

Von den Brautleuten und ihren Familienangehörigen abgesehen, waren also auf der Feier wenigstens 102 Personen anwesend, wobei die mit hoher Wahrscheinlichkeit, wie oben dargelegt, zusätzlich erschienenen Habenhauser Kleinstellenbesitzer noch nicht eingerechnet sind. Damit war die nach der Kostordnung von 1660 höchstzulässige Anzahl von 40 Gästen um mindestens 62 überschritten, und es wäre deswegen eine Geldstrafe von wenigstens 62 Rtlr. fällig gewesen. Nun ist Frerich Rühle tatsächlich im Zusammenhang mit der Hochzeit seiner Schwester wegen Verstoßes gegen die Kostordnung zu einer Geldstrafe verurteilt worden. Diese belief sich aber nur auf 4 Bremer Mark 16 Grote, also ganze 2 Reichstaler<sup>124</sup>. Dass sie dem Gastgeber wegen Überschreitens der höchstzulässigen Gästezahl auferlegt wurde, steht keineswegs fest. Vermutlich verschloss die Obrigkeit in Anbetracht der von Rühle während der Feier erlittenen Unbill weitestgehend die Augen vor seinem Vergehen.

119 Ebd., 2, S. 480.

120 Hauptquellen C und D.

121 Otto Müller-Benedict/Hartwig Ammann, Bremer Pfarrerbuch, Die Pastoren der Bremischen Evangelischen Kirche seit der Reformation, 1, Bremen 1990, S. 44, u. 2 (1996), S. 172.

122 Hauptquellen C und D.

123 Hauptquelle D.

124 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1. u.2. b.44., S. 135.

## 6. Ort und Zeit der Trauungszeremonie. Das Schießen

Mit Bezug auf die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts und das Niedervieland schreibt Bernhard Rutenberg, dass die Hochzeitsfeiern nachmittags um 15 oder 16 Uhr begannen, und zwar mit der Trauung, die »stets im Hause, nicht in der Kirche« stattfand<sup>125</sup>. Hatte es sich damit im Bremer Landgebiet auch schon 200 Jahre früher so verhalten? Den Kostordnungen konnten wir ja hinsichtlich der Trauungszeremonie nur entnehmen, dass diese bis 1634 üblicherweise an einem Sonntag vollzogen wurde, von da ab aber nach dem Willen der Obrigkeit an einem Montagvormittag stattfinden und dem Mahl unmittelbar vorausgehen sollte. Das Motiv für den Wechsel hatte, wie der Leser sich erinnern wird, in der Absicht bestanden, einer Beeinträchtigung des Gottesdienstes aus dem Wege zu gehen. Darin mag man einen Hinweis erblicken, dass die Trauungen in der Kirche abgehalten wurden; zwingend ist dieser Schluss freilich nicht.

Es fügt sich glücklich, dass wir gerade im Hinblick auf das Kirchspiel Arsten über den Ort, an dem der Geistliche die Brautpaare traute, eine ausgezeichnete Quelle bereits aus dem 16. Jahrhundert besitzen: den im Zeitraum 1586/1597 entstandenen Entwurf eines Proklams des vieländischen Gohgräfen Bürgermeister Carsten Steding<sup>126</sup>. Er beginnt mit der Klage, dass »[...] Im Cerspel Arsten vnd Habenhuse by copulerung vnd thosamengeuunge Brutt vnd Brudegams, sick nu eine tid lang hero vast eine grote vnidlicke vnordnung vnd vngeborlicks wesen erholden: In deme solcke Personen, so sick in den standt der hilligen ehe tho begeuen bedacht[,] eher nicht dan vp den Auendt ock by lichte thor kercken gefurett.« Damit steht fest, dass zumindest bis dahin die Trauungen in der Kirche und frühestens in der Abenddämmerung vorgenommen worden waren. Der Text fährt fort: »Dar sick allerhandt gesinde by finden laten, ock de kostlude druncken vnd vull in de Kercken vngegestumer vnd vngeborlicker wyse ock mit geladenen fürbußen vnd ander wehr fallen, sick ock biß wylen gelusten laten scholen, in der Kercken aff tho scheten vnd in dat gewolffte tho steken; vnd dermaten tumultueren scholen, datt ock van dem Prediger sin ambt kume verrichtet werden können [...]«. Mit einem Feuergewehr (»fürbußen«), das wohl dieser oder jener volltrunkene Hochzeitsgast während der Trauung in der Kirche abschießen mochte, war in den Jahrzehnten um 1600 im Bremer Landgebiet so gut wie jeder Bauer schon wegen seiner Pflicht, sich in Kriegszeiten für die Wacht an der Landesgrenze bereitzuhalten, versehen. So mancher besaß auch einen langen Spieß, der sich für den in dem Proklam geschilderten Unfug des Hineinstechens in das Kirchengewölbe eignete<sup>127</sup>. Steding befahl nun allen Teilnehmern an künftigen

125 Rutenberg (wie Anm. 3), S. 115.

126 In: StAB 2 - Q.4.B.4.t. – Carsten Steding war Gohgräfe des Vielandes vom 13. Oktober 1586 bis zu seinem Tode am 19. Mai 1597; s. Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 91, u. 2, S. 462. Ein Proklam gleichen Inhalts wie das seine erging nach Johann Friedrich Iken, Die früheren Kirchen- und Schulvisitationen des Bremer Rats im Landgebiete, in: Brem. Jb. 17, 1895, S. 122, bereits 1568, doch bringt Iken keinen Beleg bei.

127 Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 271-272.

Hochzeitsfeierlichkeiten bei willkürlicher Strafe, zur Trauung nicht schon betrunken zu erscheinen und sich während der Zeremonie des Schießens, Stechens, Tumultuierens und anderer Ungebührlichkeiten zu enthalten. Die Tageszeit, zu der sie abzuhalten war, setzte er mit 11 Uhr »nah geholdener Predige« fest. Die Brautpaare sollten also auch weiterhin in der Kirche zusammengegeben werden, und der Zusatz beweist, dass dabei an einen anderen Wochentag als den Sonntag bis 1634 offenbar nie gedacht war. Ferner erklären die Worte »nah geholdener Predige« nunmehr eindeutig den in diesem Jahre beklagten störenden Einfluss der Kopulationen auf den Gottesdienst.

Der 14. September 1663 war ein Montag. Die seit 1634 bestehende den Wochentag betreffende Vorschrift, die ja erst 1660 erneuert worden war, wurde bei der Hochzeit von Henrich Bohte und Alke Rühle also eingehalten. Dafür, dass die Trauung in der Kirche stattfand, spricht bereits der Umstand, dass die später über die Schlägerei vernommenen Zeugen, deren Berichte mit der Ankunft der Arster Gäste am Rühteschen Hause einsetzen, über sie schweigen.

Jetzt, in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, wurden die Brautpaare des Bremer Landgebiets regulär um 12 Uhr mittags getraut. Viele von ihnen ließen mit ihren Gästen aber den Pfarrer bis 13 oder gar 15 Uhr warten. Aus diesem Grund wurde bei Kirchenvisitationen den Pastoren mehrfach anbefohlen, nach 13 Uhr keine Einsegnungen mehr vorzunehmen und zu spät eintreffende Brautleute und deren Eltern dem Gohgräfen zur Bestrafung zu melden. Das geschah, »damit nach geendigter copulation die Hochzeitleute desto ehender zu tische sitzen, vnd der ordnung nach zeitig zu hauß gehen, d[as] nachtschwarmen zu verhuten.«<sup>128</sup>

An jenem 14. September 1663 erschienen die Arster beim Hochzeitshaus um 14 Uhr, »allererst«, wie der Gastgeber Frerich Rühle später hinzusetzte<sup>129</sup>, was wohl bedeuten soll, dass er sie eher erwartet hatte. Demnach begann die Feier in Habenhausen anscheinend nicht, wie vorgeschrieben, unmittelbar im Anschluss an die Trauung, und zu dieser dürfte man sich kaum viel später als 12 Uhr in der Arster Kirche versammelt haben. Hierauf deutet auch der Umstand, dass zumindest einer der Arster, Lüder Warneken, bereits geraume Zeit vorher eingetroffen war<sup>130</sup>. Die Wegstrecke von der Arster Kirche bis zu Rühtes Haus maß immerhin gut 2 km.

Die um 14 Uhr ankommenden Arster waren nach dem Zeugnis Frerich Rühles »sämtlich toll und voll« und hatten vier oder fünf »Röhre« (Büchsen) bei sich, mit denen sie Schuss auf Schuss abfeuerten. Als sie sich seinem Hause näherten, sei er hinausgegangen und habe sie gebeten, mit dem Schießen aufzuhören, um seine Gebäude zu schonen. Ja, schon vorher habe er die

128 Kirchenvisitationsprotokolle in den Kirchenrechnungsbüchern: Walle, 5. Juni 1670 und 1. September 1681 (StAB 2 - Q.2.B.2. a.2. a., S. 111 bzw. 158 - 159); Horn, 21. Juni 1674 (StAB 2 - Q.3.B.5. d.2. b., S. 75, hieraus das Zitat); Oberneuland, 1. April 1694 (StAB 2 - ad Q.3.B.10. a.2., S. 90).

129 Hauptquelle C.

130 Hauptquelle B.

Arster Hochzeitsleute ersuchen lassen, keine »Röhre« mitzubringen<sup>131</sup>. Die Furcht Frerich Rühtes um seine Gebäude bei Gebrauch der damals üblichen primitiven Vorderladergewehre wird verständlich, wenn wir uns vor Augen halten, dass die Dächer mit Stroh gedeckt waren und teilweise bis auf Mannshöhe herabreichten. Später wurden drei Arster, weil sie zur Feier Gewehre mitgebracht hatten, zu je 2 Rtlr. Geldstrafe verurteilt, nämlich Arp Weßels, Wichman Bosche und der Bräutigam Henrich Bohte<sup>132</sup>. Offenbar waren also Braut und Bräutigam getrennt voneinander von der Kirche zum Hochzeitshause gegangen, der Bräutigam geraume Zeit später als die Braut. Das kommt uns Heutigen merkwürdig vor, erklärt sich aber daraus, dass der Ehebund nicht schon als mit der kirchlichen Trauung geschlossen galt. Es musste vielmehr noch etwas hinzukommen, wovon weiter unten die Rede sein wird.

Steht das Mitbringen und Abschießen der »Röhre« an diesem 14. September 1663 in der Tradition des von Carsten Steding etwa 70 Jahre zuvor verbotenen Missbrauchs von Feuerwaffen zur Untermalung und Störung der Vermählungsfeierlichkeiten in der Kirche? Ganz unverkennbar herrschte hier eine gewisse Kontinuität vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Am 4. November 1610 verbot der Gohgräfe des Holler- und des Blocklandes in einem Proklam<sup>133</sup> allen Einwohnern dieser Lande bei 5 Bremer Mark Geldstrafe und Verlust der Waffe, sich bei Hochzeiten »mitt Röhren vnd wehren« einzufinden, und begründete diese Maßnahme damit, »dat fast vp allen Hochtiden [...] vele schlegerie, Ja vnderwylen Mordt vnd Dodtschlege darher entstanen vnd vorsaaket werden, dat sick de Geste gelusten lahten mitt Röhren, Rappiren oder wehren In solcke ehrlicke Bysamenkumpst tho erschinen, vnd darmit tho dantzen vnd springen vnd vngenoechte anthorichten [...]«. Und 1658 oder 1659 erlegte einer seiner Nachfolger einem gewissen Daniel Berenß eine – freilich niedrigere – Geldstrafe u. a. dafür auf, dass er »auff seiner Hochzeit geschaten«<sup>134</sup>. Dies ist, von unserem Habenhauser Beispiel abgesehen, der einzige Fall einer Bestrafung ausdrücklich wegen Schießens auf Hochzeiten aus allen vier bremischen Gohgräfschaften, zumindest bis 1741. Er deutet aber nicht so sehr auf eine geringe Verbreitung der Unsitte als vielmehr darauf, dass die Obrigkeit sie in den einzelnen Teilen des Bremer Landgebiets mit unterschiedlicher Härte bekämpfte. 1715 wurde bei einem solchen Schießen in Timmersloh ein Mann – versehentlich, wie man annehmen darf – getötet, und im Niedervieland trugen im selben Jahre mehrere Menschen Verletzungen davon, als von den Schüssen erschreckte Pferde mit ihren Wagen durchgingen<sup>135</sup>. Daraufhin ließ der Bremer Rat am 13. Dezember 1715 endlich ein allgemeines Verbot des Abschießens, ja Mitführens von Feuerwaffen auf ländlichen Hochzeiten ergehen, und zwar in einem Proklam<sup>136</sup>,

131 Hauptquelle D.

132 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1. u.2. b.44., S. 136.

133 In: StAB 2 - Q.3.A.4.

134 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Holler- und Blocklandes von 1658/1659, Strafgeldregister, in: StAB 2 - Q.3.A.11.g.

135 Wittheitsprotokoll vom 22. November 1715, in: StAB 2 - P.6.A.9. c.3. b.26., S. 478 - 479.

136 Sammlung verschiedener Verordnungen (wie Anm. 95), S. 387-388.

dem zu entnehmen ist, dass das Abfeuern der Gewehre »zu vermeintlichen Ehren« der Braut und des Bräutigams, sonderlich bei deren Heimführung und durch nächste Anverwandte, zu geschehen pflegte. Dies deckt sich ungefähr mit den Berichten von der Habenhauser Hochzeit, der unser besonderes Augenmerk gilt. Aber auch darauf, dass manche Gäste »so gar in denen Häusern selbst, beym Trunck sich von solchen Plackereyen nicht enthalten«, wurde hingewiesen. Das Verbot begründete der Rat mit der Gefahr von Brandschäden wie auch für Leib und Leben einzelner Festteilnehmer. 1744 wurde ein solches Verbot in die Kostordnung aufgenommen. Sie sprach vom gefährlichen Schießen »mit Pistolen, Puffern oder andern Schieß-Gewehr«<sup>137</sup>. Die Kostordnung von 1764 übernahm diese Formulierung<sup>138</sup>, und sogar noch die »Feuer-Polizeiordnung« für das Landgebiet vom 29. Mai 1820 sprach das Verbot des Schießens bei Hochzeiten abermals aus<sup>139</sup>. Ein letzter Abglanz des gefährlichen Brauchs ist in folgenden Versen des von Heinrich Hoops niedergeschriebenen Hochzeitsbitterspruchs enthalten: »[...] Die Junggesellen müssen haben / ihren Karabiner auf der Achsel, / ihren Püster in der Tasche, / damit sie können schießen puff, puff, / daß den jungen Mädchen das Herz im Leibe lacht [...]«<sup>140</sup>.

### 7. Regelhafte Züge der eigentlichen Hochzeitsfeier

Als Festräume kamen schon wegen der großen Zahl der Gäste die Zimmer des Kammerwerks nicht ernsthaft in Betracht. Wie allgemein noch im 19. und – der Verfasser erinnert sich aus eigenem Erleben – bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts wird die Hochzeit daher auf der Diele gefeiert worden sein, wobei das Feuerfach hinzugedacht werden muss<sup>141</sup>. Wir werden sogleich in anderem Zusammenhang auf Hinweise stoßen, die das bestätigen.

Gleich nach der Ankunft des Bräutigams setzten sich die Gäste, und zwar »die Arster bey einem Tisch, die Habenhauser aber bey den zween übrig Tischen«<sup>142</sup>. Die Tische waren länglich, denn Arster und Habenhauser saßen – auf Bänken und Stühlen – Rücken an Rücken<sup>143</sup>. Daraus folgt, dass die beiden Tische der Habenhauser miteinander fluchteten. Ja, sie stießen – jeder mit einer unbesetzt gebliebenen Schmalseite – unmittelbar aneinander und bildeten so eine einzige lange Tafel, denn anders wäre nicht verständlich, warum einmal nur von *dem* Tisch der Habenhauser die Rede ist<sup>144</sup>. Die Trennung nach Dorfschaften wurde freilich in einem Fall durchbrochen: Der Arster

137 Ebd., S. 369. – Unter »Puffer« ist eine »Sackpistole, Terzerol« zu verstehen (Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs [wie Anm. 4], 3, Bremen 1768, S. 370).

138 Sammlung von Verordnungen und Proclamen (wie Anm. 95), S. 71.

139 Sammlung der Verordnungen und Proclame des Senats der freyen Hansestadt Bremen, Jg. 1820, S. 27.

140 Hoops (wie Anm. 2), S. 103.

141 Rutenberg (wie Anm. 3), S. 115.

142 Hauptquelle B.

143 Hauptquellen D und E.

144 Hauptquelle B.

Herman Bolleman nahm, weil er aus Habenhausen gebürtig war, nicht am Tisch der Arster Platz, sondern setzte sich zu den Brüdern seiner Mutter, den Habenhausern Harmen und Warneke Budde. Diese sollen daraufhin – nach dem Zeugnis eines Arsters – zu ihm gesagt haben: »Eß ist guth, daß du bist bey uns sitzen gangen, du behelst daß fell noch woll gantz, die anderen Arster werden noch woll eine Dracht stöße bekommen.«<sup>145</sup>. Gleichviel ob die Behauptung des Arster Zeugen zutrifft, sie zeigt, dass Herman Bollemans Verhalten als solches wohl ungewöhnlich war, aber keineswegs Anstoß erregte.

Ferner gab es »des Breutigams« Tisch<sup>146</sup>. Diese Ausdrucksweise kann nur bedeuten, dass der Bräutigam mit seiner Herkunftsfamilie an einem anderen Tisch saß als die Braut mit der ihren und dass dem Tisch des Bräutigams ein Tisch der Braut entsprochen haben wird. Dieses Getrennsitzen des Brautpaares<sup>147</sup> entspricht den bereits erwähnten getrennten Wegen der beiden gerade einander Angetrauten von der Kirche zum Hochzeitshause. Darauf, dass der Bräutigams- und der Brauttisch dem Range nach gleich erschienen und nahe beieinander aufgestellt waren, wird Bedacht genommen worden sein. Der Frage, wo sie standen, wie auch der anderen Frage, wo sich die nicht aus Arsten oder Habenhausen stammenden Gäste niedergelassen hatten, lässt sich mit Hilfe der Aussage des Hochzeitsbitters Leefke Meyer zu Leibe rücken. Dieser gab später u. a. zu Protokoll, er habe gegen Ende der Mahlzeit, als bereits die Lichte angesteckt waren, also bei relativer Dunkelheit, »vernommen, daß mitten im Hause zwischen zweyen Knechten [...] eine schlägerey vorgegangen [...]«<sup>148</sup>. »Mitten im Hause« ist bei der Größe des Gebäudes einer Stelle mitten auf der Diele, vielleicht geringfügig in Richtung auf das Feuerfach verschoben, gleichzuachten. Dass Meyer von der tätlichen Auseinandersetzung nur »vernommen« hatte, beweist, dass sich sein eigener Platz nicht »mitten im Hause« befand, denn sonst wäre er deren Augenzeuge gewesen. Das Protokoll fährt fort: »Er, Deponens, were daruff oben ins Hauß gangen, hette Frerich Rüten und Oltman Bolleman mit in die Stuben gezogen, [...]«<sup>149</sup>. »Oben« hieß also soviel wie »nahe dem Kammerwerk«. Der Ausdruck spielte offensichtlich darauf an, dass der Dielenfußboden ein Gefälle zum Einfahrtstor hin aufwies<sup>150</sup>. Da »oben«, wie aus dem zuletzt zitierten Satz hervorgeht, u. a. der Bruder der Braut saß, muss folglich der Braut wie auch des Bräutigams Tisch hier, d. h. am oberen Ende der Diele, oder, was wahrscheinlicher ist, sogar im Feuerfach gestanden haben, möglicherweise so, dass sie und die Tische der Arster und Habenhauser ein »Hufeisen« bildeten. Es ergibt sich aus Leefke

145 Ebd. Die Akten bringen wörtliche Zitate von mündlichen Äußerungen auf der Hochzeitsfeier anwesender Landleute immer nur in hochdeutscher Fassung, obwohl zweifellos jeder dieser Menschen sich plattdeutsch ausgedrückt hat.

146 Hauptquellen D und G.

147 Man fühlt sich an Pieter Brueghels d. Ä. um 1568 entstandenes wohlbekanntes Gemälde »Bauernhochzeit« erinnert, auf dem Braut und Bräutigam nicht als Paar, sondern durch zwei andere Personen voneinander getrennt, an der Festtafel sitzen.

148 Hauptquelle D.

149 Ebd.

150 Meyer (wie Anm. 66), S. 95 - 96 u. 99.

Meyers Worten weiter, dass dieser während der Mahlzeit nicht nur nicht »mitten«, sondern auch nicht »oben« im Hause plaziert gewesen sein kann, sondern »unten« gesessen haben muss, vielleicht an einem weiteren, in den Quellen nicht genannten Tisch, und Ähnliches dürfte auch für die Gäste aus Orten außerhalb des Kirchspiels Arsten gelten. Bei den Bremer Bürgern und dem Prediger lässt sich allerdings kein anderer Platz als an oder nahe einem der beiden durch ihre Nähe zum Feuer sowohl im Range herausgehobenen als auch im Hinblick auf die Behaglichkeit begünstigten Tische des Brautpaares vorstellen.

Die Gäste nach bestimmten gängigen Kriterien an verschiedenen Tischen zu plazieren war bei Hochzeiten im Bremer Landgebiet auch später noch Brauch. So begrenzte die Kostordnung des Rats von 1730 die Menge der Einzuladenden nach Anzahl nicht nur der Personen, sondern auch der Tische und nahm dabei folgende Differenzierungen vor: »[...] daß ein Bau-Mann nur zwey Tische, und zwar einen jeden zu zwölf Personen gerechnet, von Land-Leuten (worunter aber die im Hause seyende Personen nicht mit sollen gerechnet werden) haben möge; wann aber Jemand ausserdem, auf der Hochzeit, Personen, so in der Stadt wohnen, mit verlangete, soll denen Meyern dafür annoch ein Tisch von zwölf Personen zugestanden werden.«<sup>151</sup> Die Kostordnung von 1764 nahm diese Bestimmung wieder auf, ließ aber für jeden der beiden durch Landleute zu besetzenden Tische 24 und für den durch Städter zu besetzenden Tisch 18 Personen zu. Außerdem legte sie fest, dass unter die 18 Städter der Brautleute Grundherren nicht mitbegriffen sein sollten<sup>152</sup>. Diese werden sich für gewöhnlich zu den am Bräutigams- und am Brauttisch Sitzenden gesellt haben.

Die Kostordnungen von 1730 und 1764 verdeutlichen jedenfalls, dass es sich bei der Ordnung der Tische von 1663 im Rühteschen Hause nicht um einen Einzelfall handelt, sondern dass sie einem Herkommen entsprach, einem Herkommen freilich, über dessen damaliges Alter wir nichts wissen. Das gilt selbst für die Trennung der Gäste nach Dorfschaften, zu der es aber nur dann gekommen sein wird, wenn Braut und Bräutigam aus verschiedenen Dörfern stammten, und die augenscheinlich nur deshalb in den beiden genannten Kostordnungen keinen Niederschlag fand.

Über die Sitzordnung an jedem einzelnen der Tische, z. B. darüber, ob die verheirateten Frauen bei ihren Ehemännern saßen oder eine abgesonderte Gruppe bildeten, wissen wir nichts. Zweimal heißt es von einem Habenhauser, er sei zu den Arster »Venten« (Jünglingen) an den Tisch getreten<sup>153</sup>. Folglich saßen am Tisch der Arster alle unverheirateten jungen Männer an einer bestimmten Stelle beisammen, und nicht etwa jeder bei seinen Eltern.

Über die Tische und Sitzmöbel sagte Frerich Rühle später, dass er sie »mehrtheils undt in zimlicher anzahl von der nachbarschaft entlehnet« habe<sup>154</sup>.

151 Sammlung verschiedener Verordnungen (wie Anm. 95), S. 364 - 365.

152 Sammlung von Verordnungen und Proclamen (wie Anm. 95), S. 70. Den Kötern wurde in allem die Hälfte zugestanden (ebd., S. 70 - 71).

153 Hauptquellen C und D.

154 Hauptquelle E.

Man saß also an wirklichen Tischen, und nicht etwa an auf Böcke gelegten Brettern, wie dies Rutenberg mit Bezug auf das 19. Jahrhundert berichtet<sup>155</sup>.

Über die auf der Feier getragene Kleidung ist den Quellen fast gar nichts zu entnehmen. Die Männer trugen Hüte, denn vieren von ihnen wurde der eigene während der Schlägerei vom Kopf gerissen und zerschnitten<sup>156</sup>. Dass bei Tische die Kopfbedeckungen nicht abgenommen wurden, ist kein Wunder, denn im niederdeutschen Hallenhaus jener Zeit war bei weitem nicht jene behagliche Wärme zu erzielen, die wir heute in unseren Wohnungen für selbstverständlich halten<sup>157</sup>. »Geheizt« wurde nur mit dem offenen Herdfeuer, und das war eine gute Woche vor Herbstbeginn, besonders für die weit entfernt auf der Diele Sitzenden, nicht eben viel. Den Hüten der Männer werden bei den Frauen Hauben entsprochen haben.

Während der Mahlzeit dürfte der Geistliche mindestens ein- oder zweimal mit allen Anwesenden gebetet haben, denn die 1686 ergangene »Verordnung Wornach die Prediger auff dem Lande sich zu halten« schrieb u. a. vor: »In den Kirchlichen Ceremonien und bißhero bekanten üblichen Gebrauch soll der Prediger nichts neues anfahen: die öffentliche Gebehte in den Kirchen, wie auch auff den Hochzeiten und andern Gastmahlen soll Er also einrichten, daß auch darin den Zuhörern, nach ihrem Verstand und Wissenschaftt geholffen, und mit dem Gebeht des Herrn allemahl geschlossen werde.« Man wird mit der Annahme, dass mit einem solchen Gebet das Mahl eröffnet wurde, kaum fehlgehen.

Nach Aussage des Arsters Wichman Bosse befahl der Gastgeber Frerich Rühle zu vorgerückter Stunde einmal seiner Frau, sie solle »uffschaffen«, d. i. auftischen<sup>158</sup>. Damit ist klar, dass die Mahlzeit aus mehreren Gängen bestand, wie nach der Kostordnung von 1634 allerdings auch nicht anders zu erwarten. Darüber, was gegessen wurde, verlautet leider aus den Quellen nichts. Dass es zum Nachtisch Brot, Butter und Käse gab, ist jedoch nach dem oben Dargelegten sehr wahrscheinlich. Zum Essen wurde, was ja auch die Kostordnungen voraussetzen, Bier getrunken, wovon in den Vernehmungsprotokollen relativ oft die Rede ist. Über andere, vor allem andere enthemmende Getränke schweigen sie sich völlig aus, was gewiss nicht geschehen wäre, hätte der Hochzeitgeber solche seinen Gästen vorgesetzt.

Das Tafelgeschirr bestand sicherlich überwiegend aus Zinn. Dies ist nicht nur aufgrund unserer Kenntnis der Geschichte des mitteleuropäischen Hausgeräts anzunehmen. Auch eine Liste der bei dem Überfall auf das Dorf Habenhausen am 20. Juni 1661 geraubten Gegenstände nennt mehrfach »Zinnen-Gerähte« sowie ausdrücklich bei einem der Bauleute »10 Zinnen Löffel«, bei einem anderen »19 Zinnen Kannen, 26 Zinnen Schüssel« und bei einem Köter

155 Rutenberg (wie Anm. 3), S. 115.

156 Hauptquellen D und G.

157 Hermann Kaiser, Herdfeuer und Herdgerät im Rauchhaus, Wohnen damals (= Materialien zur Volkskultur nordwestliches Niedersachsen, 2), Cloppenburg 1980, S. 33.

158 Hauptquelle D; Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs (wie Anm. 4), 4, Bremen 1770, S. 595.

»5 Zinnen Kannen«<sup>159</sup>. Dies gibt eine ungefähre Vorstellung von der reichhaltigen Ausstattung der Habenhauser Bauernhöfe jener Zeit mit zinnernem Tischgerät. Die in den Vernehmungsprotokollen von 1663 immer wieder erwähnten Kannen, aus denen man auf der Hochzeitsfeier das Bier einschenkte<sup>160</sup>, bestanden gleichfalls aus Zinn. Allein zwölf von ihnen, die noch neu waren, wurden an jenem Abend entwendet, weitere 14 »Kannen vndt Schüßeln zerschlagen und verderbet«<sup>161</sup>.

Woraus wurde das Bier getrunken? Bisher präsentiert sich als *das* frühneuzeitliche Trinkgefäß für Bier, bedingt wahrscheinlich durch eine Fixierung der Forscher auf gegenständliche Quellen, nämlich die erhaltenen Trinkgefäße selbst, durchgängig der Krug, und zwar hauptsächlich derjenige aus Zinn oder Keramik<sup>162</sup>. Im Gegensatz dazu stellt die »Oeconomische Encyclopädie« von Johann Georg Krünitz 1775 fest: »Bier-Krüge, von chinesischem oder meißnischem Porcellan, von allerlei Fayence, von Bunzlauer und anderer guter irdener oder steinerner Arbeit, sind bei Gastmahlen izt nicht mehr so im Gebrauche, wie vormahls. Am liebsten serviret man izo in Bechergläsern [...]«<sup>163</sup> Es käme darauf an, getrennt nach Gegenden und Lebensbereichen herauszufinden, wann sich dieser Übergang vom Krug zum Becherglas vollzog.

Hier nun geben die über unsere Habenhauser Hochzeitsfeier angelegten Akten einen wichtigen Einblick. Indem sie bei der Schilderung der auf die Mahlzeit folgenden Schlägerei mehrfach davon berichten, wie einzelne Anwesende Gläser entzwei warfen und einmal auch ein Glas voll Bier in die Schuhe eines Gastes entleert wurde<sup>164</sup>, lassen sie erkennen, dass viele, wenn nicht die meisten Festteilnehmer das Bier aus Gläsern zu sich nahmen. Von dem Sohn des Arsters Johan Laerß behauptete nachher ein Zeuge, dass er allein sieben Gläser nacheinander auf dem Boden zerschmettert habe<sup>165</sup>. Der Gastgeber Frerich Rühle beklagte sich später, dass alle Trinkgläser bis auf fünf an jenem Abend zerschlagen worden seien, und gab an, dass er sie »theils zur Häure, theils selbst in meinem Hause gehabt undt die erste mit zwey Reichthlr. bezahlen mußten«<sup>166</sup>. Es gab also die Möglichkeit, sich Trinkgläser zu

159 »StadtBremische Antworth [...]« (wie Anm. 97), S. 260-263.

160 Hauptquellen B, C, D und G.

161 Hauptquellen D und E.

162 Z. B. bei Fritz Kämper, *Becher, Humpen und Pokale*, Zürich 1977, S. 85-88, und Hermann Kaiser, *Der große Durst, Von Biernot und Branntweinefeinden – rotem Bordeaux und schwarzem Kaffee. Trinken und Getränke zwischen Weser und Ems im 18./19. Jahrhundert (= Materialien & Studien zur Alltagsgeschichte und Volkskultur Niedersachsens, 23)*, Cloppenburg 1995, S. 52-54.

163 Johann Georg Krünitz, *Oeconomische Encyclopädie, oder allgemeines System der Land- Haus- und Staats-Wirthschaft, in alphabetischer Anordnung*, 5, Berlin 1775, S. 269. Sicherlich wird man zwischen der Verwendung im Wirtshaus und der im privaten Haushalt, und hier wieder zwischen dem täglichen Gebrauch und dem bei Gastereien – nur diesen spricht Krünitz an, und nur mit ihm haben wir im Folgenden zu tun – unterscheiden müssen.

164 Hauptquellen B, C, D und G.

165 Hauptquelle G.

166 Hauptquelle E. Den Preis von 2 Reichstalern hatte Frerich Rühle schon während des Tumults auf der Hochzeit unter Fluchen genannt (Hauptquelle D).

mieten, aber bereits damals hatten manche landbremischen Bauern solche auch zu eigen.

Unter den auf der Hochzeit verwendeten Gläsern wird man sich Stangengläser aus dem Weserbergland vorstellen müssen, die dort zu den am häufigsten hergestellten Hohlgläsern gehörten<sup>167</sup>. Von den Glaserzeugnissen dieser Gegend kam im 17. Jahrhundert das meiste die Weser herunter nach Bremen<sup>168</sup>. Dabei mussten die Binnenschiffe (Eken) das Kirchspiel Arsten passieren. Aus diesem Umstand haben dessen Einwohner offenbar vielfachen Nutzen zu ziehen gewusst. Die kleinen Leute in den Dörfern Habenhausen, Arsten und Alken pflegten sich den Ekenschiffen zu verdingen und die Fahrten die Weser hinauf mitzumachen<sup>169</sup>. So kamen vielerlei Kontakte zustande, die es den Habenhausern und ihren Nachbarn ermöglichten, an Handelsgüter aus dem Oberweser- und Allergebiet günstiger heranzukommen, als wenn sie sie in Bremen eingekauft hätten<sup>170</sup>. Dies dürfte auch auf Glas zutreffen, so dass aus dem Erscheinen von Trinkgläsern auf der Habenhauser Hochzeit im Jahre 1663 nicht geschlossen werden darf, die Bauern im gesamten Bremer Landgebiet wären um diese Zeit bereits im Begriff gewesen, zum Biergenuss aus Gläsern überzugehen.

Auch andere Trinkgefäße kommen in unseren Akten vor, aber keine aus Keramik oder Zinn. Statt dessen wird von »hölzern Trinckgeschir« berichtet, das bei dem Tumult restlos zerbrochen worden sei<sup>171</sup>. Es handelte sich um Becher<sup>172</sup>, die wohl geböttchert waren, gewiss zu jener Zeit ein »Auslaufmodell«, denn Holz befand sich als Werkstoff für Tafelgerät in Mitteleuropa schon seit dem 14. Jahrhundert auf dem Rückzug<sup>173</sup>. Krüge wurden also an jenem 14. September 1663 offenbar überhaupt nicht verwendet.

Während des Hochzeitsmahls trank dieser oder jener Mann zuweilen einem andern zu<sup>174</sup>. Von Frauen wird dergleichen nicht berichtet. – Braut und Bräutigam hielten sich gegen Ende der Mahlzeit bereits seit längerem nicht mehr an ihrem Tisch, sondern in der Kammer auf und blieben auch dann noch

167 Matthias D. Schön / Christian Leiber, Glas aus Niedersachsen (= Museum Burg Bederkesa, Führer zu Ausstellungen und Geländedenkmälern, 10), o. O. 1990, S. 7 u. 34; Sabine Baumgärtner (Bearb.), Gläserne Bremensien vom Mittelalter bis zum Historismus (= Hefte des Focke-Museums, 78), Bremen 1989, S. 9-10.

168 Schön / Leiber (wie Anm. 167), S. 72.

169 Hans Hermann Meyer, Der Fall Hinrich Budde, Das Problem der Einfuhr von Bausätzen neuer Häuser ins Territorium der Reichsstadt Bremen, in: Berichte zur Haus- und Bauforschung, 4, 1996, S. 90-92.

170 Dies ist nachgewiesen für Sandstein und Bauholz. S. Hans Hermann Meyer, Vom Schöpfen und Pumpen, vom Trinken, Tränken und Waschen im alten Bremer Lande, in: Wasser, Zur Geschichte der Trinkwasserversorgung in Bremen (= Hefte des Focke-Museums, 80), Bremen 1988, S. 99-100, bzw. Meyer (wie Anm. 169), S. 92-93.

171 Hauptquelle E.

172 Einmal nennt Frerich Rühle außer Gläsern ausdrücklich »becher«, mit denen geworfen worden sei (Hauptquelle D).

173 Walter Dexel, Das Hausgerät Mitteleuropas, Wesen und Wandel der Formen in zwei Jahrtausenden, Braunschweig / Berlin 1962, S. 51.

174 Hauptquellen B, C und D.

eine gewisse Zeit dort<sup>175</sup>. Es kann gar keinen Zweifel geben, dass sie hier das Beilager hielten, nicht nur weil das Paar sich andernfalls nicht gerade in die Kammer, sondern in eine Stube zurückgezogen hätte, sondern auch weil, wie zu zeigen sein wird, der Vorgang der Eheschließung sonst unvollständig geblieben wäre. Vermutlich hat nur der Lärm der Schlägerei die beiden, oder wenigstens den Bräutigam, an diesem Abend wieder aus der Kammer hervorgeholt.

Die Mahlzeit, die ja kurz nach 14 Uhr begonnen hatte, ging zwischen 17 und 18 Uhr zu Ende<sup>176</sup>. Um diese Zeit verließen einige Gäste die Feier, nämlich der am Steinwege wohnhafte Frerich Meyer, um nach Hause zu gehen, sowie die Stadtbremer Otto Cöpern, Johan Protte und Daniel Hannings. Hannings gab später an, er sei »mit seiner gesellschaft« zum Haus des Habenhauser Baumanns Dirich Bollemans gegangen<sup>177</sup>. Dieser hatte in der Tat seinen Knecht angewiesen, »einige dieser guten Statt Bürgere« zu seinem Haus zu führen, wo sie zu nächtigen beabsichtigten<sup>178</sup>. Zu der »gesellschaft« des Daniel Hannings gehörten vielleicht auch Cöpern und Protte, ja, u. U. auch Lüder Rose, von dem wir nichts wissen, als dass er Stadtbremer war und dabeigestanden hatte, als die Arster gegen 14 Uhr beim Rühtheschen Hause ankamen<sup>179</sup>. Jedenfalls wurde Rose später nicht als Zeuge zu der Schlägerei befragt. Dies blieb auch Dr. Esich erspart, vermutlich weil er schon vor Cöpern, Protte und Hannings die Feier verlassen haben dürfte. Somit waren von den aus der Stadt gekommenen Gästen die meisten bereits gegangen (Daniel Hannings sollte freilich noch einmal wiederkommen), als der zweite, nicht in erster Linie kulinarischen Genüssen gewidmete Teil der Feier begann. Die Städter bürgerlichen Standes hielten es wohl für unter ihrer Würde, auch ihm noch beizuwohnen.

Dieser Teil war vor allem dem Tanzen vorbehalten. Ob er, wie später üblich, mit dem »Schaffer-danz« eröffnet wurde – im späten 18. Jahrhundert gebührte der allererste Tanz auf landbremischen Bauernhochzeiten den Aufwärtern –<sup>180</sup>, ist nicht sicher. Man tanzte paarweise, denn einmal heißt es von der Bremerin Anna Holsten, sie habe mit dem Hochzeitgeber Frerich Rühle getanzt<sup>181</sup>. Eigenartigerweise lassen die Akten über die Musik und wer sie machte, nichts verlauten. Zweifellos aber war es im Obervieland üblich, dass auf einer Bauernhochzeit mehrere Musikanten spielten, denn das wird gelegentlich in den Strafregistern beiläufig erwähnt<sup>182</sup>. Entsprechende Vermerke liegen auch aus

175 Hauptquellen C und D.

176 Hauptquelle D.

177 Ebd.

178 Hauptquelle G.

179 Hauptquelle D.

180 Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wörterbuchs (wie Anm. 4), 4, Bremen 1770, S. 596.

181 Hauptquelle D.

182 Gohgräfliche Administrationsrechnungen des Obervielandes, jeweils Strafregister, von 1671/1672 (in: StAB 2 - P.1. u.2.b.52., S. 321) und 1711/1712 (in: StAB 2 - Q.4.A.3. a.2. c.).

den anderen Gohgräfschaften vor<sup>183</sup>. Man wird daher auch an jenem 14. September 1663 auf Spielleute nicht verzichtet haben. Vermutlich hatten sie nicht allzu weit von den Tanzenden entfernt Aufstellung genommen, vielleicht in einer der Stallkübungen. Das Tanzen selbst konnte sich, da es die Tänzer warm machte, fernab vom Feuer abspielen. Man dürfte denjenigen Teil der Diele, der sich zwischen den unteren Enden der Gästetische und dem Einfahrtstor erstreckte, dazu ausersehen haben.

Unterdessen ging das Trinken weiter. Die Gäste bedienten sich dabei selbst aus den umher stehenden Kannen und reichten diese einander zu<sup>184</sup>. Es kam aber auch vor, dass einer der Habenhauser Knechte bei den Arstern den Schenken spielte, ja, dass er dabei zeitweilig von seinem Herrn vertreten wurde<sup>185</sup>.

Bei Einbruch der Dämmerung, schon bald nach dem Essen, waren brennende Talglichte gebracht und auf die Tische gesetzt worden<sup>186</sup>.

Dies geschah bereits kurz nach Ausbruch der Schlägerei. Wir können also nicht sicher sein, bis wann und in welchen etwa zusätzlichen Formen man weitergefeiert hätte, wenn es zu ihr nicht gekommen wäre.

## 8. Der Tumult

Der Beginn der Schlägerei fiel in die kurze Zeitspanne zwischen dem Ende der Mahlzeit und dem Hereinbringen der Lichte, lag also etwa bei 18 Uhr oder kurz davor. Das Ende kam um Mitternacht. Im Ganzen stellt sich die Auseinandersetzung als Kampf zwischen den Arstern einerseits, den Habenhausern andererseits dar. Ein klares Bild von ihrem Verlauf zu gewinnen, stößt auf folgende Schwierigkeiten:

1. Das Geschehen im Hause spielte sich größtenteils im schwachen und unsicheren Schein des Herdfeuers und der auf den Tischen stehenden Kerzen ab, wobei im Übrigen die letzteren, wie sich zeigen wird, zumindest teilweise und vorübergehend, wieder verloschen. Schon deshalb musste so manche vielleicht durchaus erhebliche Einzelheit auch einem sehr gewissenhaften und um Objektivität bemühten Berichterstatter entgehen.

2. Die meisten Gäste waren als entweder in Arsten oder Habenhausen Wohnhafte auch insoweit Partei, wie sie nicht selbst eingriffen. Von dieser Tatsache als solcher muss bereits befürchtet werden, dass sie sich auf die bei den Vernehmungen gegebenen Antworten auswirkte. Überdies bestand ausreichend Zeit, die Aussagen miteinander abzusprechen, denn die Verhöre der Zeugen aus Arsten und Habenhausen nahm eine vierköpfige Kommission des Rats erst vier Tage nach dem Ereignis, am 18. September 1663, vor<sup>187</sup>. Es klaffen

183 Gohgräfliche Administrationsrechnungen, jeweils Strafgeldregister, des Nieder- vielandes von 1712/1713 (in: StAB 2 - Q.6.A.1.c.2., S. 183), 1717/1718 (ebd., S. 211) und 1732/1733 (ebd., S. 256); des Werderlandes von 1720/1721 und 1727/1728 (in: StAB 2 - Q.2.A.6.); des Holler- und Blocklandes von 1738/1739 (in: StAB 2 - Q.3.A.11.i., S. 410).

184 Hauptquelle B.

185 Hauptquelle G.

186 Hauptquelle D.

187 Hauptquellen C und D.

denn auch zwischen dem, was Arster, und dem, was Habenhauser vorbrachten, deutliche Widersprüche.

3. Wir kennen zwar die Gerichtsurteile, die aufgrund der Verhöre gefällt wurden, wissen aber nichts darüber, was für Überlegungen ihnen im Einzelnen zugrunde lagen. Nicht einmal die nur mündlich weitergegebenen Auskünfte sind uns bekannt, durch welche die zu Gericht sitzenden Bremer Ratsherren über das hinaus, was sie in den Vernehmungsprotokollen und Bittschriften lasen, von den Vorkommnissen unterrichtet waren<sup>188</sup>.

Unter diesen Umständen kommt bei der kritischen Würdigung der von Arstern und Habenhausern gemachten Angaben deren Vergleich mit den erst im Januar 1664 getroffenen Aussagen der stadtbremischen Zeugen<sup>189</sup> eine besondere Bedeutung zu, selbst wenn auch hier Neutralität nicht bei jedem einfach vorausgesetzt werden darf. Die Zeugnisse der Stadtbremer belasten die Arster deutlich stärker als die Habenhauser. Die verhängten Strafen entsprechen diesem Bild: 25 namentlich genannte Arster mussten zusammen 150 Reichstaler Strafe zahlen, ein weiterer erhielt eine Verstümmelungsstrafe, der er sich durch Zahlung von 20 Reichstalern entziehen konnte. Den somit insgesamt 170 Reichstalern auf Seiten der Arster stehen 80 Reichstaler Geldstrafe gegenüber, die von Habenhausern aufgebracht werden mussten, und zwar 20 Reichstaler von einem einzelnen allein und 60 Reichstaler von den Habenhauser Hochzeitsgästen in ihrer Gesamtheit<sup>190</sup>. Diese Gewichtung der Strafen kann, da nichts auf eine Voreingenommenheit des Gerichts für die eine oder die andere Seite hindeutet, dazu dienen, die durch Interpretation der Vernehmungsprotokolle gewonnenen Einsichten abzusichern. – Folgendes schält sich heraus:

Jener einzige Habenhauser, der als individuell Schuldiger eine Geldstrafe von 20 Reichstalern geben musste, der Dienstknecht Herman Bötjer, wird im Strafgeldregister ausdrücklich als »author[e] litis« (Urheber des Streits) bezeichnet<sup>191</sup>. In diesem Punkt schloss sich das Gericht den Aussagen der Arster an, wahrscheinlich aufgrund zusätzlicher, uns unbekannter Informationen, denn weder von Habenhauser noch von dritter Seite wurde diese Version gestützt. Herman Bötjer kam offenbar kurz nach dem Essen zusammen mit seinen Dorfgenossen Johan Töleken und Dirich Budde (eine Quelle nennt statt Töleken's Dirich Buddes Knecht Frerck Brockwehl) zu den Arster jungen Leuten an den Tisch und erkundigte sich bei dem dort sitzenden Lüder Boße, ob dieser auch zu trinken habe. Lüder Boße bejahte, trank Herman Bötjer zu und übergab ihm die Kanne. Der Habenhauser fragte nun die jungen Arster, warum sie die Gläser entzweigeworfen hätten, nach anderer Lesart lediglich,

188 Der Rat stützte seine Urteile ausdrücklich nicht nur auf die Vernehmungsprotokolle und die – uns gleichfalls vorliegenden – Supplikschriften, sondern außerdem auch darauf, dass er »gewiße Kundtschafft einziehen laßen« (Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.).

189 S. Hauptquelle D.

190 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, S. 136 - 138, in: StAB 2 - P.1. u.2. b.44.

191 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, S. 136, in: StAB 2 - P.1. u.2. b.44.

was ihnen mangle. Möglicherweise hatte der Habenhauser Knecht Henrich Koppes kurz zuvor, um einen Anlass zum Streit zu schaffen, zwei Trinkgläser zu ihrem Tisch hinübergeworfen, wo sie zerschellt waren. Sollte dies zutreffen, so hatten die Arster jedenfalls darauf nicht reagiert. Jetzt erwiderten sie, wie es scheint, wahrheitsgemäß, sie hätten nichts entzweigeworfen, und bedankten sich für alles Gute. Herman Bötjers Reaktion auf diese Antwort bestand darin, dass er mit der Bierkanne, die er noch in der Hand hielt, den Arster Henrich Torneman, der eben aus dem Tanz kam, heftig und ganz unvermutet an den Kopf schlug. Mit der anderen Hand griff er gleichzeitig Lüder Boße an den Hals. Dem Henrich Torneman lief das Blut über den Kopf herunter<sup>192</sup>.

Aus Sicht der Habenhauser begann der Tumult damit, dass Gäste aus Arsten mutwillig Gläser zerschlugen. Herman Bötjer und Frerck Brockwehl hätten daraufhin freundlich die Arster gemahnt, damit aufzuhören, schon weil diese selbst sonst nachher kein Trinkgeschirr mehr haben würden. Henrich Torneman habe sich dieser Aufforderung mit Worten widersetzt, schließlich Herman Bötjer einen Schelm genannt und ihm in die Haare gegriffen, um ihn zu Boden zu werfen<sup>193</sup>. Richtig ist hieran zweifellos soviel, dass in der Tat das Zertrümmern von Trinkgläsern schon sehr früh einsetzte<sup>194</sup>.

Der Hochzeitgeber Frerich Rühle tanzte gerade mit der Stadtbremerin Anna Holsten, als er hörte, wie die Arster viele Gläser zerschmetterten. Er stellte sie zur Rede, aber sie kehrten sich nicht daran. Frerich Rühle ging dann aus dem Hause und traf draußen auf dem Hof den Pastor sowie den Habenhauser Landesgeschworenen Henrich Meyer an. Diesen forderte er, darin von dem Geistlichen unterstützt, auf, drinnen Friede zu gebieten. Henrich Meyer kam der Aufforderung nach<sup>195</sup>. Wie haben wir uns dieses »Friedegebieten« vorzustellen? Im »Guth-Herrn Recht in den vier Gohen und Gerichten um der Stadt Bremen« aus dem Zeitraum 1638/1648 heißt es über eine schon weiter zurückliegende Zeit, dass auf Bauernhochzeiten der Grundherr üblicherweise durch Anschlagen an den Feuerrahmen über dem Herd Friede geboten habe<sup>196</sup>. Diese Form mag auch Henrich Meyer 1663 noch gewählt haben.

Dessen ungeachtet ging der Tumult weiter, was den daraufhin resignierenden Henrich Meyer bewog, nach Hause zu gehen. Seine 16-jährige Tochter ließ er zurück. Etwa zu diesem Zeitpunkt, wenn nicht schon etwas früher, dürften Aufwärter die Lichte auf die Tische gesetzt und dürfte Frerich Rühle, ob nun durch den Hochzeitsbitter dazu gedrängt oder nicht, sich mit diesem und Oltman Bolleman in die Stube geflüchtet haben. Im Schein der Kerzen bewarfen sich Arster und Habenhauser gegenseitig mit Bierkannen und anderem Tafelgeschirr<sup>197</sup>. Einige Arster drehten in ihrem Übermut die Talglichte um und warfen sie teils zu Boden, teils – Welch überaus gefährliches

192 Hauptquellen B, C und D.

193 Hauptquelle G.

194 Hauptquellen B, D und G.

195 Hauptquelle D.

196 Friedrich Esaias Pufendorf, *Observationes juris universi*, 4, Hannover 1770, Appendix, S. 74. Zur Datierung s. Meyer (wie Anm. 42), 2, S. 625 (Anm. 1611).

197 Hauptquelle D.

Spiel! – noch brennend über die Raufe und in das Stroh auf den Hillen. Hieran beteiligten sich Johan Laeß, Herman Bohte und sogar der Bräutigam Henrich Bohte<sup>198</sup>. Dieser musste also inzwischen aus der Kammer, in der er mit der Braut geweiht hatte, hervorgekommen sein.

Nun begann die Zerstörung des Mobiliars. Jacob Bischoff, der Sohn des Vogts, gab hierüber später interessanterweise zu Protokoll, es hätten »so wol die Habenhauser als Arster unter sich [...] Tisch und bencke Stallböhme entzwey geschlagen [...]«<sup>199</sup>. Zwischen »bencke« und »Stallböhme« scheint ein Wort zu fehlen. Bei der Niederschrift versehentlich ausgelassen wurde aber wohl nicht ein »auch«, sondern eher ein »mit« – wobei für uns selbstverständlich ein »n« am Ende von »Stallböhme« zu ergänzen wäre, denn Stallbäume entzweizuschlagen, dürfte selbst kräftigen Männern sehr schwer gefallen sein, wohingegen sie sich als Zerstörungswerkzeug hervorragend eigneten.

Die Zeugen aus Arsten und Habenhausen übergangen die Episode lieber mit Schweigen, vielleicht weil ein Wort über sie den Erfolg des Bemühens, die jeweils gegnerische Partei als allein an der Schlägerei schuldige hinzustellen, gefährdet hätte. Frerich Rühle, dem an einem Ersatz für seinen Schaden gelegen sein musste, machte später nur die Arster für die Zerstörungen in seinem Hause verantwortlich<sup>200</sup>. Dem schloss sich das Bremer Obergericht implizit an<sup>201</sup>. Es ließ also Jacob Bischoffs klare Aussage »so wol die Habenhauser als auch Arster unter sich« nicht gelten. Dies geschah, wie noch zu zeigen sein wird, vermutlich nicht aufgrund zuverlässigerer Informationen, sondern in dem Bestreben, Frerich Rühles Schadensersatzansprüche, die sich keineswegs nur auf das Mobiliar bezogen, in ihrer Gesamtheit möglichst klar und einfach zu regeln.

Es wäre daher falsch, Jacob Bischoffs Worte schlicht zu ignorieren. Sie gewinnen an Überzeugungskraft, wenn man bedenkt, dass die Zerschlagung der Tische und Sitzmöbel keineswegs allen Habenhausern schadete. Ja, im Grunde hielt diese Anwendung von Gewalt gegen Sachen die Arster in ihrem Drang, die Habenhauser zu verdreschen, nur auf. Es dürfte sich daher um ein partielles Abreagieren des Aggressionstriebes, letztlich um einen Ausfluss der genetisch angelegten Angriffshemmung bei individueller Bekanntheit<sup>202</sup>, handeln, das auf beiden Seiten der Front Platz griff, das allerdings, wie sich zeigen wird, in diesem Fall nicht ausreichte, Gewalt gegen Menschen zu verhüten, vielleicht weil diejenigen, die auf Möbel einhieben, andere waren als diejenigen, die das gleiche bei Menschen taten. Nur zwei Jahrzehnte später ist in der Tat im bremischen Landgebiet eine »Ventilsitte« zu beobachten, die sich aus dem Zerstören von Mobiliar bei Schlägereien auf Vermählungsfeiern entwickelt zu haben scheint. Am 19. Februar 1682 verbot der Gohgräfe des Holler- und Blocklandes als »vnverantwortliche Verderbung notig- vnd nutzlichen haußgerechts« eine bei den Hochzeiten aufgekommene

198 Hauptquellen D und G.

199 Hauptquelle D.

200 Hauptquelle E.

201 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.

202 Irenäus Eibl-Eibesfeldt, Grundriß der vergleichenden Verhaltensforschung, Ethologie, München/Zürich 7. Aufl. 1987, S. 556 - 558.

»böse gewohnheit«, die darin bestand, dass »die taffel wobey breutigamb vnd Brauth nebst den eingeladhenen gest[en] sitzen vnd speisen, nach eingenommener mahlzeit wan d[er] trunk in den Man gekomen, von den ansitzend[en] gest[en] muhtwillig[er] weise vd mit gewalt zerbroch[en] vnd zernichtet ja wohl gar mit den füßen in stucken gemacht wirdt«<sup>203</sup>.

Stallbäume wurden im weiteren Verlauf des Tumults von beiden Seiten auch als Waffen eingesetzt. Der Habenhauser Knecht Henrich Koppes soll, als er sich hinter den Feuerherd gesetzt hatte, vom Bräutigam Henrich Bohte mit einem Stallbaum sogar einen Schlag auf den Kopf erhalten haben<sup>204</sup>. In der Hand des Arsters Herman Bohte wurde ein Knüppel gesehen<sup>205</sup>. Auch Tischgeschirr musste, wie schon einmal zu Anfang des Konflikts, als Nahkampf-Waffe herhalten: Der Arster Johan Laerß, neben Herman Bohte, Wichman Boße und Wichman Arens einer der »vornehmsten, so den muhtwillen verübet und ihr Volck dazu angefrischet«, soll einen Habenhauser Knecht mit einer vollen Kanne Bier vor den Kopf geschlagen und dabei ausgerufen haben: »Nun soll euch Habenhausern allen miteinander der Donner zerschlagen«<sup>206</sup>. Der Arster Wichman Arens verdarb eine Anzahl Schüsseln auch einfach dadurch, dass er sie übers Knie brach<sup>207</sup>. Einige Beteiligte wurden von Wurfgeschossen getroffen, so der Habenhauser Dirich Budde von einem Stück Holz, das ihn am Mund verwundete<sup>208</sup>.

Dem Habenhauser Knecht Henrich Koppes wurde sein Hut vom Kopf gerissen und entzweigeschnitten<sup>209</sup>. Solches widerfuhr auch den beiden Brüdern von Frerich Rühle, und Jacob Bischoff, dem Sohn des Vogts, schnitt man mit einem Messer vorn über die Hose<sup>210</sup>. Alle diese Taten sind vermutlich dem Arster Herman Bohte zuzuschreiben, denn er führte als einziger Anwesender ein Messer bei sich<sup>211</sup>. Jedenfalls nahm Herman Bohte dem Habenhauser Schweinehirten Frerich Glæ den Hut weg und schnitt ihn mitten durch<sup>212</sup>. Herausfordernd schwang er, im Hause umhergehend, sein Messer, wetzte es am Kesselhaken und probierte an dem zum Räuchern aufgehängten Speck, ob es auch gut schneide<sup>213</sup>. Der Sohn des Habenhausers Johan Meyer, Herman, den er stechen wollte, entsprang ihm<sup>214</sup>. Dafür wurde anscheinend Arend

203 Handschriftliches Proklam des Gohgräfen, in: StAB 2 - Q.3.A.4. Das Wort »taffel« (Tafel) ist hier natürlich Kollektivum und fasst alle aufgestellten Tische zusammen (Jacob Grimm / Wilhelm Grimm, Deutsches Wörterbuch, XI, I, 1, Leipzig 1935, Sp. 14). – Zum Ausdruck »Ventilsitte« s. Eibl-Eibesfeldt (wie Anm. 202), S. 558.

204 Hauptquellen D und G.

205 Hauptquelle D.

206 Hauptquellen D und G.

207 Hauptquelle G.

208 Hauptquellen D und F.

209 Hauptquelle G.

210 Hauptquelle D.

211 Hauptquellen C und D.

212 Hauptquelle D.

213 Hauptquellen D und G.

214 Hauptquelle D.

Meyer, Hermans 16-jähriger Bruder, sein Opfer. Dieser wollte sich beim Feuerherd verkriechen, geriet aber einem wild mit bloßem Messer um sich stechenden Arster, anscheinend Herman Bohte, in die Hände, der ihn übel zurichtete. Arend Meyer wurde nicht nur an den Haaren die Diele entlanggezerrt, sondern empfing auch eine drei Finger breite Stichwunde in der linken Seite über dem Herzen, von der er nur schwer genesen sollte<sup>215</sup>. Herman Bohte drohte im Übrigen, Frerich Rühle mit dem Messer zu Leibe zu gehen, und lauerte diesem eine Zeitlang vor der Stubentür auf<sup>216</sup>.

Frauen und Kinder scheinen sich an der Schlägerei nicht beteiligt, sondern ihr Heil in der Flucht gesucht oder sich versteckt zu haben. Bemerkenswerterweise funktionierte die solchen Personen gegenüber normalerweise zu beobachtende Angriffshemmung<sup>217</sup> nur mit Einschränkungen. Die 14-jährige Stieftochter des Habenhauser Landesgeschworenen Henrich Meyer vermisste, als sie sich bereits im Freien befand, ihre siebenjährige Schwester und ging deshalb noch einmal in das Haus zurück, um sie herauszuholen. Dabei bekam sie völlig unvermutet einen so schweren Schlag hinten auf den Kopf, dass sie wie tot niederfiel<sup>218</sup>. Dass das Mädchen, durch die Dunkelheit bedingt, Opfer einer Verwechslung geworden war, ist nun freilich nicht ganz auszuschließen. Immerhin aber versuchten Arster, Frerich Rühles kleines Kind von drei Jahren bei den Füßen aus seinem Bett zu ziehen, und bedachten die hinzueilende Mutter, die ihnen wehren wollte, mit Fußtritten<sup>219</sup>.

Die Habenhauser wurden schließlich trotz ihrer Überzahl von den Arstern ganz aus dem Hochzeitshause vertrieben. Dies ist vielleicht so zu erklären, dass die kleinen Leute unter ihnen, weil ja die Arster die Angegriffenen waren, Vermögenseinbußen durch hohe Geldstrafen fürchteten und sich deshalb an der Prügelei nicht beteiligten. Bei dem Versuch, wieder hineinzugehen, scheiterten die Habenhauser Kampfhähne zweimal<sup>220</sup>. Die Arster beherrschten damit alle Räume des Hauses mit Ausnahme der einen Stube. Hier hatten sich die folgenden Personen verschanzt: der Hausherr Frerich Rühle, Anna Holsten, Daniel Hanning, der Hochzeitsbitter Leefke Meyer und der geheimnisvolle Oltman Bolleman<sup>221</sup>. Durch das kleine Loch in der Tür konnten sie beobachten, was im Feuerfach und auf der Diele vor sich ging. Daniel Hanning schickte sich einmal an, durch die Stubentür zu entschlüpfen, aber Berend Bohte, des Arsters Herman Bohte Sohn, rief ihm zu, er solle in der Stube bleiben, oder man werde ihn totschiagen. Darauf zog sich Hanning sofort in die Stube zurück<sup>222</sup>.

Alles in allem harrten die Eingeschlossenen mehrere Stunden lang in der Stube aus. Während dieser Zeit wurden etwa drei der Stubenfenster von

215 Hauptquellen D, F und G; s. ferner die eingangs angeführte Rechnung des Wundarztes.

216 Hauptquelle G.

217 Eibl-Eibesfeldt (wie Anm. 202), S. 556.

218 Hauptquellen F und G.

219 Hauptquelle G.

220 Hauptquelle D.

221 Hauptquellen D und G.

222 Hauptquelle D.

außen eingeworfen oder eingestoßen. Der Hochzeitsbitter Leefke Meyer verstopfte die so entstandenen Löcher notdürftig mit Kissen. Wer die Fenster zerstört hatte, war aus der Stube heraus nicht zu erkennen gewesen, doch vermuteten Daniel Hanning und Frerich Rühle, dass es Arster waren, die sich auf diese Weise Zutritt zur Stube hatten verschaffen wollen<sup>223</sup>. Im Ergebnis mag kein einziges Fenster im Hause die Nacht heil überstanden haben. Dies behaupteten jedenfalls hinterher die Habenhauser und beschuldigten zugleich den Bräutigam Henrich Bohte, diesen hohen Schaden mit Hilfe eines Stallbaums angerichtet zu haben, wobei ihm die Arster Claas Larß, Herman Bohte, Wichman Knieves (Arens), und Johan Ladings' Sohn Albert beigeesprungen seien<sup>224</sup>. Nach dem Zeugnis von Jacob Bischoff, des Vogts Sohn, beteiligten sich allerdings sowohl Arster als auch Habenhauser daran, die Fenster auszuschlagen oder auch einzuwerfen<sup>225</sup>. Seitens der Habenhauser mag dies im Zusammenhang mit deren erwähnten Versuchen, erneut in das Haus einzudringen, geschehen sein. Dem Spruch des Obergerichts gemäß mussten später die Arster und die Habenhauser für den Schaden an den Fenstern zu gleichen Teilen aufkommen<sup>226</sup>. Das Urteil ließ die Arster wohl zu glimpflich davorkommen, schuf damit aber einen gewissen Ausgleich dafür, dass sie für die im Innern des Hauses angerichteten Zerstörungen allein Ersatz leisten mussten, obwohl an diesen auch Habenhauser beteiligt gewesen waren.

Vor einem der Stubenfenster erschien zuletzt der Habenhauser Landesgeschworene Henrich Meyer oder dessen Bruder und rief den Belagerten zu, Frerich Rühle möchte doch aus der Stube herauskommen. Für den Fall, dass dieser Aufforderung nicht Folge geleistet werde, hätten die Arster Rühle den Tod geschworen. Daraufhin verließ der Hausherr mit seiner Begleitung die Stube und gelangte auch unbehelligt von den Arstern, die sich alle um das Herdfeuer gesetzt hatten, ins Freie. Hier trennte er sich von seinen Gefährten, die sich anscheinend geradewegs in ihre Quartiere bzw. nach Haus begaben<sup>227</sup>.

Offenbar war es den kampfmüde gewordenen Arstern mit jener Aufforderung nur noch darum gegangen, ihre Eroberung des Hauses ohne größere Anstrengung zu vervollständigen, um es sich hier umso gemütlicher machen zu können. Mit einer Vergeltungsaktion der Habenhauser rechneten sie wohl für diese Nacht nicht mehr. Darin hatten sie sich freilich getäuscht. Frerich Rühle ging nämlich stracks zu Johan Meyer, dem Leutnant des Obervielandes<sup>228</sup>, der als Altenteiler im Hause seines Sohnes, des Habenhauser Landesgeschworenen Henrich Meyer, lebte, und klagte ihm sein Leid. Johan Meyer will daraufhin zum Hochzeitshause gegangen sein und den noch immer um das Herdfeuer gescharten Arstern erklärt haben, er wolle in solcher Stärke

223 Ebd.

224 Hauptquelle G.

225 Hauptquelle D.

226 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.

227 Hauptquelle D.

228 Zu Leutnant und Fähnrich sowie den Landesoffizieren des Bauernaufgebots in den einzelnen Teilen des Bremer Landgebiets überhaupt s. Meyer (wie Anm. 42), 1, S. 269 - 293.

wiederkommen, dass Friede geschaffen werde. Jedenfalls eilte Frerich Rühle um diese Zeit von Haus zu Haus durch das ganze Dorf Habenhausen und forderte die Leute auf, sich bewaffnet zu einem Angriff auf sein Haus zu versammeln<sup>229</sup>. An die Möglichkeit eines solchen Angriffs mochten die Arster, wie es scheint, zunächst nicht glauben. Erst beim Herannahen der Habenhauser gegen Mitternacht wurden sie von dem Schwager des Bräutigams, Johan Meyer zu Ketsche, dessen Tochter davon Wind bekommen hatte, gewarnt. Sie zogen es vor, sich eiligst aus dem Staube zu machen<sup>230</sup>.

Als die Habenhauser beim Rühteschen Hause eintrafen, waren ihre Gegner verschwunden, freilich mit Ausnahme des Bräutigams Henrich Bohte, was sie zunächst nicht merkten. Sie setzten deshalb erst einmal den Flüchtigen nach. Den Arster Albert Tornemans, der nicht so schnell laufen konnte, ergriffen sie auf offenem Felde und verprügelten ihn<sup>231</sup>. Ähnlich erging es dessen Dorfgenossen Albert Schomaker, den sie am Deich einholten und zu Boden schlugen<sup>232</sup>.

Dann kehrten die Habenhauser zum Rühteschen Hause zurück, brachen die Tür zur Stube auf, in der sich Henrich Bohte mit seiner Braut aufhielt, ergriffen den Bräutigam bei den Haaren und zerrten ihn heraus. Frerich Rühle schlug ihn mit einer Heufurke auf die Hand (nach einer anderen Darstellung setzte er ihm drohend die Furke auf die Brust) und soll sogar seine Kumpanen aufgefordert haben, den Schwager totzuschlagen. Jetzt trat jedoch des Landes Leutnant Johan Meyer mit seinen beiden Söhnen dazwischen und sagte den Habenhausern, sie möchten dem Bräutigam kein Leid antun, denn dieser sei nur ein einzelner, den so viele leicht übermannen könnten. Daraufhin ließ man von Henrich Bohte ab, und dieser floh nach Arsten<sup>233</sup>.

### 9. Der Brautmorgen

Wie der im Hochzeitshause zurückbleibenden Braut zumute war, ist uns leider unbekannt, ja, wir wissen nicht einmal, ob sie in dem ganzen Zwist innerlich auf der Seite ihres Bräutigams und der übrigen Arster stand oder nicht vielmehr ihrem Bruder und den Habenhausern recht gab. Im letzteren Fall würde man angesichts der Heftigkeit der tätlichen Auseinandersetzungen heute wohl die Ehe für von Anfang an zerrüttet halten. Für die beiden beteiligten Familien war jedenfalls die Unterhaltung geselliger Beziehungen, wie sie zwischen Verschwägerten üblich sind, nach unseren Maßstäben undenkbar geworden. Mit umso größerer Überraschung nimmt man zur Kenntnis, dass am folgenden Tage (Dienstag, der 15. September 1663) Frerich Rühle sich zweimal zum Hause Henrich Bohtes in Arsten begab und dort erklärte, wenn es wieder so zugehen sollte wie am vorigen Tage, wollten »Er und seine leute nicht kommen«<sup>234</sup>.

229 Hauptquellen B, C, D und G.

230 Hauptquellen C und D.

231 Hauptquelle B.

232 Hauptquelle D.

233 Hauptquellen B, C und D.

234 Hauptquelle D.

Das hört sich so an, als wäre für diesen Tag eine Nachfeier beim Bräutigam geplant gewesen und als hätte Frerich Rühle es auch jetzt noch für möglich, ja, wünschenswert, erachtet, sie abzuhalten.

Frerich Rühles nur auf den ersten Blick erstaunliche Äußerung ist vor dem Hintergrund der durch die vollzogene Eheschließung eingetretenen neuen Rechtslage zu sehen. Die Rechtskraft der zwischen Henrich Bohte und Alke Rühle geschlossenen Ehe wurde durch die Verwicklung des Bräutigams in die Schlägerei während der Hochzeitsnacht keineswegs berührt. Folglich war auch der schriftliche *Ehevertrag* (Brautbrief), der kurz vor der Hochzeit abgeschlossen worden sein muss und nicht nur das Brautpaar band, nach wie vor gültig. Dieser Vertrag erlegte Frerich Rühle als dem Inhaber des Hofes, von dem die Braut stammte, zweifellos auf, seine Schwester als weichende Erbin angemessen abzufinden<sup>235</sup>. Obwohl wir den Wortlaut des Vertrages nicht kennen, müsste sich aufgrund anderer Brautbriefe angeben lassen, woraus sich die Abfindung (Brautschatz) im Wesentlichen zusammengesetzt haben dürfte und wann sie fällig wurde.

Seitens der Obrigkeit wurden für das bremische Landgebiet erst ab 1807 (linkes Weserufer) bzw. 1809 (rechtes Weserufer) mit einiger Vollständigkeit Abschriften aller Brautbriefe angefertigt und aufbewahrt. Überdies liegen Abschriften der Texte aus den Zeiträumen 1782–1802 für das Holler- und Blockland und 1786–1809 für das Werderland vor<sup>236</sup>. All diese Materialmassen hier heranzuziehen, ist wegen ihrer späten Entstehungszeit nicht unproblematisch, aber auch unnötig, da aus der Zeit vorher durchaus ebenfalls Brautbriefe erhalten sind, obschon in weit geringerer Anzahl. Sie finden sich weniger in den Akten der Obrigkeit und der Grundherrschaft als vielmehr in denen der bäuerlichen Anwesen selbst, so dass man zu ihrer Benutzung überwiegend auf das freundliche Entgegenkommen von Privatpersonen angewiesen ist.

Mir sind aus dem Zeitraum 1589–1779 bisher 20 landbremische Brautbriefe bekannt geworden, von denen sich 14 in Privatbesitz befinden<sup>237</sup>. Ihnen ist zu

235 Vgl. hierzu: Philipp Isaac Heineken, *Principia Iuris Colonarii Reipublicae Bremensis*, Göttingen 1800, S. 60–63; Albert Hermann Post, *Das gemeine deutsche und hansestadtbremische Immobilienrecht und Familienrecht auf Grundlage der modernen Volkswirtschaft*, Bremen 1871, S. 157–166; Johann Christian Jacobs, *Das Bremische Höfegesetz, Geschichtliche Entwicklung und systematische Darstellung*, Frankfurt a. M. / Bern / New York / Paris 1992, S. 12–13.

236 StAB 2 - N.4.t.2. c.1.-4.

237 1) 2. Juli 1589 (im Besitz von Herrn Johann Ernst Lahrs, In der Laake 14, 28279 Bremen); 2) 3. Dez. 1653 (im Besitz von Herrn Wilken Dierks, Habenhauser Dorfstraße 2, 28279 Bremen); 3) Pfingsten 1664 (in: StAB 2 - Q.1.c.2.c.3.b.); 4) 28. Apr. 1680 (im Besitz von Herrn Dierks, s. o.); 5) 4. Febr. 1690 (in: StAB 2 - Q.3.A.3.e.); 6) 5. Sept. 1690 (im Besitz von Herrn Dierks, s. o.); 7) 2. März 1695 (in: StAB 6,22-II.e.2.4.Hof); 8) 24. Juni 1727 (in: StAB 2 - Q.1.h.8.); 9) 29. Juni 1733 (in: StAB 2 - Q.3.A.3.e.); 10) 28. Juni 1734 (im Besitz von Herrn Lahrs, s. o.); 11) 5. März 1739 (in: StAB 2 - Q.1.h.8.); 12) 20. Mai 1746 (im Nachlass von Frau Christine Bartels, Oberneulander Landstraße 101, 28355 Bremen); 13) 12. Jan. 1750 (im Besitz von Herrn Horst Kaemena, Bürgermeister-Spitta-Allee 40, 28329 Bremen); 14) 13. Nov. 1758 (im Nachlass von Frau Bartels, s. o.); 15) 2. Juli 1764 (im Besitz

entnehmen, dass sich der Brautschatz, zumindest wenn er von Vollhöfen kam, im Allgemeinen aus folgenden Bestandteilen zusammensetzte: 1) Geld, 2) Vieh, 3) Ehrenkleidung und 4) der eigentlichen Aussteuer, dem »Brautwagen«. Die Geldsumme konnte mehrere hundert Reichstaler betragen. Das mitgegebene Vieh bestand gewöhnlich aus einem Pferd und einer Kuh, zuweilen auch aus zwei Tieren von jeder der beiden Arten. Unter der Ehrenkleidung haben wir uns nur ein einziges Kleid, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch wohl deren zwei, vorzustellen.

Schwieriger ist zu sagen, was zum »Brautwagen« gehörte. Aus den Brautbriefen ergibt sich jedenfalls, dass es sich bei ihm nur um einen Teil des Brautschatzes handelte<sup>238</sup>, und zwar offenbar um denjenigen Teil, der im weitesten Sinne in Hausgerät bestand. Umfang und Zusammensetzung hingen sowohl von der örtlichen als auch von der sozialen Herkunft der Braut ab, wie die folgenden Formulierungen zeigen: »einen nach hollerländischem Gebrauch anständigen Brautwagen«<sup>239</sup> und »einen Standesmäßigen unsträflichen und von einer Bau Manns Stelle gehörigen Brautwagen«<sup>240</sup>. Im Allgemeinen begnügte man sich mit dem Hinweis, dass der Brautwagen landesüblich zu sein habe. War nicht die Braut, sondern der Bräutigam weichender Erbe, so sprach man entsprechend vom »Bräutigamswagen«<sup>241</sup>. Auf jeden Fall muss in Habenhausen um die Zeit der Eheschließung zwischen Henrich Bohte und Alke Rühle zum Brautwagen die sog. *Brautlade* gehört haben. Im Zusammenhang mit der Plünderung des Dorfes am 20. Juni 1661 gab nämlich Frerich Rühle tags darauf an – offenbar hatte er selbst unlängst erst geheiratet –, die Plünderer hätten u. a. »seiner Frauwen Brautlade, so noch new gemacht«, in Stücke geschlagen<sup>242</sup>.

Wann war der Brautschatz zu übergeben? Das Geld und das Vieh konnten durchaus in mehreren Raten geliefert werden, die nach Höhe und Fälligkeit im Brautbrief festgesetzt wurden. Der Termin für die erste dieser Raten war dann stets der »Brautmorgen«. Am »Brautmorgen« war auch die Lieferung der Ehrenkleidung und des Brautwagens fällig. Aber was ist in den Brautbriefen mit »Brautmorgen«, dem beim einheiratenden Mann der »Bräutigamsmorgen«<sup>243</sup> entsprach, gemeint? Von den einschlägigen Nachschlagewerken führt lediglich das Niedersächsische Wörterbuch das Wort – als »Brutmorgen« –

von Herrn Dierks, s. o.); 16) 22. Juni 1765 (im Besitz von Herrn Kaemena, s. o.); 17) 28. Mai 1766 (ebd.); 18) 16. März 1769 (im Nachlass von Frau Bartels, s. o.); 19) 19. Juni 1771 (im Besitz von Herrn Dierks, s. o.); 20) 10. Febr. 1779 (im Besitz von Herrn Lahrs, s. o.). Für die mir gewährte Möglichkeit der Einsichtnahme bin ich den genannten privaten Besitzern von Brautbriefen besonders dankbar.

238 So auch Post (wie Anm. 235), S. 157-158 u. 163.

239 Brautbrief 18) in Anm. 237. Ähnlich die Brautbriefe 9) und 11) ebd.

240 Brautbrief 17) in Anm. 237.

241 Brautbriefe 8), 13) und 17) in Anm. 237.

242 »StadtBremische Antworth [...]« (wie Anm. 97), S. 261.

243 Diese Form ist im Bremer Landgebiet bisher früher belegt als die andere, und zwar niederdeutsch als »Brudigams morgen« in einer die Übergabe eines Hofes in Katrepel verfügenden Pergamenturkunde vom 25. März 1626 (StAB 1 - y 1626 März 25).

überhaupt auf, dazu auch noch mit nur einem einzigen Beleg, der freilich immerhin aus der Nähe Bremens (Scharmbeckstotel) kommt. Als Bedeutung ist angegeben: »die am Hochzeitstage an die heiratende Schwester zu zahlende Abfindung«<sup>244</sup>. Hier scheint mir das Missverständnis eines nachweltlichen Mundartfreundes oder seiner Gewährsleute vorzuliegen, denn die Wahrscheinlichkeit, dass eine Verwechslung von »Brutmorgen« mit dem ja ähnlich klingenden und in seinem Sinn ohnehin nur vage erfassten »Brutwagen« stattgefunden hat, ist einfach zu groß. Schon deshalb muss auch die Angabe »am Hochzeitstage« misstrauisch machen. – Einen weiteren Hinweis gibt die Hochzeitsordnung des Bremer Rats vom 22. Mai 1438 für das damals dessen Gerichtsherrschaft unterstehende Land Würden<sup>245</sup> mit den in ihr enthaltenen Worten: »Unde de koste der wertschup en schall nicht leng waren men des avendes, alz de brutavent is unde den anderen dach, alz de brutmorgen is [...]«. Das Mittelniederdeutsche Handwörterbuch verzeichnet »brutavent« als »Vorabend des *brutdages*« und »brutdach« sowohl als »Hochzeitstag« wie auch als »Tag nach dem Beilager«<sup>246</sup>. Demnach könnte in der Quelle von 1438 »brutavent« entweder den Vorabend oder den Abend des Hochzeitstages bezeichnen und entsprechend »brutmorgen« entweder den Hochzeitstag oder den auf diesen folgenden Tag. Für die zweite der beiden Möglichkeiten sprechen folgende Umstände: Erstens deutet die Formulierung »des avendes« darauf hin, dass an »avent« im Sinne der Tageszeit, nicht aber des Tages vor einem Fest<sup>247</sup>, gedacht war. Zweitens liegt, weil der »brutmorgen« ausdrücklich »dach« genannt wird, einer der – bisher nur für das Hochdeutsche belegten – seltenen Fälle vor, in denen das Substantiv »Morgen« den Sinn eines ganzen, nämlich des *folgenden* Tages angenommen hat<sup>248</sup>. Im Zusammenhang mit dem Bestimmungswort »brut« ist unter dieser Voraussetzung aber zweifellos an den Tag nach der Hochzeit, nicht den Tag der Hochzeit selbst, zu denken.

Diese Deutung des Wortes »Brautmorgen« ist jedoch mit einem Rest von Unsicherheit behaftet. Endgültig bestätigt wird sie – für das 17. Jahrhundert<sup>249</sup> –

244 Heinrich Wesche (Hrsg.), Niedersächsisches Wörterbuch, 2, Neumünster 1985, Sp. 833.

245 Bremisches Urkundenbuch, VI, 2, Bremen 1943, Nr. 160 (S. 167-169).

246 Agathe Lasch / Conrad Borchling, Mittelniederdeutsches Handwörterbuch, Fortgeführt von Gerhard Cordes, 1, Neumünster 1956, Sp. 359 bzw. 360. Belege sind nicht angegeben.

247 Karl Schiller / August Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 1, Bremen 1875, S. 136.

248 Grimm / Grimm (wie Anm. 203), VI (bearb. v. Moriz Heyne), Leipzig 1885, Sp. 2561.

249 Für das 18. Jahrhundert liegt eine Bestätigung in folgender Form vor: In der Kostordnung für das Landgebiet vom 29. Juni 1764 bestimmte der Rat u. a., dass »Eines Baumanns Hochzeit nicht länger als zwey Tage, und eines Köthers nur einen Tag währen, und, wann respective am dritten und zweiten Tage der Brautwagen nach Hause gefahren wird, dazu jene nicht mehr als 12 Personen, und diese nur 6 Personen Landleute nöthigen sollen« (Sammlung von Verordnungen und Proclamen [wie Anm. 95], S. 70; Hervorhebung von mir).

erst durch die Ereignisse in Arsten am Dienstag, dem 15. September 1663. Wie geschildert, hatte sich Frerich Rühle in Henrich Bohtes Haus zweimal ausbedungen, dass es nicht wieder so wie am Tage zuvor zugehen dürfe. Als man ihm daraufhin zusicherte, er werde kein böses Wort zu hören bekommen, ist er mit seiner Schwester und seinen Verwandten nach Arsten gefahren und hat »das Brautzeug geliefert«<sup>250</sup>. Das dürfte er kaum vor dem frühen Nachmittag haben schaffen können. Unter »Brautzeug« wird hier derjenige Teil des Brautschatzes zu verstehen sein, der vertragsgemäß an diesem Tag zu übergeben war, also Brautwagen, Ehrenkleidung sowie ein Teil des Viehs und des Geldes<sup>251</sup>. Die Mitnahme der Verwandten erklärt sich daraus, dass es offenbar üblich geworden war, die Übergabe des »Brautzeugs« mit einer Feier zu verbinden, und es wird jetzt auch klar, warum es dem Bremer Rat nie gelingen wollte, eine Ausdehnung der Hochzeitsfeierlichkeiten über mehr als einen Tag zu verhindern: Voraussetzung wäre wohl die Vorverlegung der Brautzeugübergabe auf den Hochzeitstag selbst gewesen.

Dies hätte bedeutet, die Rechtsfolgen der Eheschließung zu einem Teil schon vor deren Vollzug eintreten zu lassen, und das war offensichtlich nicht durchführbar. Man muss sich nämlich vor Augen halten, dass im 17. Jahrhundert das Eheversprechen noch nicht mit der kirchlichen Trauung, sondern erst mit dem Beilager in der Hochzeitsnacht als eingelöst galt<sup>252</sup>. Dies wird auch in den oben erwähnten Brautbriefen deutlich, wo der Zeitpunkt für die Aufnahme der oder des Einheiratenden in das Haus des bzw. der ihm Angetrauten und für den Beginn der Gütergemeinschaft, wenn überhaupt, mit den Worten »nach beschrittenem Ehebett« festgesetzt ist, wobei dieser Formel meist noch ein »(al)sofort« oder »(so)gleich« vorangeht<sup>253</sup>. Der früheste Beleg datiert sogar erst von 1750, vermutlich weil damals mit dem inzwischen erreichten Grad der Verkirchlichung der Eheschließung<sup>254</sup> der Termin zweifelhaft zu werden begann und daher der Wunsch aufkam, ihn ausdrücklich zu nennen.

Sobald Frerich Rühle mit seiner Schwester das Haus des Bräutigams betreten hatte, hörte er dort zufällig, wie feindselige Äußerungen über die Habenhauser fielen, und sah, dass »die Arster« viele Knüppel und Steine in die Krippen gelegt hatten. Es hatte sich also schon eine ähnliche Gesellschaft im Bohteschen Hause versammelt wie am Vortage in Habenhausen. Es gehörten zu ihr auch wieder einige Leute aus der Stadt, unter denen sich diesmal der Vogt des Obervielands, Herman Bischoff, befand. Auch der Arster Landesgeschworene Henrich Alers, der tags zuvor gefehlt hatte, war jetzt anwesend. Zumindest zeitweilig erschien zudem »die Kokemorsche« aus Bremen. Nach dem Zeugnis zweier Arster hinderte sie im weiteren Verlauf des Tages einige

250 Hauptquelle D.

251 Lasch/Borchling (wie Anm. 246), Sp. 362, kennt »bruttuch« als »Brautausstattung«, Wesche (wie Anm. 244), 2, Neumünster 1985, Sp. 835, »Bruttüg« als »Mitgift«.

252 Richard van Dülmen, Fest der Liebe, Heirat und Ehe in der frühen Neuzeit, in: Ders. (Hrsg.): Armut, Liebe, Ehre. Studien zur historischen Kulturforschung, Frankfurt a. M. 1988, S. 99-101.

253 Brautbriefe 13), 14), 15), 17) und 19) in Anm. 237.

254 Van Dülmen (wie Anm. 252), S. 105-106.

Habenhauser Frauen daran, dem Bräutigam die Fenster auszuschlagen<sup>255</sup>. Sie konnte also auf eine gewisse Autorität Anspruch erheben. Zweifellos war sie die Gattin von Herman Bohtes Grundherr, der ja, wie wir wissen, Koke-mor hieß.

Seine Beobachtungen bewogen Frerich Rühle, alsbald nach Bremen zu reiten und dort um das Eingreifen des Stadtmilitärs nachzusuchen. Es wurde der Sergeant Wilhelm Knoche mit zwölf Musketieren nach Arsten abkommandiert. Als die Soldaten des Abends vor dem Bohteschen Haus eintrafen, fragte der Sergeant nach dem Bräutigam. Statt Henrich Bohtes kam jedoch der alte Garlich Boße aus dem Haus und fragte, wer nach dem Militär geschickt habe. Als Knoche hierzu die Auskunft verweigerte und darauf bestand, dass der Bräutigam herauskomme, schlug Garlich Boße Frerich Rühle, der anscheinend inzwischen ebenfalls herausgetreten war, an den Hals und rief: »Das hastu ins werck gerichtet, hastu jemand gelahden, den magstu werck [sic!] schaffen.« Boße und Rühle rangen nun miteinander. Als es dem Sergeanten schließlich gelang, die beiden zu trennen, rief Garlich Boße ins Haus: »Kommet, wir wollen die Teuffels wieder wegkschlagen.« Die anwesenden Stadtleute mahnten jedoch die Arster mit Erfolg zur Besonnenheit. Der Bräutigam wollte die Soldaten zwar zum Krüge weisen, doch auf die Weigerung, sich dorthin zu begeben, wurde ihnen im Hause Platz gemacht. Knoche sah nun auch selbst, dass hier verschiedene Knüppel zurechtgelegt waren, und befahl seinen Soldaten, auf ihre Waffen achtzugeben<sup>256</sup>. Die Anwesenheit der Soldaten, vielleicht auch die des Vogts Herman Bischoff, bewirkte, dass alles friedlich blieb.

Obwohl die Ausdehnung von Hochzeitsfeierlichkeiten über den für die Trauung festgesetzten Montag hinaus erst 3 1/2 Jahre zuvor ausdrücklich und zum wiederholten Male vom Rat verboten worden war, lösten also jetzt dessen Soldaten die zusätzliche Feier am Dienstagabend keineswegs auf, sondern sorgten nur dafür, dass sie ohne Gewalttaten vonstatten ging. Auch unternahmen sie nichts, um die Dauer dieser zweiten Feier zu begrenzen. Diese fand denn auch ihr Ende erst am nächsten Tag, Mittwoch, dem 16. September 1663, in der Frühe.

#### *10. Letzte Rauferei und Nachspiel*

Der Sergeant Knoche trat gegen Morgen, als er glaubte, nichts mehr befürchten zu müssen, kurz vor die Tür. Da kam Frerich Rühle zu ihm gelaufen und rief: »O Sergeant! dah haben Sie einen unter, den wollen Sie ermorden.« Es waren Clauß und Johan, die beiden Söhne des Arster Landesgeschworenen Henrich Alers, die zusammen mit einem Knecht aus Brinkum sich im Freien auf den Habenhauser Henrich Veltman (auch »Henrich Sehekamp, Felthaußen Stieffsohn,« genannt) gestürzt hatten und ihn elendig verdroschen, angeblich, weil er im Weggehen die Arster als Schelme und Diebe bezeichnet hatte. Aus dem Hause herbeigerufene Musketiere schritten ein, und der Sergeant wollte sowohl die beiden Alers-Söhne als auch Veltman nach Bremen in Haft bringen

255 Hauptquelle D.

256 Ebd.

lassen, während der Brinkumer anscheinend rechtzeitig das Weite gesucht hatte. Der hinzutretende Vogt Herman Bischoff sagte jedoch für Veltman gut, und der Landesgeschworene Henrich Alers verbürgte sich für seine beiden Söhne<sup>257</sup>.

Noch am selben Tage setzte die Wittheit, die wohl inzwischen von dem aus Arsten zurückgekehrten Sergeanten Knoche auch über die letzten Ereignisse unterrichtet worden war, eine Kommission zur Untersuchung der Vorfälle ein. Sie bestand aus dem Ratssyndikus Dr. Johann Wachmann (1611–1685) sowie den Ratsherren Dr. Johann Tilemann genannt Schenck (1597–1672), Wilhelm Hüpeden (1606–1677) und dem obervieländischen Gohgräfen Johann Fridrich Zepper (1618–1675)<sup>258</sup>. Die Kommission verhörte am 18. September 1663 zunächst in Habenhausen, dann in Arsten die ländlichen, am 9. Januar 1664 in Bremen die städtischen Zeugen. Am 12. Januar mussten ihr die nach Arsten geschickten Soldaten Rede und Antwort stehen und einen Tag später der von Frerich Rühle nachträglich als Zeuge benannte Hochzeitsbitter Leefke Meyer<sup>259</sup>. Auf der Grundlage nicht nur der Zeugenaussagen, sondern auch der von beiden Seiten eingereichten Suppliksschriften<sup>260</sup> und zusätzlicher eigens eingezogener Erkundigungen fällte der Sitzende Rat als Obergericht am 4. Juni 1664 seine Entscheidung und beauftragte den Gohgräfen des Obervielandes, diese innerhalb von 14 Tagen ins Werk zu setzen<sup>261</sup>.

Das Urteil gegen den Arster Herman Bohte lautete dahin, er solle »herein bescheiden zur hafft gebracht, vnd daß Meßer durch die hand geschlagen werden«<sup>262</sup>. Die zuletzt genannte spiegelnde Leibesstrafe wurde in Bremen schon seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts jedem, der mit der Absicht zu verwunden ein Messer zückte, angedroht, allerdings mit der Einschränkung, dass sich die Tat gegen einen Bürger richtete und innerhalb des Weichbildes der Stadt begangen wurde<sup>263</sup>. Das Obergericht wandte sie offenbar sinngemäß auch im Landgebiet und auf dessen Bewohner an. Dass die gefährliche Stichwunde, die der Habenhauser Arendt Meyer erlitten hatte, ihm von Herman

257 Ebd.

258 Hauptquellen A und D. Wittheitsprotokolle sind aus der Zeit zwischen dem 18. Mai 1660 und dem 17. Februar 1668 leider nicht erhalten. – Daten nach Christian Nikolaus Roller, Versuch einer Geschichte der Kaiserlichen und Reichsfreyen Stadt Bremen, 3, Bremen 1800, S. 408 (Nr. 350); 409 (Nr. 361 u. 367) u. 423, sowie Hans Jürgen von Witzendorff-Rehdiger (Bearb.), Die Personalschriften der Bremer Staatsbibliothek bis 1800 (= Bremische Bibliographie, 1), Bremen 1960, S. 152 (Nr. 2159), 164 (Nr. 2323) u. 174 (Nr. 2474). Schreibweise der Namen nach Roller.

259 Hauptquelle D.

260 Hauptquellen B, E, F, G und H.

261 Gegenstand der Entscheidung des Obergerichts war auch die im Wesentlichen bereits oben referierte Regelung der Schadenersatzansprüche. Auf sie wird im Folgenden nicht mehr eingegangen.

262 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.

263 Karl August Eckhardt (Hrsg.), Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 5), Bremen 1931, S. 52 (Stadtrecht von 1303/08, II,2), 176 (Stadtrecht von 1428, IV, 23) u. 226 (Stadtrecht von 1433, I, 106 III-IV).

Bohte zugefügt worden war, konnte, obwohl dieser am 14. September als einziger ein Messer gezogen hatte, nicht nachgewiesen werden. So blieb der Arster von der für solche Fälle vorgesehenen Strafe, dem Abhauen der Hand<sup>264</sup>, verschont. Das Gericht stellte ihm sogar anheim, die gegen ihn verhängte mildere Strafe des Durchschlagens der Hand mit dem Messer »mit einer Geldstraff abzuhandeln«<sup>265</sup>. Von dieser Möglichkeit machte der Verhaftete Gebrauch: Er kam mit der Zahlung von 12 Rtlr. davon<sup>266</sup>.

Ebenfalls in Bremen eingekerkert wurden Harmen Bötjer, der Anstifter der Schlägerei in Habenhausen, und Garlich Boße, der am folgenden Tage Friedrich Rühle geschlagen und die Arster gegen die Soldaten aufgestachelt hatte. Jeder der beiden wurde erst nach Zahlung von 20 Rtlr. wieder auf freien Fuß gesetzt. Die beiden Söhne des Arster Landesgeschworenen Henrich Alers verurteilte das Gericht zu einer Geldstrafe von zusammen 12 Rtlr. Doch zahlte ihr Vater eigenartigerweise nur 6 Rtlr. Diejenigen Arster, die mit »Röhren« auf der Hochzeit in Habenhausen erschienen waren, mussten für jedes »Rohr« 2 Rtlr. Strafe geben, was zusammen 6 Rtlr. ausmachte<sup>267</sup>. Schließlich sollten, jeweils insgesamt, »wegen ihres verübten muthwillens«, die Hochzeitsgäste aus Arsten 200 Rtlr., die aus Habenhausen 100 Rtlr. Strafe zahlen<sup>268</sup>. Aufgrund von alsbald eingereichten Supplikschritten der Arster und Habenhauser setzte das Obergericht diese Beträge am 16. Juni 1664 auf 150 bzw. 60 Rtlr. herab<sup>269</sup>. Drei Arster Knechte, die sich inzwischen ins Hoyaische geflüchtet hatten, blieben ihren Anteil an den 150 Rtlr. – zusammen 18 Rtlr. – schuldig. Ansonsten wurde die Eintreibung der Strafgelder offenbar pünktlich, spätestens aber am 4. Oktober 1664, beendet<sup>270</sup>. Damit schlossen sich die Akten über der »blutigen Hochzeit«<sup>271</sup> zu Habenhausen.

264 Ebd., S. 52 (Stadtrecht von 1303/08, II, 2), 176 (Stadtrecht von 1428, IV, 23) u. 226 (Stadtrecht von 1433, I, 106 III-IV). Vgl. Fritz Schröder, Das mittelalterliche Strafrecht der Stadt Bremen, Greifswald (Diss. jur.) 1941 (Typoskript in der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Signatur: Manusk. a. 238 Nr. 14), S. 12, 35-36, 46 u. 67.

265 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.

266 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1.u.2.b.44., S. 136-137.

267 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.; gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1.u.2.b.44., S. 136-137.

268 Obergerichtsprotokoll vom 4. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180.

269 Obergerichtsprotokoll vom 16. Juni 1664, in: StAB 2 - Qq.10.D.4.b.180. Nur die Supplik der Arster – sie trägt das Datum des 13. Juni 1664 – hat sich erhalten (Hauptquelle H).

270 Gohgräfliche Administrationsrechnung des Obervielandes von 1663/1664, Strafgeldregister, in: StAB 2 - P.1.u.2.b.44., S. 138. Das genannte Datum ist das der Abrechnung des Gohgräfen mit dem Rat (ebd.).

271 Formulierung in Hauptquelle G.

## 11. Warum?

Hinlänglich dürfte klar geworden sein, dass damals zwei recht kohärente Gruppen gegeneinander standen, nämlich die der Habenhauser Dorfleute einer- und die der Arster Dorfleute andererseits. Die wörtlich zitierten Äußerungen Beteiligter zeigen das am deutlichsten. Es sei nur an die Worte erinnert, die seitens der Habenhauser dem aus ihrem Dorf stammenden Herman Bolleman gegenüber fielen, und an den Ausruf des Arsters Johan Laerß: »Nun soll euch Habenhausern allen miteinander der Donner zerschlagen«.

Über ein schon länger bestehendes Zerwürfnis zwischen beiden Dörfern und dessen Ursache erfahren wir jedoch aus den Quellen nichts. Die Art, wie die Schlägerei am Hochzeitsabend begonnen wurde, schließt auch weitgehend aus, dass dergleichen vorlag. Als Frerich Rühle bei seiner Vernehmung am 18. September 1663 nach der Ursache des Tumults gefragt wurde, antwortete er: »Er wiße sonst keine uhrsachen zu sagen, alß daß die Arster sich berühmet, daß Sie vor dreißig Jahren den preiß schon uff den Hochzeiten behalten, wie Sie dan auch solches in Lüder Vaßmers Hause, im Nieder Viehlande, wie auch uf Dirich Hillebrandes Hochzeit, da Sie die Leester biß an den halb durch die Ochem gejaget, bewiesen«<sup>272</sup>. Damit hatte Frerich Rühle Schlägereien, die sich auf den Bauernhochzeiten der Umgebung Bremens zwischen den aus verschiedenen Dörfern kommenden Gruppen von Gästen entspinnen mochten, zu etwas, wenn schon Bedauerlichem, so doch letztlich irgendwie Normalem erklärt, und wir sind, bestärkt durch Hinweise in den Kostordnungen, die ebenfalls schon in diese Richtung gingen, geneigt, ihm darin zu folgen. Die Hochzeitsschlägerei nimmt damit trotz des, wie gerade das vorliegende Beispiel zeigt, mitunter hohen Tributs an Gut und Blut, den sie forderte, geradezu so etwas wie die Eigenschaft eines Brauches an, die einen zögern lässt, überhaupt noch von einem »Ausarten« zu sprechen.

Heinrich Adolf Hoops (1867–1946), der von 1893 bis 1934 als Pastor in Mittelsbüren und Grambke wirkte<sup>273</sup>, ließ sich um 1905 von älteren Mitgliedern seiner beiden Gemeinden über Schlägereien auf Hochzeiten und Kindtaufen der Zeit bis etwa 1870 berichten. Er bekam den Eindruck, dass es damals bei Feiern dieser Art fast regelmäßig zu Handgreiflichkeiten gekommen war<sup>274</sup>, und veranschaulichte dies 1927 in einer kleinen Veröffentlichung mit folgenden Beispielen<sup>275</sup>:

1) »Eines Tages sind die Bürner (d. h. Mittels- und Niederbürner) in Hasenbüren bei einer Hochzeit zu Gast. Es liegt Zündstoff in der Luft. Als alle Gäste von beiden Seiten beisammen sind, fragt einer der Bürner scheinbar harmlos

272 Hauptquelle D; ähnlich Hauptquelle C, wo zusätzlich vermerkt ist, dass Dirich Hillebrandes Haus auf dem Kattenesch stand, und Hauptquelle G. »Ochem« ist die Ochtum.

273 Müller-Benedict / Ammann (wie Anm. 121), 1, Bremen 1990, S. 44, u. 2 (1996), S. 85.

274 Heinrich Hoops, Das sittliche Empfinden und Leben des niederdeutschen Landvolkes einst und jetzt, in: Mitteilungen der Schlesischen Gesellschaft für Volkskunde, 28 (1927), S. 113.

275 Ebd., S. 114 (Beispiel 1) u. 115 (Beispiel 2).

und doch mit eigener Betonung: ›Blät de groten Bohnen all?‹ Da wissen die Hasenbürner, was die Uhr geschlagen hat; denn die Blüten der grossen Bohnen zeigen blaue Flecke. Nicht lange dauert es, da setzt es Hiebe.«

2) »Oslebshauer und Grambker treffen bei irgend einer Gelegenheit zusammen. Ein kleiner Verwachsener wird von der einen Partei vorgeschickt und schiebt sich an einen von der Gegenpartei heran. Der schubst ihn zurück. ›Watt, du wullt die an den Littjen vergriepen?!‹ Und schon ist die Schlägerei im Gange.«

Auch dass sich Beteiligte noch nach Jahrzehnten ihrer bei solchen Gelegenheiten vollbrachten Heldentaten mit Behagen rühmten, wurde von Hoops festgehalten<sup>276</sup>.

Alles an diesen Vorfällen, die Konfrontation zwischen ganzen Dorfschaften, der an den Haaren herbeigezogene Vorwand zum Losschlagen und die Verarbeitung des Geschehenen zu in späteren Jahren immer wieder gern erzählten Geschichten, erinnert an die Schlägerei zu Habenhausen im Jahre 1663 und das, was Frerich Rühle damals über deren Ursache mitteilte. Es gab bei den gewalttätigen Auseinandersetzungen aus festlichem, insbesondere hochzeitlichem Anlass im Bremer Landgebiet also eine Kontinuität der Konfrontationsmuster, Ursachen und Erscheinungsformen bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein.

Was die Gründe für das Ende, wie übrigens auch für das Aufkommen des Phänomens anbetrifft, so genügt es, auf Norbert Elias zu verweisen. Für die Menschen des Mittelalters konstatiert Elias: »Ein Leben von einer anderen Affektgeladenheit als das unsere, ein Dasein ohne Sicherheit, ohne allzu lange Berechnung der Zukunft. Wer in dieser Gesellschaft nicht aus voller Kraft liebte oder haßte, wer im Spiel der Leidenschaften nicht seinen Mann stand, der mochte ins Kloster gehen, im weltlichen Leben war er [...] verloren. [...] Außerdem gab es eine ständige Rivalität zwischen Stadt und Stadt, zwischen Dorf und Dorf, zwischen Tal und Tal und beständige Kriege zwischen den Nachbarn, die aus der Vielfältigkeit dieser territorialen Einheiten selbst hervorzuwachsen schienen.«<sup>277</sup> Diese Gestaltung des emotionalen Lebens mit dem ihr entsprechenden Gesellschaftsaufbau hatte man im 17. Jahrhundert, auch bei den Bauern im Bremer Landgebiet, bereits hinter sich gelassen. Ihr stellt Elias die gegenwärtige gegenüber, die gekennzeichnet ist von relativer Rücksicht der Menschen aufeinander: »[...] die Affektentladung im körperlichen Angriff wird auf bestimmte zeitliche und räumliche Enklaven beschränkt. Nicht jeder beliebige Starke kann sich [...] die Lust des körperlichen Angriffs verschaffen, sondern nur wenige, [...], etwa der Polizist gegenüber dem Verbrecher, und größere Massen nur in den Ausnahmezeiten des kriegerischen oder revolutionären Zusammenstoßes, im gesellschaftlich legitimierten Kampf gegen innere oder äußere Feinde. [...] Allerdings haben diese Affekte in ›verfeinerter‹, rationalisierter Form auch im Alltag der zivilisierten Gesellschaft ihren legitimen und genau umgrenzten Platz. [...] Die Kampf- und

276 Ebd., S. 114.

277 Norbert Elias, Über den Prozeß der Zivilisation, Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Frankfurt a. M. 21. Aufl. 1997, 1, S. 370-371.

Angriffslust findet z. B. einen gesellschaftlich erlaubten Ausdruck im sportlichen Wettkampf. Und sie äußert sich vor allem im ›Zusehen‹, etwa im Zusehen bei Boxkämpfen, in der tagtraumartigen Identifizierung mit einigen Wenigen, denen ein gemäßigter und genau geregelter Spielraum zur Entladung solcher Affekte gegeben wird.«<sup>278</sup> Kein Zweifel: In Richtung auf dieses Stadium waren die landbremischen Bauern des 17. Jahrhunderts zwar schon ein beträchtliches Stück vorgestoßen, aber sie hatten doch auch noch eine gute Wegstrecke zu bewältigen. Elias betont denn auch, dass der Übergang von der älteren zu der jüngeren Form des emotionalen Lebens geraume Zeit in Anspruch genommen hat: »[...] wenn in diesem oder jenem Gebiet die Macht einer Zentralgewalt wächst, wenn über ein größeres oder kleineres Gebiet hin die Menschen gezwungen werden, miteinander in Frieden zu leben, dann ändert sich auch ganz allmählich die Affektmodellierung und der Standard des Triebhaushalts. Dann schreitet [...] langsam die relative Zurückhaltung [...] zunächst im Alltag, im normalen gesellschaftlichen Leben fort.«<sup>279</sup> Die Obrigkeit wollte zwar, wie wir gesehen haben, die Schlägereien auf den Hochzeiten nicht dulden und bestrafte jeden aktiv Beteiligten, dessen sie habhaft wurde, aber noch auf Jahrhunderte hinaus sollte es ihr nicht gelingen, sie zu unterdrücken. Dieses Ziel wurde erst erreicht, als das, wovon die höfische Aristokratie schon ab Beginn der Neuzeit erfasst worden war, nämlich die Verwandlung der gesellschaftlichen Zwänge in Selbstzwänge, in eine automatische Affektzurückhaltung, die anderen alten Gesellschaftsschichten gleichfalls durchdrungen hatte<sup>280</sup> und schließlich auch bei den Bauern weitestgehend zum Abschluss gelangt war.

Unter dem Gesichtspunkt der Affektregulierung nehmen also die bäuerlichen Massenschlägereien einen Platz etwa in der Mitte zwischen Krieg und Kampfsport ein. Warum aber kam es zu ihnen vornehmlich bei Festen, Hochzeiten zumal? Ein Verweis auf die Enthemmung durch den bei diesen Gelegenheiten fließenden Alkohol (Bier) überzeugt nicht, denn große Mengen Bier hätten sich die Bauern zu anderen Zeiten viel leichter, weil unbehindert durch eine obrigkeitliche Kontrolle, verschaffen können. Es muss also wohl eine Affinität zwischen großem Fest und massenhafter Gewaltanwendung zugrundegelegen haben, eine Affinität, die uns nur deshalb nicht so recht in den Kopf will, weil unsere Psyche seit Generationen mit einer stabilen und differenzierten soziogenen Selbstkontrollapparatur ausgestattet ist. Scheint es doch auf den ersten Blick kaum einen größeren Gegensatz als den zwischen der Harmonie eines Festes und der Disharmonie eines tumultuarischen Kampfes Mann gegen Mann zu geben. Auf der Suche nach einem Verbindungsglied sieht man sich zuletzt darauf verwiesen, dass in beidem der Alltag aufgehoben ist.

Odo Marquard hat – im Anschluss an Manès Sperber – dargelegt, wie die Menschen seit Jahrtausenden der täglichen Wiederkehr des Gleichen, dem drückenden, lastenden, als tyrannisch empfundenen Alltag zu entfliehen

278 Ebd., 1, S. 371-373.

279 Ebd., 1, S. 371.

280 S. hierzu ebd., 2, S. 330-331, 338-341, 354 u. 377.

suchen, und dabei – für die Vergangenheit – zwei »Moratorien des Alltags« von größerer Bedeutung herausgearbeitet: das Fest und den Krieg<sup>281</sup>. Ihm ist vorgeworfen worden, dass er damit »zwar möglicherweise psychodynamisch analog wirkende Erscheinungen« bepreche, aber »gerade die Spezifik des Festes (den kommunikativen Zusammenhang nämlich, die kulturelle Formung, die religiöse, soziale, politische Bedeutung)« verfehle<sup>282</sup>. Nun, jene zahlreichen bäuerlichen Hochzeiten, die in Schlägereien endeten, waren, wie gezeigt, nicht Paare voneinander isolierter »psychodynamisch analog wirkender Erscheinungen«, sondern die habituelle Verknüpfung von Fest und, wenn nicht Krieg, so doch Krieg-Ersatz. Ja, der Krieg-Ersatz erscheint, wenn auch nicht allen Teilnehmern, als der krönende Höhepunkt des Festes, auf den man sich schon vor dessen Beginn freut. Und sein Auftreten vorzugsweise in Verbindung mit Hochzeiten dürfte nicht zuletzt damit zu tun haben, dass auf dem Lande gerade die Hochzeiten die bedeutendsten Feste waren<sup>283</sup>.

281 Odo Marquard, *Kleine Philosophie des Festes*, in: Uwe Schultz (Hrsg.), *Das Fest, Eine Kulturgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart*, München 1988, S. 414 - 416.

282 Michael Maurer, *Feste und Feiern als historischer Forschungsgegenstand*, in: *Historische Zeitschrift*, 253, 1991, S. 105.

283 Das ergibt sich nicht nur aus den bremischen Kostordnungen, sondern war gesamtabendländisches mittelalterliches Erbe (s. Peter Blickle, »Zu mercklichem Nachtheil gemeines Nutzens«, *Die Bauernhochzeit im Mittelalter*, in: Uwe Schultz (Hrsg.), *Das Fest, Eine Kulturgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart*, München 1988, S. 94 - 95). Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass das deutsche Wort Hochzeit ursprünglich nicht allein die Feier der Eheschließung, sondern jedes hohe Fest bezeichnete und erst vom 13. Jahrhundert ab durch das Lehnwort Fest zurückgedrängt wurde (Ruth Schmidt-Wiegandt, *Hochzeitsbräuche*, in: Adalbert Erler / Ekkehard Kaufmann (Hrsg.), *Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte*, 2, Berlin 1978, Sp. 186). Die Hochzeit i. e. S. war also das Fest schlechthin.

## Osterdeich 2 – Zur Baugeschichte einer Bremer Kaufmannsvilla

Von Henning Wätjen

### *Das Haus Osterdeich 2 in Bremen*

Der Weg zur Innenstadt Bremens bietet von Hastedt aus auf dem Osterdeich schöne Ausblicke auf die Weser und – auf der rechten Seite – auf schicke Reihenhäuser, zwischen denen noch hin und wieder eine größere Villa an die Pracht vergangener Zeiten erinnert. Nahe dem Alten Wall, der an den Wall erinnert, der die Altstadt Bremens von der Vorstadt trennte, noch vor dem Stadtgraben, fällt dem aufmerksamen Besucher auf, dass die Häuser mit den ersten Hausnummern des Osterdeichs fehlen.

Wie anders sah diese Region vor 150 Jahren aus, als gerade der erste Abschnitt des Osterdeichs beendet war. Hinter dem neuen hohen, zum Weserlauf vorgezogenen Deich war das durch die Baumaßnahme gewonnene Uferstück aufgefüllt und als Baugelände erschlossen worden, auf dem die ersten zwei Häuser gebaut wurden. Weseraufwärts bestanden am rechten Weserufer nur unzureichende Deiche, die kaum die dahinter liegenden Wiesen und Ackerflächen vor dem im Frühling üblichen Hochwasser der Weser schützen konnten. Daher war die Besiedlung der Region noch gering und entwickelte sich erst mit dem Fortgang der Deichbauarbeiten.

1855 war das Haus des Kaufmanns August Theodor Plump bezogen, und 1856 erwarb der Reeder Christian Heinrich Wätjen dort das zweite Grundstück, auf dem sein Haus gebaut werden sollte, über das im Folgenden berichtet wird.

Erst 1862 wurden die Arbeiten am Osterdeich fortgesetzt, der zum Ende des Jahrhunderts bis Hastedt fertig gestellt wurde. Nach den schwierigen Anfängen, von denen berichtet wird, hatte sich der Osterdeich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer der schönsten und repräsentativsten Adressen Bremens entwickelt.<sup>1</sup>

Betrachtet man heute Bilder von diesem ersten Bauabschnitt des Osterdeichs – siehe Abbildung 1, so lassen die enge Anbindung an die Stadt, der

1 Zur Bebauung des Osterdeich siehe Bericht der Deputation für das Bauwesen, die Herstellung eines Damms hinter der Ostertors-Bärenmauer betreffend, in: Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vom Jahre 1851, S. 417; Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft im Jahre 1855, S. 92, und Bericht der Deputation für das Bauwesen, die Verlängerung des Osterdeichs vor den Grundstücken von Johann Ludwig Egestorff, F. W. F. Schröder und F. W. Osenbrück betreffend, in: Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vom Jahre 1858, S. 283 ff.



Abb. 1: »Ansicht von der Weser«, Ausschnitt Osterdeich, Lithographie von J. Gottheil, etwa 1862.<sup>2</sup>

grandiose Blick auf die Weser und die Nähe zu den Grünanlagen des früheren Stadtwalls die bevorzugte Lage besonders dieses ersten Teils des Osterdeichs erkennen.

Das neue helle Haus des Reeders Christian Heinrich Wätjen, das er sich von dem Bremer Architekten Heinrich Müller bauen ließ, hatte eine stattliche Grundfläche von 300 Quadratmetern und eine durch Erker und Giebel gegliederte Front, die den großen Baukörper leichter erscheinen lassen sollte. Der Osterdeich war noch neu und erst 1861 wurden auf der Deichkrone Bäume gepflanzt.

Das auf der Abbildung links neben dem Haus des Reeders gelegene Gebäude des Kaufmanns Plump war durch seinen markanten achteckigen Turm zu erkennen.

Das Wohnhaus auf dem 3000 Quadratmeter großen Areal zeigte seine gegliederte Schmuckseite mit Terrassen zum Osterdeich, zur Weser. Die Rückseite mit dem Hauptzugang von der Bleicherstraße, der ersten Adresse des Grundstücks »Bleicherstraße 35«, wirkte durch die Gruppierung von Stall und Remise jeweils rechts und links vom Eingang entlang der Bleicherstraße eher abschließend. Ein herrschaftliches Gebäude, das nicht mehr so recht zu der bisherigen Bauweise der Bremer Kaufleute in der Altstadt passen mochte, als noch mehr Wert auf die Gediegenheit der Präsentation gelegt wurde und man eher geneigt war, den Vermögensstand in sehr diskreter Weise nur dem Kenner zu offenbaren.

Nach den 1840er Jahren begann sich das Leben in Bremen mit dem wachsenden Wohlstand zu ändern. Wichtiger gewordene internationale Beziehungen

<sup>2</sup> In Privatbesitz.

ließen Bremen nicht mehr einen Marktplatz allein für seine Kaufmannsgemeinde mit ihrer Stammkundschaft bleiben. Anspruchsvollere Kundschaft erwartete ein größeres Warenangebot. Neue Anbieter erhöhten die Konkurrenz der Kaufleute in den Hansestädten, so dass sie ihre Leistungsfähigkeit, Verlässlichkeit und Kompetenz – aber auch ihre Kapitalkraft deutlicher präsentieren mussten. Für den Bremer Kaufmann war das Wohnen in seinem Kontor nicht nur selbstverständlich, sondern für alle in Import- und Exportgeschäften Tätigen bis 1848 zwingend. Durch das ab 1849 erweiterte Stadtgebiet entfiel die bis dahin gültige Verpflichtung, als Kaufmann mit Handelsfreiheit in der Altstadt wohnen zu müssen.<sup>3</sup> Damit eröffnete sich die Möglichkeit, in der Vorstadt dem Vorbild englischer Kaufleute auch im Stil des Wohnens nachzueifern.

Das Areal weseraufwärts, das sich an den Stadtgraben anschloss, der spätere Osterdeich, bot zu Beginn der 1850er Jahre eine Perspektive, die aber noch Mut erforderte. Der an den Stadtgraben anschließende Teil des Deiches hieß »Punkendeich« und gibt einen Hinweis auf das Ansehen, das die Region besaß: Punkte ist ein veralteter und nur im Raum Bremen gebräuchter Begriff für eine Prostituierte; im 18. Jahrhundert standen die Punketen an der Straße Punkendeich. Sein Haus dort zu bauen, forderte vom Bauherrn Voraussicht – einerseits als Unternehmer, dass die Präsentation auf diesem Areal dem Geist der Zukunft entsprach und andererseits, dass sich das Gebiet zu einer bevorzugten Wohngegend wohlhabender Bremer Bürger entwickelte und den Bauwert wertvoller werden ließ. In dem Bauvorhaben treffen sich die Geschichte des Bauherrn Christian Heinrich (genannt »Christel«) Wätjen und die Erschließung des Gebietes Osterdeich. Die wirtschaftliche Basis für die Planung und Realisierung des Baues wurde maßgeblich durch den Gang der Geschäfte der Kaufmannsreederei D. H. Wätjen & Co. bestimmt.

#### *Der Bauherr Christian Heinrich Wätjen*

Als Christian Heinrich Wätjen im Januar 1813 geboren wurde, litt Bremen noch unter den Folgen der französischen Besatzung, die besonders in den letzten drei Jahren das Geschäftsleben der Handelsstadt schwer beeinträchtigt hatte. Schiffe lagen untätig im Hafen, weil die Kontinentalsperre den Seehandel hemmte und viele Produkte aus dem besetzten Deutschland über neue Straßen verteilt wurden. Hohe Kontributionszahlungen, die der Stadt von den Besatzern auferlegt wurden, dazu eine drückende Steuerlast, taten das ihre, um das Leben der Bewohner zu erschweren.

Ob der Tod der Mutter Christina, geborene Osmers, am Tage nach der Geburt auch durch die schweren Zeiten verursacht war, ist nicht bekannt.<sup>4</sup> Der Vater, Diedrich Heinrich Wätjen, seit 1812 als Kaufmann im Propre-, Kommissions-

<sup>3</sup> Artikel 87 der Bremer Verfassung von 1849, veröffentlicht im Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen 1849, Bremen 1850, S. 73 ff. Artikel 87 regelt die Rechte der Bewohner des Bremer Stadtgebietes. Die bis dahin bevorzugte Rechtsstellung der Bürger der Altstadt galt danach für alle Bürger des Bremer Stadtgebietes.

<sup>4</sup> StAB MAUS, Graue Mappen Familie Wätjen.

und Speditionshandel etabliert, blieb in schwieriger Lage zurück. Er war aus Ochtmannien in der Grafschaft Hoya nach Bremen gekommen und hatte 1809 das Bremer Bürgerrecht mit Handelsfreiheit erworben. Seine Wohnung in Bremen war Beim Wegesende 26, die Adresse seiner Frau, die er im Jahre 1811 geheiratet hatte, und derer Eltern. Der Vater seiner Frau, der Tischler Bernhard Osmers, war am 10. Oktober 1791 Bremer Bürger geworden<sup>5</sup> und 1802 gestorben.<sup>6</sup>

Christian Heinrich wuchs auf in der Betreuung seiner Großmutter Anna Elisabeth, geborene Röhrscheid, und seines Vaters, der seine Wohnung auch noch beibehielt, als er 1816 Teilhaber des Geschäftes von Anton Friedrich Schaer wurde. A. F. Schaer betrieb seine Handlung seit 1816 von der Langenstraße 43 aus; im Jahre 1820 wurde das Unternehmen in Schaer & Wätjen umbenannt. Im Jahr 1821 starb Anton Friedrich Schaer. Der Vater übernahm die Handlung, die sogleich in »D. H. Wätjen« umfirmierte. Als Kontor wurde das Gebäude Papenstraße 5 aus dem Konkurs von A. G. Kulenkamp & Söhne erworben, die 1820 zahlungsunfähig geworden waren.<sup>7</sup>

Im Dezember 1821 heiratete Diedrich Heinrich Wätjen Luise Agnes Klugkist, eine Enkelin des vormaligen Bürgermeisters Dr. Justin Friedrich Wilhelm Iken. Für den Kaufmann war es ein wichtiger Schritt in den Kreis der bestimmenden Familien der Bremer Gesellschaft. Die Heirat, die noch in der frühen Zeit der Erholung Europas nach der französischen Besatzung stattfand, war ein Zeichen, dass die künftigen Schwiegereltern die Tüchtigkeit ihres neuen Schwiegersohnes günstig beurteilten. Die soziale Einbindung war für einen aufstrebenden Kaufmann in Bremen die Voraussetzung, über Kredite verfügen zu können, da Zahlungen in Bremen durch Ausstellen und Akzeptieren von Wechseln geleistet wurden. Der Verkehr mit Wechseln erforderte eine unzweifelhafte Solidität der Personen, die einander versprachen, ihre Schulden bei Vorlegen des Wechsels zu begleichen. Je enger dieser Kreis der Kaufleute nicht nur geschäftlich, sondern auch gesellschaftlich verbunden war, desto strenger waren auch die gegenseitigen Kontrollen, dass den Erwartungen der Mitglieder entsprochen wurde. Ein Bruch der unausgesprochenen Verpflichtungen führte zur nachhaltigen Beeinträchtigung der geschäftlichen wie der sozialen Stellung in Bremen. Insofern war der erste Schritt in diese auf Verlässlichkeit gegründete Gemeinschaft für den Förderer mit einem Risiko verbunden, das nur durch gutes Urteilsvermögen begrenzt werden konnte. Die Person, der dieses Vertrauen geschenkt wurde, tat alles, den Erwartungen unter allen Umständen gerecht zu werden. So war die Heirat nicht nur ein Band zwischen zwei einander zugetanen Menschen, sondern auch eine wichtige Grundlage für das geschäftliche Wohlergehen.

5 StAB - 2 - P.8.X.23, Bürgerbuch der Altstadt, 1770 – 1797, S. 569.

6 StAB - 4,60 Zivilstandsregister 1811, aus Heiratsurkunde D. H. Wätjen und Christiane Osmers, S. 35.

7 Eduard Gottlieb Kulenkamp, Das Lebensbild eines Hanseatischen Kaufmanns aus den Jahren 1796 bis 1854, als Manuskript gedruckt, Wandsbek 1902, StAB - MAUS, Graue Mappe Kulenkamp.



Abb. 2: Christian Heinrich Wätjen (1813–1887). (Foto: Staatsarchiv Bremen)

Nach der Schule begann Wätjen 1829 eine kaufmännische Ausbildung, die ihn auch für zwei Jahre nach London führte. In diesen Jahren wurden in der Handlung seines Vaters und in Bremen wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Die Handlung des Vaters schloss das Geschäftsjahr 1829 mit einem Verlust ab. Um Barausgaben gering zu halten, nahm D. H. Wätjen seinen Kommis Ernst Ferdinand Gabain als Teilhaber in das Geschäft, das ab 1830 als »D. H. Wätjen & Co.« firmierte. Ob die Geschäfte durch den im Jahre 1830 eingeweihten Hafen in Bremerhaven beflügelt wurden? Die Bilanz von 1830 zeigte, dass die Partnerschaft einen gelungenen Einstand feiern konnte. Die Handlung konzentrierte sich jetzt stärker auf die

neuen Möglichkeiten, die das Geschäft mit Amerika bot. Von 1833 bis 1836 ging Wätjen daher nach Amerika und lernte dort die Zukunft kennen, die seine Aktivitäten in der Handlung maßgeblich mitbestimmen sollte. Im Januar 1837 wurde er Teilhaber in der Unternehmung des Vaters und wohnte wieder im Hause Papenstraße 5.

Die Handlung konnte sich durch die Tüchtigkeit des Vaters gut entfalten und fand in Bremen auch von Seiten der Gesellschaft Anerkennung. Die Wahl zum Senator in diesem Jahr wird zwar wesentlich der kaufmännischen Tüchtigkeit gegolten haben, kann aber auch den Spannungen und Rivalitäten zwischen lutherischen, deren Kirche der ehemals hannoversche Dom war, und den der reformierten Kirche angehörenden Bremern zu verdanken gewesen sein, um die Stimme der Lutheraner im Bremer Senat deutlicher werden zu lassen, da D. H. Wätjen aus der lutherischen Grafschaft Hoya nach Bremen gekommen war. Für Wätjen steigerte der Zugewinn an Ansehen der Familie sicher seine Chancen als Heiratskandidat. Als geborener Bremer mit guten beruflichen Aussichten wird er es nicht schwer gehabt haben, seine Stellung in der Gesell-

schaft durch die Wahl der richtigen Braut zu festigen. Louise Delius, Tochter des Ältermanns Everhard Delius und dessen Frau Magdalene, geborene Gloystein, aus älterer Bremer Kaufmannsfamilie wurde sein großes Glück. Ab 1840 wohnte das Paar in einer Wohnung in der Langenstraße 47; dort wurden die ersten beiden Kinder, Diedrich Heinrich und Everhard, geboren.

Im Jahre 1842 erwarb der Familienvater das Haus Domshof 14. Der Kauf des Hauses wurde weitgehend durch ein Darlehen über 25.000 Taler beglichen, das Christian Heinrich von seinem Onkel Hermann Wätjen, dem Halbbruder seines Vaters, erhielt, der sich 1842 von Havanna kommend in Bremen als Kaufmann etabliert hatte. Hermann Wätjen konnte »bei seiner Hilfe«, dem Darlehen zum Kauf des Hauses, noch nicht engagierte Gelder profitabel anlegen, während der Neffe seinerseits den geforderten Kaufpreis von 30.000 Talern an den Verkäufer Wilhelm Haas aus seiner Einlage bei D. H. Wätjen & Co. hätte zahlen können.<sup>8</sup>

Da das Darlehen des Onkels aber mit den damals üblichen 3 ½ % Zinsen belegt war<sup>9</sup>, wäre ein Abziehen von Einlagen aus der Handlung für ihn nachteilig gewesen, weil Kapitalanteile der Teilhaber bei D. H. Wätjen & Co. mit 4 % verzinst wurden.

Die Verzinsung der Kapitaleinlage war den Teilhabern unabhängig vom Betriebsergebnis garantiert und entsprach damit etwa einem Gehaltsfixum.<sup>10</sup>

Als im Jahre 1851 nach der Geburt des 7. Kindes, von denen eines ein halbes Jahr nach der Geburt gestorben war, die Räumlichkeiten nicht mehr ausreichten, erhielt das Haus ein zusätzliches Stockwerk. Die Zeichnungen für den Aufbau wurden vom Baudirektor Alexander Schröder erstellt, der Bau per Kontrakt über 7.000 Taler von Maurermeister Joh. F. Overdieck ausgeführt.<sup>11</sup>

Während der Bauphase wohnte die Familie im Gartenhaus des Bauunternehmers. Der geplagte Bauherr notierte in seinen Privatunterlagen zum Jahresende 1851: »Laut Kontrakt sollte der Bau am 1. Sept. vollendet sein, indessen konnten wir nur mit Mühe am 1. Dez. wieder einziehen, während wir das Haus am 23. April geräumt hatten und während der Zeit in des Baumeisters Gartenhause am Remberti Kirchhof frei gewohnt hatten. Im Kontrakt waren nicht mit begriffen Öfen, Wasserleitung und Badeinrichtung, das einfallende Licht über der Treppe, welches erst später beschlossen wurde, ferner: neue Haus- und Hoftür, neue Torpfosten auf dem Hof, äußere Bekleidung und Verdachungen der Stubentüren in den alten Räumen, Abputzen des Hausraumes etc. Die beiden Haustüren kosteten 216 Taler.«<sup>12</sup>

8 Wilhelm Lührs, Der Domshof, Geschichte eines bremischen Platzes (VStAB Bd. 46), Bremen 1979, S. 142 f.

9 Kontorbuch von Hermann Wätjen 1848 – 1852, Familienbesitz.

10 StAB 7,2092 - 3, Jahresabschlüsse und Kapitalverteilung Hauptgesellschafter und Teilhaber D. H. Wätjen & Co. 1829 bis 1851.

11 StAB 7,2092 - 8, Privat-Abschlüsse und Ausgaben Christian Heinrich Wätjen, 1839 bis 1857.

12 Ebd.

### *Die Handlung D. H. Wätjen & Co.*

Als Christian Heinrich Wätjen im Jahre 1837 nach Abschluss der Lernzeit in Amerika nach Bremen zurückkehrte und Teilhaber der Handlung D. H. Wätjen & Co. wurde, betrug sein Kapitalanteil zum Jahresabschluss mit knapp 27.000 Taler etwa 3 % am Kapital in der Handlung<sup>13</sup>; die Einlage bestand aus seinem 25 % Anteil am Gewinn – abzüglich der Privatentnahmen des Jahres von etwa 500 Talern. Zum Vergleich: ein Handwerker in Bremen verdiente in dieser Zeit etwa 200 Taler im Jahr.

Die Handlung beschäftigte 13 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 2.180 Lasten – entsprechend etwa 3.270 Nettoregistertonnen (NRT)<sup>14</sup> – und einer Durchschnittsgröße von 250 NRT. Der Anschaffungswert betrug 210.000 Taler, das Durchschnittsalter der Schiffe war 7 Jahre.<sup>15</sup> Bezogen auf das Kapital in der Handlung von 910.000 Taler waren etwa 700.000 Taler (rund 77 %) in Waren, Forderungen und anderes Umlaufvermögen investiert.<sup>16</sup> Die zwei Packhäuser sowie das Wohn- und Kontorhaus gehörten dem Prinzipal persönlich, da Gesellschaften in der Zeit noch keine Immobilien besitzen durften.<sup>17</sup>

Die Zuständigkeit im Geschäft mit Amerika hatte der Vater gewiss gern dem Sohn übertragen, besaß der doch nach seinen Lehrjahren fundierte Kenntnisse nicht nur über Tabak, dem damaligen Hauptimport, sondern auch über die Handelspartner, an die Waren geliefert werden konnten. Das Geschäft mit England sah der Vater weiterhin als sein Gebiet an, das in den 1830er Jahren noch den Hauptteil des Warenumschlages ausgemacht haben dürfte.

Die Ausrichtung der Flotte auf die Atlantikquerung erforderte größere finanzielle Anstrengungen, die bei dem fehlenden Kapitalmarkt oder auch einem Bankensystem im Wesentlichen durch die Inhaber der Geschäfte aufgebracht werden mussten – also durch konsequente Reinvestition von Gewinnen. Sparsamkeit war daher für die Teilhaber eine wichtige Tugend, wollten sie ihr Geschäft vergrößern oder gegen andere Unbill schützen. Zum Ende der 1830er Jahre florierte das Geschäft von D. H. Wätjen & Co., die Kapitalrendite lag bei etwa 7 %. In den ersten 1840er Jahren waren die Erfolge bescheidener, besserten sich aber 1846 und 1847 wegen der großen Nachfrage nach Getreide und anderen Nahrungsmitteln. In diesen Jahren verursachten Missernten größere Hungersnöte und Preissteigerungen für Lebensmittel, die schließlich mit zu den revolutionären Unruhen beitrugen, die sich 1848 in Europa ausbreiteten.<sup>18</sup>

13 D. H. Wätjen & Co. 1829 bis 1851 (wie Anm. 10).

14 Die Umrechnung von Lasten in Nettoregistertonnen erfolgte durch den Faktor 1,51, der sich als Durchschnitt im Vergleich aller Tragfähigkeiten der 38 Schiffe der Handlung D. H. Wätjen & Co. ergab, die im Bremer Schiffsregister mit einer Angabe in Lasten und Nettoregistertonnen vermerkt waren.

15 Zusammengestellt aus Angaben in: Hans Wätjen, Weißes W im blauen Feld, Wolfsburg 1983.

16 Zusammengestellt aus Angaben in D. H. Wätjen & Co. 1829 bis 1851 (wie Anm. 10).

17 Albert Schnelle, Bremen und die Entstehung des allgemeinen Handelsgesetzbuches (1856–1864) (VStAB Bd. 57), Bremen 1992, S. 91 ff.

18 Renditen und Ergebnisse von D. H. Wätjen & Co. Zusammengestellt aus D. H. Wätjen & Co. 1829 bis 1851 (wie Anm. 10).

Im Jahre 1851 starb die zweite Frau von Diedrich Heinrich Wätjen. Der Prinzipal war jetzt 66 Jahre alt und bereit, seinem Sohn die Führung des Unternehmens zu überlassen. Auch der langjährige Teilhaber und Partner, Ernst Ferdinand Gabain (49 Jahre), verließ in diesem Jahr aus gesundheitlichen Gründen das Unternehmen und erhielt die letzte Rate von der über mehrere Jahre verteilten Auszahlung seines Gesellschaftsanteils in Höhe von zuvor (1848) knapp 200.000 Talern.

Wätjen fand in Charles Lüling, Josias Christian Müller und Joseph Hachez neue, junge Mitstreiter für die Umsetzung seiner Vorstellungen im Geschäft. Der Vater beobachtete die Entwicklungen gewiss interessiert meist vom Landgut Blumenthal aus, auf das er sich mehr und mehr zurückzog.

Die Handlung zeigte in der Jahresbilanz 1852 ein Kapital von 1,9 Millionen Talern; davon entfielen auf D. H. Wätjen 87 % bei einem Anteil am Gewinn von 41 %. Christian Heinrich Wätjens Anteil am Kapital betrug bei einer Einlage von 225.000 Talern etwa 12 %, am Gewinn war er wie der Vater mit 41 % beteiligt. Den geringen Anteilen am Kapital der übrigen Teilhaber (gesamt knapp 15.000 Taler) standen als Gewinnanteile gegenüber: C. Lüling: 10 %, J. C. Müller: 5 % und J. Hachez: 3%.<sup>19</sup>

Die beginnenden 1850er Jahre waren für D. H. Wätjen & Co. glückliche Jahre. Die Ursachen liegen in dem wachsenden Handel mit Amerika, das sich nicht zuletzt durch die Einwanderungen aus Europa zu einer großen Wirtschaftsmacht entwickelte.

Auch in Deutschland wuchs die Industrie, weil sich durch den von Preußen im Jahre 1834 gegründeten Zollverein größere Wirtschaftseinheiten entwickelten und durch verbesserte Verkehrswege eine schärfere Konkurrenz zwischen den Betrieben entstand. Durch größere Märkte konnten sich weniger produktive Firmen gegen kostengünstiger anbietende Unternehmen nicht behaupten. Besonders die Textilindustrie erschloss sich durch die Verarbeitung von Baumwolle neue Absatzmärkte, so dass Hersteller von Leinen in den 1840er Jahren vom Markt gedrängt wurden und häufig die Produktion einstellen mussten.

Die Geschäfte von D. H. Wätjen & Co. gingen gut; die Kapitalrendite lag in den Jahren 1853 bis 1856 stets in der Nähe von 15 %, die Jahresgewinne bei bis zu 200.000 Talern.<sup>20</sup>

Die Flotte wuchs von 11 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 6.037 NRT im Jahre 1852 auf 20 Schiffe mit 15.650 Tonnen im Jahre 1856. Die Durchschnittsgröße der Schiffe stieg in dieser Zeit von 550 NRT auf 780 NRT. Während 1852 das größte Schiff gerade 850 NRT maß, hatten 1856 bereits 4 Schiffe mehr als 1.200 NRT, von denen das größte, der Segler »Mobile«, mit 1.855 NRT vermessen war. Das in Schiffen investierte Kapital der Handlung betrug 1852 etwa 350.000 Taler (ca. 18 % vom Kapital in der Handlung), gegenüber 950.000 Talern (31 %) im Jahre 1856.<sup>21</sup>

19 Zusammengestellt aus StAB 7,2092-4, Jahresabschlüssen und Kapitalverteilung der Hauptgesellschafter und Teilhaber D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871.

20 Ebd.

21 Errechnet aus Angaben in Wätjen, Weißes W (wie Anm. 15) und in D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19) sowie aus eigenen Ermittlungen.

Aus 42 Touren mit Passagieren oder Gütern wurden 1852 aus Passagen 105.652 Taler und aus Frachten 140.011 Taler Erlöst – insgesamt also über 250.000 Taler. 42 Reisen im Jahre 1856 brachten Einnahmen aus Passagen in Höhe von 115.636 Taler und aus Frachten 309.320 Taler – insgesamt 425.000 Taler.

Während 1852 noch 85 % der Erlöse zwischen Bremen und den Häfen New Orleans (95.000 Taler, davon Passagen: 38.300), New York (76.000 Taler, davon Passagen 52.000) und Baltimore (37.000 Taler, davon Passagen 14.000) erzielt wurden, waren es im Jahre 1856 nur noch 69 % – aus der Spedition zwischen Europa und den amerikanischen Häfen New Orleans 140.000 Taler (davon Passagen: 33.000), New York 80.600 Taler (Passagen: 55.000) und Baltimore 70.000 Taler (Passagen: 14.000). Drei Reisen nach Asien brachten ca. 60.000 Taler in die Kasse der Handlung.<sup>22</sup>

Die in früheren Jahren von Bremer Kaufleuten geübten Tugenden Zurückhaltung und Gediegenheit mochten in vielen Handelsweisen noch ihre Berechtigung gehabt haben, konnten aber im internationalen Verkehr kaum mehr für die Leistungsfähigkeit eines Handelsunternehmens werben. Kaufleute aus Amerika, England oder Frankreich kannten meist mehr von der Welt der größeren Vermögen als manchem der älteren Händler in Bremen recht war, die sich viel auf ihre Bodenständigkeit zugute hielten. Geschäfte mit den Repräsentanten internationaler Unternehmen setzten mehr voraus, um als gleichwertiger Partner anerkannt zu werden.

Es war für Wätjen eine Frage der Zeit, wann schließlich auch Kontor und Wohnhaus dem steigenden Geltungsanspruch der Handlung D. H. Wätjen & Co. anzupassen waren. Die Bedeutung des Unternehmens war in eine Dimension gewachsen, die es nötig machte, deren Leistungsfähigkeit nach außen sichtbar zu machen. Es war nicht mehr die Konkurrenz zwischen den Häusern in Bremen, die das Geschäft bestimmte, sondern mögliche Kunden waren Kaufleute in Hamburg, London, Paris oder Amerika, die sich in der Zeit der wachsenden Informationen gern ein Bild von dem Partner verschaffen wollten, mit dem sie eine Verbindung eingingen. Da war der äußere Glanz von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit.

### *Der Baugrund*

Über ein Grundstück des Hauses Osterdeich vor dem Beginn der 1850er Jahre zu sprechen, ist zu früh; denn weder bestand ein Osterdeich noch das in Abbildung 3 angedeutete, direkt dahinter liegende spätere Grundstück (»Bleicherstraße 35«).

Beim Bau der Eisenbahn von Hannover nach Bremen war der Bahndamm durch die Niederungen der östlichen Vorstadt besonders gefährdet, weil deren Höhe teilweise nur 6 Meter über NN (normal Null) lag, während die des Weserufers am Ostertorbären (Batardeau – Absperreinrichtung für den Stadtgraben

22 Angaben zu den Fahrten der Segler von D. H. Wätjen & Co. in: StAB 7,2092-19 ff. Schiffsrechnungsbücher 1851 bis 1857. Eine Zusammenstellung der Angaben zu Fahrten, Ladungen, Reisetagen sowie Einnahmen aus Frachten und Passagen ist Teil einer in Arbeit befindlichen Veröffentlichung des Verfassers.



Abb. 3: Der Kartenausschnitt aus einer Karte der Stadt Bremen von 1837 (StAB, Stadtplan und Vorstädte, Lithografie bei Hunckel 1837 – Grundriss der Freien Hansestadt Bremen) zeigt die östliche Vorstadt, wie sie ähnlich bis zu Beginn der Deichbauarbeiten 1850 bestand und das im Jahre 1856 durch C. H. Wätjen erworbene Grundstück Bleicherstraße 35 – ohne das durch den Deich gewonnene Land.<sup>23</sup>

zur Weser hin) etwa 7,5 Meter betrug.<sup>24</sup> Die Pflege der Deiche weseraufwärts, die für die östliche Vorstadt von Bedeutung waren, also Punkendeich, Sieldeich und Eisenraddeich, wurde als besonders wichtig für die Sicherheit des Bahndammes erkannt. Das Frühjahrshochwasser von 1846 stellte die Gewalt des Wassers eindrucksvoll unter Beweis.

Die Bewohner der Gebiete am Punkendeich kamen ihren Pflichten bei der Deichpflege meist nur unvollkommen nach – trotz häufiger Ermahnungen durch den Senat. Die Besiedlung der Region war weniger dicht und die vorhandenen Betriebe – vielfach Bleicher oder Bauern – hatten sich wohl mit den fast regelmäßigen Überschwemmungen im Frühjahr abgefunden.

Schon während des Baues der Eisenbahn hatte Senator Duckwitz einen Teil der für den Bahndamm bewilligten Gelder verwendet, um die Dämme weseraufwärts zu verbessern. Auch der Senat erkannte schließlich, dass nicht nur bessere Deiche nötig waren, sondern dass die Sicherung der Vorstadt nur dauerhaft und verlässlich erreicht werden konnte, wenn die Stadt das rechte Weserufer von der Holzpforte bis nach Hastedt übernahm. Dafür aber fehlten die Gelder. Die schlechten Erfahrungen bei den Verhandlungen zum Erwerb

23 Karte im Familienbesitz.

24 Rudolf Stein, Das vergangene Bremen, Bremen 1961, S. 41.

des Areals für die Bahnlinie, die sich langwierig und aufreibend gestaltet hatten, waren dazu für den Senat wenig motivierend, schneller als unbedingt erforderlich dieses Projekt anzugehen.

Am 3. Januar 1848 wurde die jetzige Einkommensteuer durch Verordnung von Senat und Bürgerschaft mit Gültigkeit ab 1. Januar 1848 bekannt gemacht; ihr Ertrag war damals »zunächst nur zur Bezahlung der Zinsen der in den Jahren 1845 bis 1847 kontrahierten Anleihen [für Eisenbahnbauten – also auch Aufwendungen, die die Deiche an der Weser betrafen – etc.] und zu deren Tilgung« bestimmt.<sup>25</sup> Die Mehreinnahmen sollten letztlich aber die politischen Gestaltungsmöglichkeiten des Staates vergrößern.

Eine wichtige Entscheidung, die das spätere Areal »Osterdeich« betrifft, fiel 1848: ab 1849 gab es in Bremen keine Stadttore mehr, das Bremer Stadtgebiet wurde um Vorstadt und Neustadt erweitert. Rechte und Pflichten, die bisher auf die Bewohner der Altstadt beschränkt waren – insbesondere das Recht, Kaufmann mit großer Handelsfreiheit zu sein – galten jetzt für das gesamte neue Stadtgebiet.<sup>26</sup> Die beabsichtigte Ausdehnung des städtischen Wohngebietes konnte nach Osten nur unter der Voraussetzung verbesserter, höherer Deichabschnitte am rechten Weserufer realisiert werden. Die Deichhöhe musste wenigstens 8 Meter betragen. Um die Einheitlichkeit und Planungssicherheit zu gewährleisten, war der Senat jetzt gezwungen, die Uferlinie vom Stadtgraben bis nach Hastedt zu erwerben.

Die Anlage des Osterdeiches begann 1850. Die Überredung der Anwohner, die dem Senat nicht nur ihre Ufergrundstücke, sondern auch die damit verbundenen Rechte – wie Anlandung und Sandabbau – verkaufen mussten, wurde dadurch erleichtert, dass die Eigner das durch die begradigte Deichlinie neu gewonnene Land bis zum Deich entsprechend der alten Deichschläge als Eigentum erhielten.<sup>27</sup> Auf diese Weise entstanden hochwertige Bauplätze, die die bisherigen Anwohner – häufig Bleicher mit Hofgebäuden, Einrichtungen zum Bleichen von Textilien und größeren Wiesenflächen, um die behandelten Textilien zum Trocknen auszulegen, aber auch kleinere Landwirtschaften – später gern zu hohen Preisen verkauften, als 1854 nach den Plänen von Bauinspektor Brockmann die ersten Zuteilungen vom Ostertorbären bis zum Punkendeich begannen. Adresse der gewonnenen Grundstücke war in diesem ersten Abschnitt entweder die Bleicherstraße oder beim ersten Grundstück nach dem Stadtgraben auch noch die Contrescarpe.

Als auf diesem Abschnitt des neuen Deiches ein Weg angelegt wurde, wird 1857 für die Häuser, deren Front an diesem neuen Weg liegen, die Adresse Osterdeich festgelegt.<sup>28</sup> Zu der Zeit wird auf dem Grundstück, dessen Anschrift bis dahin Bleicherstraße 35 lautete, der Bau des Hauses von Christian Heinrich Wätjen bereits vorbereitet.

25 Sammlung der Verordnungen und Proklame des Senats der freien Hansestadt Bremen im Jahre 1848, Bremen 1849, S. 1 ff.

26 S. Anm. 3, S. 3.

27 Herbert Schwarzwälder, Das Große Bremen-Lexikon, Bd. 2, Bremen 2003, S. 648.

28 StAB 2-P.4.o.2.b.346. Bd. 1. Straßenakte Osterdeich.

## *Die Planung*

Das Jahr 1856 war ein wichtiges Datum für das Bauvorhaben Bleicherstraße 35 / Osterdeich 2, denn die Geschäfte der Reederei gingen besonders gut. Christian Heinrich Wätjen hatte im Frühjahr eine Reise nach Paris unternommen.<sup>29</sup> Dort wurde am 16. April 1856 die Internationale Seerechtskonferenz abgeschlossen, die Regelungen und Aufgaben für die Seemächte festlegte, um die bedrohliche Piraterie im Mittelmeer und in den asiatischen Gewässern zu unterbinden.<sup>30</sup> Bremen war zwar nicht Signatarmacht, aber die Konferenz bot Gelegenheit, Kontakte zu wichtigen Repräsentanten der ersten Seemächte zu knüpfen.

Auch wurden die Räumlichkeiten im Haus Domshof 14 enger, denn die Zahl der Kinder war auf 7 gewachsen und Ehefrau Louise war erneut schwanger.

Am 1. Juli 1855 hatte August Theodor Plump sein neues Haus bezogen, was einen weiteren Anstoß gegeben haben mag, das Neubauprojekt in Angriff zu nehmen. Das Haus Plump wurde auf dem durch den Deichbau entstandenen Baugrund noch mit verschiedenen Adressen bezeichnet: Bleicherstraße, Contrescarpe, Am Stadtgraben – aber noch nicht Osterdeich.<sup>31</sup> Der Blick auf die Weser wird über die Unzulänglichkeiten des Areals getröstet haben, das gerade erst so weit hergestellt war, dass das Bauen für risikobereite Bauherren möglich erschien.

Wätjen beauftragte den Architekten Heinrich Müller, der seit 1844 Baukommissär bei der Baubehörde (unterstellt der Polizeidirektion) war und sich bereits im Jahre 1849 durch das Auswandererhaus in Bremerhaven für Johann Georg Claussen ausgezeichnet wie auch durch Hillmanns Hotel von 1847 empfohlen hatte.<sup>32</sup> Das von Kapff'sche Haus an der Weserbrücke wurde 1850 gleichfalls von Heinrich Müller entworfen und zeigte – mit Zinnen und Türmchen eher an eine Rheinburg erinnernd – eine üppige Architektur, die bisher in Bremen eher ungewöhnlich war, aber besonders durch ihn in den folgenden Jahrzehnten populär werden sollte.

Eine grundsätzliche Entscheidung war mit dem Bau des Hauses vor der Stadt auch verbunden: die deutliche Trennung von Wohnhaus und Kontor. Gewiss war Wätjen noch nicht der Prinzipal der Handlung D. H. Wätjen & Co, aber es wäre auch für ihn angemessen gewesen, die Nähe zum Kontorhaus Papenstr. 5 zu wahren. Die Enge der Stadt mit ihren vielen Gerüchen – im Winter dazu noch dem Qualm von Torf und Kohle aus den Schornsteinen ausgesetzt – werden für den Bremer Kaufmann gewiss ihren eigenen Reiz gehabt haben, wie auch die schmalen Straßen jenseits der Obernstraße und Langenstraße, die wenig Freiraum ließen, wenn ein gezogener Wagen passieren wollte. Allerdings wird für einige Kaufleute ein Umzug in die Vorstadt zum

29 C. H. Wätjen, Privat-Conto 1839 bis 1857 (wie Anm. 11).

30 Vgl. hierzu: Jan Martin Lemnitzer, Die Bremer Seerechtskampagne von 1859, in: Brem. Jb. 83, 2004, Seite 87 ff.

31 StAB 4,45/1, Akte des Erbe- und Handfestenamtes Bremen, Osterdeich 1.

32 Erwähnt ab 1844 im Staatskalender der freien Hansestadt Bremen auf das 1844, Bremen 1844; vgl. Bremische Biographie des 19. Jhs., Bremen 1912, S. 345-349; Bremen und seine Bauten, Bremen 1900, S. 415-426.

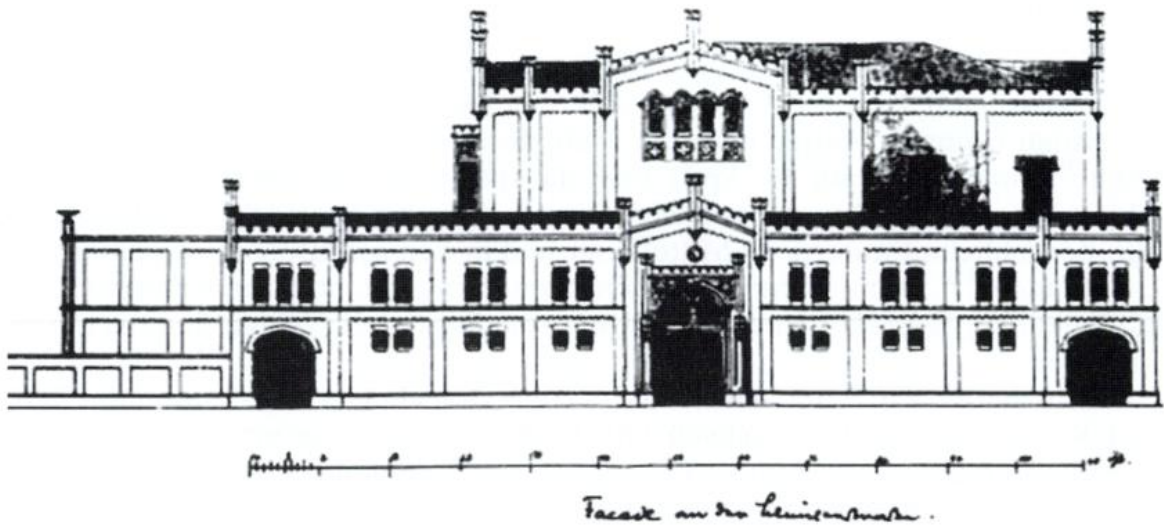


Abb. 4: Ansicht des Hauses von C. H. Wätjen; Blick von der Bleicherstraße auf die Remise (links), Eingang (Mitte), Stallungen (rechts), dahinter die Nordseite des Wohnhauses.

Wohnen außerhalb der Enge der Altstadt schon verlockend gewesen sein. Sicher war Wätjen pragmatisch und Kaufmann genug, die Entwicklung Bremens und seiner Handlung so weit vorherzusehen, dass der Entschluss, vor der Altstadt zu bauen, geschäftlichen, gesellschaftlichen und persönlichen Ansprüchen gerecht werden musste. Fehlte nur noch der Entwurf des Hauses durch den Architekten, den Heinrich Müller schließlich lieferte.

Es ist naheliegend, dass der Stil englisch-historisch inspiriert und abgewogen sein sollte – zwischen der bisher üblichen Bremer Zurückhaltung einerseits und der Darstellung der Leistungsfähigkeit der Handlung und des Reeders andererseits. Der zur Genehmigung durch die Bremer Behörden fertiggestellte Entwurf (Abbildungen 4 und 5) mit einer Skizze des Hauses (Abbildung 4) zeigt die recht verschlossene Fassade von der Bleicherstraße aus.<sup>33</sup>

Im Grundriss in Abbildung 5 bilden Stallungen und Remise die Abgrenzung zur Bleicherstraße. Der Haupteingang mündet auf eine Rotunde, von der man über Treppenstufen in das Haus gelangt – schließlich bis zu den südlichen Räumen mit Blick auf die Weser. Nebeneingänge führen je einer in die Stallung und in die Remise; die Remise kann auch von der Rotunde betreten werden.

Die Räume des Hauses zeigen die 1. Wohnetage, die Beletage. Die Zimmer zur Weser hin (auf der Abbildung nach unten, Süden) sind mit Erkern versehen und einer Terrasse. Privaträume des Ehepaars sowie Räumlichkeiten der Kinder haben in der 2. Wohnetage gelegen, die des Personals, Küche, Waschräume waren im Parterre. Die genaue Nutzung ist aus dem noch vorhandenen Riss nicht zu erkennen.

33 StAB 4,125/1-7706, Bleicherstraße 35/Osterdeich 2, 26. 3. 1857.

Auf dem im Staatsarchiv Bremen aufbewahrten Entwurf findet sich folgender Vermerk: »Nach diesem Plan wünscht Herr C. H. Wätjen Wohnhaus, Stall und Gewächshaus zu bauen und ersucht die löbliche Polizeidirektion um Genehmigung desselben. / Bremen d. 26. März 1857. J. H. Schröder«.

Den Vermerk schrieb Johann Hinrich Schröder, der Baumeister des Hauses, der in dieser Funktion für die Einholung der Genehmigung zuständig war.

Etwas verwunderlich ist, dass das Nachbargrundstück nach Westen als »C. H. Plump« zugehörig bezeichnet wurde, obwohl in der Erbe- und Handfestenakte eindeutig August Theodor Plump als Eigentümer verzeichnet ist.<sup>34</sup> Die Anmerkung am Rande war wohl der genaueren Prüfung nicht wert.

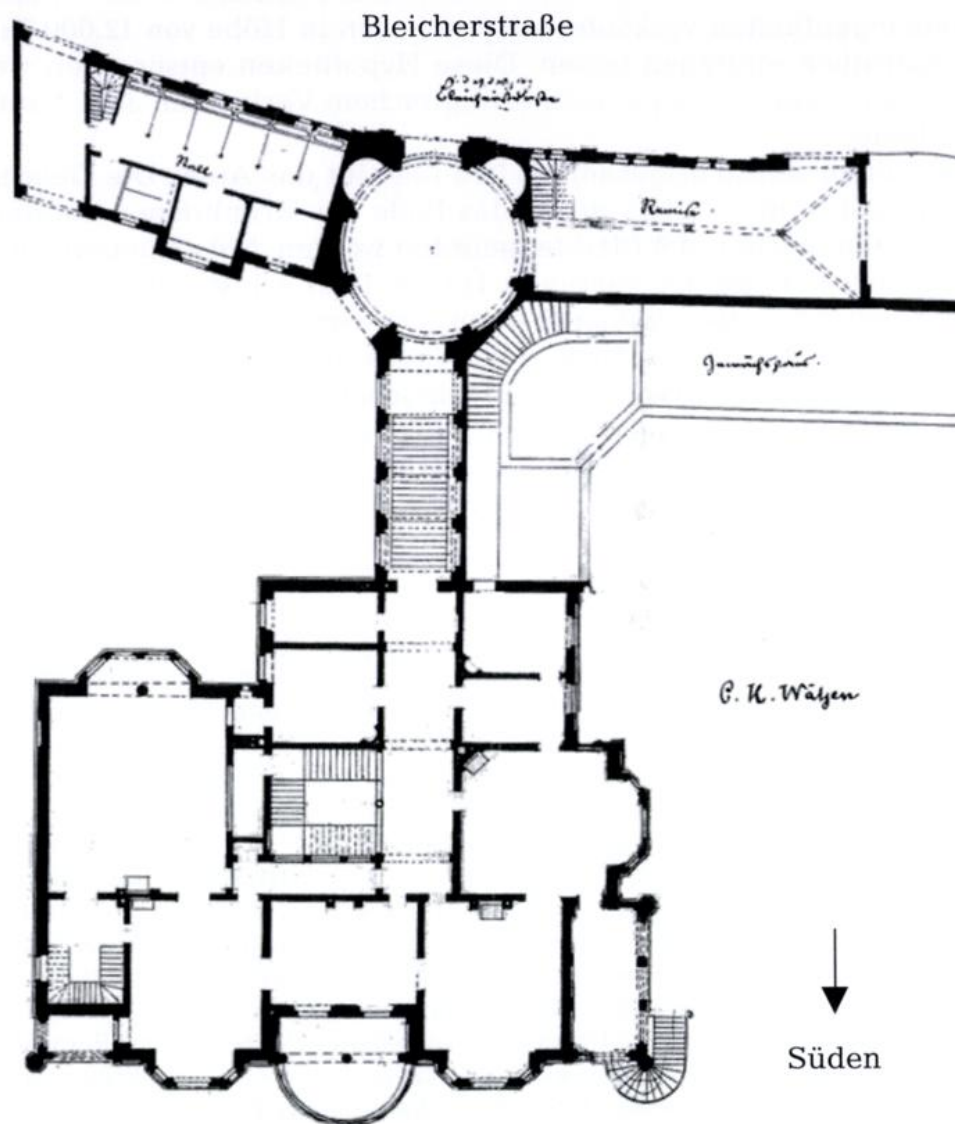


Abb. 5: Grundriss des Hauses von C. H. Wätjen, Bleicherstraße 35, 1857.

34 StAB 4,45/1-VR 58 Bl. 450.

Das Grundstück wurde Ende des Jahres 1856 erworben. Die Abwicklung des Kaufs gibt einen Hinweis auf die Arbeit, die im Kataster der Stadt zu leisten war, um durch Zusammenlegungen mehrerer Parzellen aus Alt- und Neuland das neue Grundstück Bleicherstraße 35 entstehen zu lassen.

In der im Erbe- und Handfestenamnt in Bremen geführten Grundstücksakte, die auf Bleicherstraße 35, später auf Osterdeich 2 lautete, findet sich die Protokollierung der Lassung, also des Eigentumsübertrages von Wilhelm Poppe an Christian Heinrich Wätjen. Am 22. 11. 1856 erteilte W. Poppe Vollmacht an Dr. Post, das Grundstück Bleicherstraße 35 zu verkaufen. Die Größe ist im Katasterblatt mit 1 Morgen 4,6 Ar angegeben.<sup>35</sup>

Der Verkäufer Wilhelm Poppe war zwar eingetragener Eigentümer des Grundstücks, hatte aber zugunsten von Johann Hermann Grote – wahrscheinlich dem eigentlichen Verkäufer – Hypotheken in Höhe von 12.000 Talern auf das Grundstück eintragen lassen. Diese Hypotheken entsprachen wohl dem Betrag, den Wilhelm Poppe nach erfolgreichem Verkauf an J. H. Grote abzuführen hatte.

C. H. Wätjen zahlte insgesamt 20.000 Taler für das Areal. Die Geschäfte der Reederei waren nicht allein durch das Ende des Krimkrieges, sondern mehr durch den Optimismus der Märkte gefördert worden. Mit 42 Touren wurden aus Frachten 309.320 und aus Passagen 115.636 Taler Erlöst. Die Preise für Güter im Überseehandel stiegen allenthalben und wurden durch Spekulationen auf weitere gute Aussichten für Handel und Industrie an allen Handelsplätzen vorangetrieben. Selbst in Bremen, das in wirtschaftlichen Dingen eher vorsichtig war, wurde die Gründung der Bremer Bank ein riesiger Erfolg mit mehrfacher Überzeichnung der auszugebenden Aktien (383 Mio. Taler gezeichnet bei einem beabsichtigten Grundkapital von lediglich 5 Mio. Talern) – auch hier Konjunkturfieber.<sup>36</sup>

35 StAB 4,45/1-VR 58 Bl. 451. C. H. Wätjen beauftragte den Notar Meinertzhagen mit Vollmacht vom Erwerber. 22. 11. 1856. Auszug aus dem Angabebuch der Kanzlei des Erbe- und Handfestenamtes: »Das in der Vorstadt, an der Bleicherstraße belegene, im Kataster nach erfolgter Mutation, mit III 7. A. a bezeichnete, bisher Wilhelm Poppe gehörige nunmehr an Christian Heinrich Wätjen verkaufte Immobile, welches früher unter der Bezeichnung III. 7a, 7b, 7c, 7d, 7e, 7f mitbegriffen war, bestehend aus einem Wohnhause Nr. 35, nebst Waschhaus, Hofraum und Zubehör, ist am 1. Dezember 1856, am 15. Dezember 1856, am 29. Dezember 1856 in den wöchentlichen Bekanntmachungen abgekündigt und lediglich folgende Angabe erfolgt: 1857, Januar 10, 10 Uhr 30: der Staatsanwalt zeigte an, der Veräußerer habe am 9. März 1855 rücksichtlich des abgekündigten Immobile mit dem Staat einen Vertrag über Abtretung verschiedener Parzellen und Regulierung des Ganzen abgeschlossen. Da aus dem Auszuge des Kaufkontraktes nicht ersichtlich ist, ob der Inhalt dieses Vertrages dabei in allen Teilen berücksichtigt sei, so referiere er dieserhalb dem Staate quae via jure. Zugleich bemerke er, dass das Immobile jetzt am Osterdeich liege und dass dieserhalb eine neue Nummernbezeichnung beizubringen sei.«

36 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Band 2, Bremen 1995, S. 236.

Die finanzielle Lage des Bauherrn im Jahre 1856 lässt sich aus der Einkommensteuererklärung erkennen:<sup>37</sup>

Einkommensteuer	Taler	Taler
– 40 % Anteil am Gewinn		116.000
– vergütet erhaltene Zinsen	19.542	
ab / an Hermann Wätjen bezahlte	<u>875</u>	18.667
– Zinsen und Dividenden von Aktien		438
– Wohnhausmiete (Domshof 14) kapitalisiert 25.000 à 4 %		<u>1.000</u>
	gesamt	136.105
	davon 1 %	1.361 Taler 5 Grote
	bezahlt im Juni 57	1.370 Taler.

Die privaten Ausgaben betragen in diesem Jahr – abgesehen von 5.000 Talern an Wilhelm Poppe als erste Rate für den Erwerb des Grundstücks – 13.000 Taler.

Die Handlung D. H. Wätjen & Co. machte einen Gewinn von 290.000 Talern, der höher lag als der des Vorjahres.<sup>38</sup> Zum Vergleich: Im Jahre 1856 betragen die gesamten Einnahmen des Bremer Staats etwa 1,4 Millionen Taler.<sup>39</sup>

Anfang 1857 wurde die Planung des Hauses zur Genehmigung beim Senat eingereicht. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen 1858. Christian Heinrich Wätjen führte Buch über alle Ausgaben für die Errichtung des Gebäudes und hinterließ damit eine Liste der vielen Aktivitäten, die im Rahmen der Errichtung des Hauses anfielen und abgerechnet wurden, dazu – wegen der Datierung der Zahlungen – auch einen Überblick über deren zeitlichen Ablauf. In Jahresrückblicken notierte er wichtige persönliche Ereignisse, so dass aus diesen beiden Aufzeichnungen auch ein Eindruck der Persönlichkeit des Reeders entsteht.<sup>40</sup>

Im folgenden Abschnitt werden die handwerklichen Leistungen näher betrachtet, außerdem die Entwicklung der Handlung D. H. Wätjen & Co., soweit Geschäftszahlen aus den Bilanzen verfügbar sind; beide werden ergänzt durch Auszüge aus den Jahresrückblicken der Jahre bis zur Fertigstellung des Gebäudes 1860.

Das geplante Gebäude mit einer Grundfläche von etwa 300 Quadratmetern und 2 Wohnetagen mit jeweils einer Etagenhöhe von wahrscheinlich 3,50 Metern sowie einem Souterrain mit angenommenen 3 Metern Höhe umschloss rund 3.000 Kubikmeter Raum.

37 C. H. Wätjen Privat-Conto 1839 bis 1857 (wie Anm. 11).

38 D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19).

39 Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft vom Jahre 1857, Bremen 1858, S. 65.

40 C. H. Wätjen Privat-Conto 1839 bis 1857 (wie Anm. 11) und StAB 7, 2092 - 9, Privatabschlüsse und Ausgaben Christian Heinrich Wätjen 1858 bis 1868. Es wurden selbst die ganz privaten Jahresrückblicke in das Kontobuch eingetragen.

Allein für die Maurerarbeiten zum Verblenden des Hauses, der Stallungen und Remise wurden knapp 200.000 Mauersteine veranschlagt – zum Vergleich: heute werden für die Verblendung eines Einfamilienhauses (bei einer gemauerten Außenfläche von 110 Quadratmetern) 7–8.000 Steine benötigt.<sup>41</sup> Das eher flache, mit Schiefer gedeckte Dach kontrastierte angenehm mit der hellen Farbe der Flensburger Mauersteine der Außenwände und unterstrich den kraftvollen Eindruck des Gebäudes.

### *Der Bau*

#### *Erste Arbeiten – das Jahr 1857*

1857 begannen die Arbeiten zum Bau des Hauses. Es ist unsicher, wieweit bereits bei der Planung bekannt war, dass der aufgeschüttete Grund am Weserufer eine Festigung benötigte, oder ob lediglich der Kontrakt mit dem Maurermeister Schröder noch keine Stabilisierung des Baugrundes enthielt – in der Aufstellung der Baukosten werden die »nachträgliche« Pfahlrammung für das Hauptgebäude und eine Schuttrammung für Nebengebäude vermerkt. Die auf dem Grund Bleicherstraße vorgefundenen Wohn- und Hofgebäude wurden abgerissen. Für die Übernahme der Reste zahlte der Baumeister Schröder 200 Taler.

Ob es die Abwasserleitung des Grundstücks war, die – ein weiterer Posten im Jahre 1857 – als Wasserrohr durch den Deich verlegt wurde? Regen- und andere Abwässer, jedoch nicht Fäkalien, wurden in Bremen bis in die 1860er Jahre in offenen oder verdeckten Rinnen der Weser zugeführt. Danach verlegte man vermehrt Kanäle aus Zementrohren von 0,58 m Durchmesser, deren Mangel darin bestand, dass sie nicht tief genug lagen und oft ein zu geringes Gefälle besaßen. Gemauerte Kanäle und glasierte Tonrohre mit unterschiedlichem Profil, die mit dem Abwasser auch die Fäkalien fortnahmen, entstanden erst in den 1870er Jahren. Die Straßenreinigung und die Abfuhr des Unrats erfolgte durch den Pächter Heinrich Alfes (»Schieten-Alfes«).<sup>42</sup>

Ein Brunnen von etwa 7 Meter Tiefe wurde auf dem Grundstück gebohrt und kostete 110 Taler. Zur Versorgung des Hauses werden Eimer verwendet worden sein, die aus einer Handpumpe gefüllt wurden. Die übliche Wasserversorgung Bremens erfolgte durch Wasserleitungen, die durch ein Schöpftrad aus der Weser Wasser erhielten. Die Planung für ein neues Wasserwerk auf dem Stadtwerder beginnt erst 1863; die Einrichtung wurde 1873 in Betrieb genommen.

Bis Juli 1857 wurden 150.000 »Flensburger Mauersteine« über die Firma Gorissen & Co. Hamburg, zum Preis von 1.600 Talern gekauft.<sup>43</sup> Das Kapitalkonto von C. H. Wätjen bei D. H. Wätjen & Co. wird in diesem Jahr mit 25.000 Talern für Bauleistungen belastet. Das Einkommen aus Gewinnanteilen in Höhe von 40.000 Talern reichte gerade aus, die privaten Ausgaben von insgesamt über 39.000 Talern zu decken.<sup>44</sup>

41 Auskunft einer Bauunternehmung im Jahre 2006, bei einer Größe der Steine: 5,2 x 11,5 x 24 cm.

42 Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen (wie Anm. 36), S. 258.

43 Verblendmauersteine von hellem Ocker, in Egernsund bei Flensburg gebrannt.

In diesem Jahr gingen die Geschäfte der Handlung schlecht. Der große Optimismus des Vorjahres, der in diesem Jahr die Geschäfte zunächst beflügelt hatte, verging im Herbst. Es gab eine von den Vereinigten Staaten ausgehende Weltwirtschaftskrise, weil erwartete Preissteigerungen nicht eintraten. Gute Ernten ließen die Preise für Rohstoffe auf den Märkten einbrechen. Die zuvor teuer auf Ziel eingekauften Güter – insbesondere Tabak, Baumwolle und Getreide – ließen sich zu den erhofften Preisen nicht mehr absetzen, so dass viele Kaufleute in finanzielle Bedrängnis gerieten, weil Kunden Waren zu den hohen Preisen entweder nicht mehr abnehmen wollten oder konnten.

Der Gewinn bei D. H. Wätjen & Co. stürzte von 290.000 Talern im Vorjahr auf nur noch 40.000 Taler.<sup>45</sup> Im Reedereigeschäft wurden zwar 324.106 Taler (Frachten 220.178, Passagen 103.928 Taler) eingenommen, die Differenz zum Gewinn zeigt aber, dass im Warengeschäft – durch uneinbringliche Forderungen oder Abwertung von Beständen – erhebliche Einbußen hingenommen werden mussten.<sup>46</sup> Der Vater erlebte diese schwierige Phase der Handlung noch und mag mit den Plänen des Sohnes zum Bau seines Hauses, das über 100.000 Taler kosten sollte, Probleme gehabt haben. Da in Bremen gerade erst die Bremer Bank als Aktiengesellschaft gegründet worden war, die größere Handelskredite ausgeben konnte, blieben Unternehmen zur Finanzierung von Investitionen weiterhin von der Eigenfinanzierung abhängig. Bei schlechten Ergebnissen zerfiel die Substanz meist schnell. Die Reederei kaufte im Jahr 1857 kein Schiff, der Bestand der Flotte verringerte sich von 20 auf 17 Schiffe, davon gingen zwei durch Havarie verloren; die Tragfähigkeit sank von 15.600 NRT auf 14.000 NRT, die Durchschnittsgröße der Schiffe erhöhte sich von 780 NRT auf 820 NRT. Der Wert der Schiffe (nach Herstellungskosten) betrug nur noch 860.000 Taler nach 950.000 Talern im Vorjahr.<sup>47</sup> Das Durchschnittsalter der Flotte stieg auf 8 Jahre – nach 7 Jahren im Vorjahr. Der Walfänger »Republic« war mit 29 Jahren das älteste Schiff.

#### *Beginn der Bauarbeiten – das Jahr 1858*

Am 12. Januar 1858 starb Senator Diedrich Heinrich Wätjen. Christian Heinrich war jetzt Prinzipal der Unternehmung. Für ihn galt es nun, wichtige Entwicklungen für das Geschäft zu bedenken. Lohnte es sich, gegen den gerade gegründeten Norddeutschen Lloyd anzutreten und gleichfalls Dampfer im Amerikaverkehr einzusetzen, oder passte dies nicht zu der Ausrichtung der eigenen Unternehmung? Eine neue Blüte für den Frachtbetrieb mit den Segelschiffen war zu erwarten, nachdem das Handelsmonopol der East India Company in Indien gefallen war und verstärkter Handel mit Fernost nicht Dampfschiffe, sondern größere Segelschiffe forderte. Außerdem gab es die Hoffnung, dass sich durch den Krieg Englands und Frankreichs gegen China

44 D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19).

45 Jahresabschlüsse D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19).

46 Zusammenstellung aus StAB 7,092 - 19 und 20, Schiffsrechnungsbüchern D. H. Wätjen & Co.

47 Im Wesentlichen Angaben aus Wätjen, Weißes W (wie Anm. 15).

(2. Opiumkrieg 1857 bis 1860) der Handel mit China auch für Bremer Schiffe verbessern würde – reichte dafür die Zahl und Tragfähigkeit der eigenen Segelschiffe, wenn man das bisherige Geschäft mit Schwerpunkt Amerika beibehalten oder sogar wegen des wachsenden Tabakgeschäftes ausbauen sollte? Wie viele Schiffe konnten für den Transport von Guano und neuerdings auch gereinigtem Salpeter von der Westküste Südamerikas eingesetzt werden, um an der wachsenden Nachfrage aus Nordamerika und Europa nach diesen Düngemitteln mit Profit teilnehmen zu können? Trotz der schwierigen Wirtschaftslage erschien ein Ausbau der Flotte dringend.

Die Beschäftigung mit dem Fortgang des Baues an der Bleicherstraße wird in dieser Zeit eine willkommene Abwechslung vom Geschäft gewesen sein, denn ab April 1858 begannen die eigentlichen Bauarbeiten.

Der Maurermeister J. H. Schröder erstellte zunächst eine Gartenmauer mit einer Länge von 204 Fuß – etwa 60 Meter – für 1.536 Taler. Für die eigentlichen Maurerarbeiten des Hauses wurden zwischen dem Bauherrn und dem Maurermeister 5 Kontrakte über je 3.300 Taler abgeschlossen. Nach diesen Kontrakten war der Bauunternehmer für alle Aufwendungen zuständig, die die Maurerarbeiten betrafen. Er musste Personen anwerben, aber auch für alle Hilfsmittel und Transporte sorgen, die für die Arbeiten erforderlich waren. Auch der Kauf der Mauersteine – einschließlich der etwa 200.000 Verblendmauersteine für insgesamt etwa 3.000 Quadratmeter Außenseiten – war Teil der kontrahierten Leistungen. Die fünf Kontrakte wurden je Monat ab Mai 1858 fällig. In jenen Jahren waren die Maurer die Handwerker mit dem höchsten Einkommen, das bei etwa 250 Talern pro Jahr gelegen haben wird. Bei einem Einkommen eines Maurers von etwa 20 Talern pro Monat werden auf der Baustelle ca. 100 Personen gleichzeitig beschäftigt gewesen sein, wenn man als Materialkosten pro Monat etwa  $\frac{1}{3}$  der Kontraktsumme ansetzt.

Im August 1858 war Richtfest, das mit einem Trinkgeld von 100 Talern verbucht ist. Im September wurden von J. H. Schröder der Bau des Kuhstalles (später Eiskeller), das Heizungshaus, die 150 Fuß (etwa 43 Meter) lange Mauer längs dem Deich und Verstärkungen der Mauern im Dach des Hauses – insgesamt 686 Taler – abgerechnet. Für das Heizungshaus, das eine zentrale Beheizung des Hauses ermöglichen sollte, wurden im November ein Ofen nebst Röhrenleitungen von J. M. & W. Leigh aus Manchester geliefert; für Kosten und Fracht sind 98 Taler gebucht. Der Einbau erfolgte durch zwei englische Fachkräfte. Deren Rückfahrt nach Hull kostete – Passage und Logis – 18 Taler.

Für die Ausführung einer 158 Fuß (ca. 45 Meter) langen Gartenmauer zum benachbarten Grundstück von A. T. Plump berechnete Maurermeister Schröder 1.345 Taler, für das Legen der Heizungskanäle im Wohnhaus 425 Taler, diese Positionen waren nicht Teil der Kontrakte, so dass die Leistungen, die vertraglich abgemacht wurden, nur für solche Maurerarbeiten gegolten haben werden, die aus den Bauzeichnungen des Architekten kalkuliert werden konnten.

Der Steinhauer Schmalhausen erhielt für 362 Fuß (ca. 120 Meter) Hauptgesims 1.570 Taler und für die 17 Ecktürme, die die Fassade in ihrer Dachlinie auflockerten und zierten, (bei einem Stückpreis von  $41 \frac{1}{2}$  Taler)  $705 \frac{1}{2}$  Taler.

Im Jahr 1858 wurde der Bau gegen Feuer versichert; an die Firma Knochenhauer & Kramer wurden für die Feuerversicherung auf ein Jahr und Taxation des Neubaus (Wert des Baues: 37.000 Taler + Wert des Grundstück: 20.000 Taler) 58 Taler gezahlt.

Die im November vom Bremer Kunstmakler Dreyer gekauften Gemälde von Hendrick: »Große Landschaft« – für 500 Taler, von M. ten Kate für 175 Taler, von Schelfhout für 75 Taler und von Verwerft für 200 Taler waren zur Verschönerung des neuen Hauses vorgesehen. Am 30. Dezember wurde ein weiteres Gemälde »Pferd vor dem Stall« von Verschuur für 250 Taler gekauft. Die Bilder entsprachen dem damaligen Zeitgeschmack:

In seinen Jahresschlussnotizen zum Jahre 1858 erwähnte C. H. Wätjen eine Reise mit seiner Frau in die Schweiz anlässlich der Konfirmation des Sohnes Everhard. Im Juli 1858 traf ein weiterer Todesfall die Familie. Die 11-jährige Tochter Emma starb. Der Reeder schrieb: »Am 10. Juli starb unsere gute Emma nach nur sechstägiger Krankheit in Ruheleben am Nervenfieber.« Ruheleben wurde das »Nebenhaus« neben dem Gutshaus von Rosenthal genannt. Das Landgut Rosenthal, in der heutigen Vahr gelegen, gehörte dem Schwiegervater von C. H. Wätjen, dem Ältermann Everhard Delius.<sup>48</sup> Das Haus Ruheleben war ein bei der Verwandtschaft sehr beliebtes Gästehaus, das auch C. H. Wätjen mit seiner Familie gern aufsuchte. Von Mitte Juli bis Mitte September war die Familie auf dem Landgut Blumenthal, Frau Louise war wieder »in Erwartung« und wird mit den Belastungen des Jahres, wie auch ihr Mann mit den Aufgaben aus der Führung der Geschäfte, des Hausbaues und der Nachlassregelungen nach dem Tod des Vaters Bedürfnis nach Ruhe gehabt haben. Dieser Zeit schloss sich eine kurze Reise an, die über Cuxhaven, Hamburg, wohin Sohn Heinrich aus England zurückkehrte, Berlin, Dresden und Weimar führte und von der man am 6. Oktober wieder in Bremen zurück war.

Geschäftlich schloss das Jahr 1858 für die Reederei erfreulich. Der Gewinn stieg auf 100.000 Taler; die Aussichten verbesserten sich, da die Preise nicht nur bei Tabaken und Baumwolle wieder anzogen. Durch den von seinem Vater geerbten Anteil wuchs das Kapital von Christian Heinrich Wätjen auf 3 Millionen Taler (94 % des Kapitals in der Handlung); außerdem erbt er das Landgut in Blumenthal sowie die Immobilien des Unternehmens, also Packhäuser und Kontor. In dieser Zeit konnten Unternehmungen in Bremen noch immer nicht Eigentümer von Immobilien sein. Sein Anteil am Gewinn erhöhte sich auf 70 %. Die Gewinnanteile der übrigen Gesellschafter lauteten ab 1858: Charles Lüling: 12,5 %, Joseph Hachez: 10 % und Josias C. Müller: 7,5 %.<sup>49</sup> Für den Hausbau wurden aus dem Kapitalanteil des Reeders 32.500 Taler durch D. H. Wätjen & Co. bezahlt.

Da das Haus am Domshof, in dem die Familie noch wohnte, zum 1. Juli 1860 an Senator Justin Friedrich Wilhelm Iken verkauft war, wurde das Darlehen über 25.000 Taler zu 3 ½ % Zinsen, das C. H. Wätjen 1842 zum Kauf des Hauses von seinem Onkel Hermann erhalten hatte, auf 3 Packhäuser übertragen und mit 4 % verzinst.

48 Gustav Brandes, *Aus den Gärten einer alten Hansestadt*, Bremen 1939, S. 102 f.

49 D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19).

*Fortsetzung des Baues – das Jahr 1859*

Zu Beginn des Jahres schlug die Freude über die Geburt des Sohnes Carl am 15. Februar 1859 schon bald in große Trauer um, da Frau Louise in der Folge der Geburt starb. C. H. Wätjen notierte in seinen persönlichen Aufzeichnungen: »Louise war in den ersten Tagen [nach der Geburt] ziemlich wohl, darauf zeigten sich Spuren eines rheumatischen Fiebers, welches bald sehr heftig wurde, anscheinend auf der Besserung verschied sie plötzlich in der Frühe des 16. April an einer Herzlähmung und so war mir diese herrliche Frau, meinen Kindern die beste Mutter genommen. Magdalene war zwei Tage vorher am 14. April durch Pastor Petri konfirmiert worden, hatte noch ihrer Mutter Stütze und Rat gehabt.«<sup>50</sup>

Auf Fotografien, die viele Jahre später vom Inneren des Hauses gemacht wurden, hängt ihr Portrait im Haus Osterdeich trotz der zwei weiteren Ehen von Christian Heinrich Wätjen, neben dem seinen an herausgehobener Stelle neben dem Kamin.

Zum Ende des Jahres 1858 war das Haus eingedeckt, denn im Januar 1859 berechnete der Schieferdecker Ferdinand Warnecke für die Bedeckung sämtlicher Gebäudedächer – 10.569 Quadratfuß (etwa 950 Quadratmeter) – 881 Taler, dazu für 20 eiserne Fenster 52 Taler und für Mastix-Zement für das Gewächshaus 39 Taler. Gleichfalls noch im Jahre 1858 wurden die Innenarbeiten begonnen; als Abschlag für Parkettfußböden erhielten Gebrüder Bornemann, deren Geschäft sich nicht in Bremen befand, im Februar 984 Preußische Taler (entsprechend 900 Bremer Talern).

Wie schon im Vorjahr mit dem Maurermeister Schröder wurde mit dem Stukkateur Hugo Bredull ein Kontrakt geschlossen, der einen monatlichen Abschlag von 50 Talern auf seine später abzurechnenden Leistungen bestimmte. Die erste Zahlung daraus erfolgte im Februar 1859.

Aus Hull kamen weitere Materialien für das Haus, wahrscheinlich wieder für die Heizanlage. Die Einbauarbeiten wurden von zwei Engländern erbracht. Die Rechnung für die gesamte Heizanlage von der Firma J. M. & W. Leigh, Manchester, über 400 Pfund (2.472 Bremer Taler) wurde durch Wechsel beglichen. Einen Kaminofen beschaffte August Casorti aus Valenciennes; er kostete 215,50 Französische Franken (knapp 53 Taler). Im Juli reiste C. H. Wätjen mit seinem Sohn Heinrich und dem Architekten H. Müller nach Manchester und bestellte wiederum bei der Firma J. M. & W. Leigh Materialien, die im Folgejahr geliefert wurden; deren Zweck ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Sie mögen wie die vorher gelieferten für die Heizung verwendet worden sein.

Für das Setzen von zwei Porzellanöfen (gekauft von der Firma T. Ch. Feilner, Berlin, für 215 Taler) kam ein Aufsetzer, der 28 Tage in Bremen in Kost und Logis in der Pension B. Hagens wohnte, wofür 34 ½ Taler berechnet wurden.

Der Schmied J. F. Höper lieferte drei eiserne Gewächshäuser mit Zubehör für 2.570 Taler, außerdem das Gitter auf der Mauer zum Osterdeich (etwa 45 m) nebst Tür für 425 Taler; das gelieferte Einfall-Licht im Haus – wahrscheinlich

50 C. H. Wätjen Privat-Conto 1858 bis 1868 (wie Anm. 40).

im Zugang von der Bleicherstraße – kostete 65 Taler. In den Gewächshäusern wurden nicht nur Blumen zur Verschönerung des Hauses, sondern auch über viele Monate des Jahres Gemüse zur gesunden Ernährung gezogen.

Im November wurden an H. Leonhardt 22 Taler für die Installation der Gaseinrichtung auf der Straße gezahlt. In Bremen entstand 1854 ein Gaswerk hinter dem Hannoverschen Bahnhof. Eine Zuleitung zur Bleicherstraße wird also im Jahre 1859 bis wenigstens zum Grundstück von A. T. Plump bestanden haben. Der von den Anwohnern zu zahlende Gaspreis betrug für Laternen an der Straße 20 Taler pro Jahr, ebensoviel wie bisher für eine mit Walöl befeuerte Öllampe. Für 1000 Kubikfuß (etwa 27 Kubikmeter) Gas zahlten private Abnehmer im Jahr 4 Taler.<sup>51</sup>

Um die Räume zu heizen, die nicht an die Heizanlage angeschlossen waren, wurden 13 eiserne Öfen von der Firma Fr. Ötting & Sohn für 406 Taler erworben. Im Dezember wurden für das Ausheizen des Hauses Torf und Kohlen für 120 Taler verbraucht.

Das Geschäftsergebnis von D. H. Wätjen & Co. entsprach etwa dem des Vorjahres. Der Gewinn von 100.000 Talern ging mit unveränderten Anteilen an die Teilhaber. Das bisherige Kontorhaus an der Papenstraße 5 wurde (ab 1. Juli 1858) an den 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd vermietet. Die Reederei verfügte über 18 Schiffe mit 16.300 NRT; die durchschnittliche Größe der Schiffe betrug 905 NRT. Der Wert der Flotte – nach Anschaffungskosten – stieg auf über 1 Mio. Taler, die Schiffe waren im Durchschnitt etwas älter als 8 Jahre. Ein neues Schiff, »Göschen«, mit einer Tragfähigkeit von über 1.000 NRT wurde in Dienst gestellt. Der Name des Schiffes zeigt die enge Verbundenheit von D. H. Wätjen & Co. mit dem Londoner Bankhaus Frühling & Göschen, die weit über das Geschäftliche hinausging.<sup>52</sup>

Für C. H. Wätjen wurden Privatausgaben aus seinem Kapital von insgesamt 83.000 Talern gebucht – davon 25.000 Taler für den Hausbau. Den Ausgaben standen Einnahmen von etwa 100.000 Talern gegenüber, von denen 70.000 Taler Anteil am Gewinn der Handlung waren. Die anderen Einkünfte waren beispielsweise 1.250 Taler Mieteinnahmen vom Norddeutschen Lloyd für das Kontorhaus Papenstraße 5 mit Stall für die Zeit vom 1. August 1858 bis 1. Oktober 1859, Dividenden aus 4 Aktien des Bremer Telegraphs sowie die Miete für die Packhäuser.<sup>53</sup>

#### *Ende der Bauarbeiten – das Jahr 1860*

Das Jahr 1860 war wegen des bevorstehenden Auszugs für die Familie voller Erwartungen. Das Hauspersonal hatte nach dem Tod der Mutter besondere Sorge für die kleinen Kinder zu tragen, waren die zwei jüngsten doch erst knapp drei Jahre und kaum ein Jahr alt. Vielleicht als Dank an die Bediensteten richtete Wätjen am 28. Januar 1860 für die Hausdame Therese Knochenhauer (31 Jahre) und ihren künftigen Ehemann, den Kaufmann und Fabrik-

51 Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen (wie Anm. 36), S. 256.

52 D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19).

53 C. H. Wätjen, Privat-Conto 1858 bis 1868 (wie Anm. 40).

besitzer aus Münden, Otto Wüstefeld (29 Jahre) im Haus Domshof 14 die Hochzeit aus.<sup>54</sup> Die Feier war auch der Abschied nach fast zwanzigjährigem Wohnen von dieser Umgebung und das letzte größere festliche Ereignis. Die Braut war eine Verwandte der Stiefmutter des Hausherrn. Unter den Gästen befand sich die Kusine der Braut, die verwitwete Antonie Emilie von Süßmilch-Hörnig, geborene Franke. Ob C. H. Wätjen sie hier zum ersten Mal traf oder ob die Ausrichtung der Feier überhaupt dem Kennenlernen dieser beiden verwitweten Personen galt, kann nicht mehr bestimmt werden. Die Bekanntschaft wurde jedenfalls im Laufe des gerade begonnenen Jahres vertieft.

Mit dem Ende des Winters wurden die Arbeiten an dem Bau wieder aufgenommen. Die Zeit drängte, denn das für 40.000 Taler an Senator Justin Friedrich Wilhelm Iken (1785–1866) verkaufte Haus am Domshof 14 sollte zum 1. Juli 1860 geräumt sein.<sup>55</sup> Der Bauherr wird nach den Erfahrungen beim Umbau des Hauses am Domshof gewiss keine Lust mehr gespürt haben, mit seinen Angehörigen wieder in einem Gartenhaus von Baumeister Schröder oder Architekt Müller auf die Fertigstellung des neuen Hauses zu warten.

Aus den abgerechneten Leistungen ist zu erahnen, dass mit Hochdruck am Innenausbau gearbeitet wurde. Folgend sind einige Abrechnungen über Leistungen aufgeführt, die von Januar bis zum Einzug im Juni 1860 bezahlt wurden:

Leistung	durch	Taler
<i>Januar</i>		
Verlegen von 888 Quadratfuß (ca. 80 Quadratmeter) Parkett	Schuster, Tischler	44
<i>Februar</i>		
Unterbringung eines Technikers aus England wegen technischer Installationen	B. Hagens, Pension	134
Kost und Logis für dessen Frau und Kind		65
farbige Steine im Gewächshaus und auf den Veranden	E. Kruse & Co	328
<i>März</i>		
Verlegen von 1.258 Quadratfuß (120 Quadratmeter) Parkett	Schuster, Tischler	63
Reise nach Berlin zur Besorgung von Möbeln etc. in Begleitung von Sohn Everhard und Architekt Müller		
Eine runde Treppe	F. Zopff, Steinhauer	677

54 StAB 4,60, Zivilstandsregister, Heiraten 1860.

55 Lührs, Der Domshof (wie Anm. 7), S. 142 f.

Leistung	durch	Taler
Podest und Sitzplatz vor der Treppe		70
Ein runder Balkon, 30 Brüstungen, 30 Deckengesimse		450
Ein durchbrochenes gotisches Fenster		120
Sockel und Podest in der Eingangshalle		141
<i>April</i>		
Steinhauerarbeiten, im Wesentlichen den Außenbereich betreffend, Endabrechnung	J. H. Schmalhausen, J. K. Engels, Steinhauer	2.863
Wasserleitungen, Klosetts, Gaseinrichtungen und Bleibeschläge	Chr. Arndt, Klempner	2.733
diverse Klosettröhren	Fr. Brockelmann	14
<i>Mai</i>		
5 Fachfenster	H. Horn, Hannover	348
Spiegelscheiben im 2. Stockwerk, Treppenlicht	Adolph Thiess; Glaser	390
Rechnung für Leistungen und Materialien	J. M. & W. Leigh, Manchester	974
Letzte Zahlung aus Kontrakt	J. H. Schröder, Mauermeister	3.000
Abschlag auf Malerarbeiten	F. Petzold & Sohn, Maler	1.000
Tapeten für das Esszimmer	aus Brüssel	118
Spiegelscheiben in der Wohntage, andere Glaserarbeiten	G. F. Ostwald, Glaser	318
Zwei Winden (eine im Wohnhaus auf dem Boden, eine in der Remise)	C. Waltjen & Co	221
Ein Flammrohr und Winkeleisen		177
7 Vasen – und Fracht darauf	M. Geiss, Berlin	74
Zwei Gaslampen	J. L. Bündgen, Köln	155
<i>Juni</i>		
Reise nach Paris	Architekt Heinrich Müller	130
Zwei Straßenlaternen – einschließlich Fracht	Lambert Fassbinder & Co, Köln	42

### *Einzug und Nacharbeiten*

Am 21. Juni verbrachte Christian Heinrich Wätjen zum ersten Mal mit seinen Söhnen Heinrich (knapp 20 Jahre) und Louis (15 Jahre) die Nacht im neuen Haus.<sup>56</sup> Am 1. Juli zog das übrige Hauspersonal ein. Das Haus Domshof 14 wurde an Senator Iken übergeben. Wie fertig das Haus bei dem Bezug am 1. Juli war, kann man nachträglich aus den Rechnungen nicht schließen, die im zweiten Halbjahr zur Bezahlung eingereicht und beglichen wurden. Zwischen den erbrachten Leistungen der Handwerker und deren Abrechnung haben mitunter Wochen oder Monate gelegen.

Die folgenden Abrechnungen sind nur ein Teil der in der zweiten Hälfte des Jahres 1860 beglichenen Rechnungen.

Monat / Leistung	durch	Taler
<i>Juli</i>		
Rest Parkettverlegung, Bohnern des Saales	Schuster, Tischler	156
Zuwegung des Grundstücks über die Bleicherstrasse, Pflasterung der Straße mit 50 Quadratmetern Pflastersteine	Bremer Staat	48
Türkнопfe, Schilder	F. Höck, Drechsler	10
4 Kronleuchter, 4 Wandleuchten nebst Ketten – einschließlich Verpackung und Fracht von Brüssel	Remi Louette, Brüssel	610
2 Kronleuchter im Wohn- und Esszimmer		255
Sideboard im Durchgang	J. Schleef, Möbeltischler	275
Sideboard im Saal		250
Spiegelrahmen im Kaminzimmer		75
Möbel und Gardinenstoffe – und Fracht darauf	Spenn-Menke, Berlin	2.458 117
<i>August</i>		
Ein Kronleuchter mit Lampe, im Kabinett 2 Kronleuchter	Coopmann & Co, Paris Remi Louette, Brüssel	86
3 große Teppiche, gesamt 297 Quadratellen (ca. 100 Quadratmeter)	J. H. Smaale, Amsterdam	1.000
1 Teppich 14 Quadratmeter – für beide Verpackung und Fracht von Amsterdam		125 29

56 C. H. Wätjen Privat-Conto 1858 bis 1868 (wie Anm. 40).

Monat / Leistung	durch	Taler
Türen, Sockelleisten (Lamberien), Treppen etc.	J. H. Otto, Tischler	4.314
Abschlag auf seine Leistungen	J. F. Averdieck, Zimmermann	1.000
<i>Oktober</i>		
Lieferung von 3.904 Fliesen für Küche etc.	B. G. Etmer	175
Extraarbeiten außerhalb der Kontrakte	J. H. Schröder, Mauermeister	422
Ungebleichter Drell zur Unterfütterung der Jalousien	J. Poppe	100
<i>November</i>		
Fensterrahmen im Parterre und einige in der Beletage	Heinrich Schrödel, Schreiner	318
Abschlag auf seine Malerarbeiten	F. Petzold, Maler	500
Türgriffe, Schlüsselschilder etc. für die beiden oberen Etagen	C. Bernstorff, Eichwede-Hannover	202
Fenster, Jalousien, Verkleidungen, Schränke, Torwege, Windfang und verschiedene Treppen	P. D. Schlödel, Tischler	3.800
Notfenster (153 Taler) und Verglasungen im Stall, der Remise, auf dem Boden und im Parterre	F. Thiess, Glaser	240
Verglasungen im Windfang, Torweg, im Treppenhaus und für Mistbeefenster	Georg F. Ostwald, Glaser	55
Abdichtung der Fenster mittels 173 Ellen (ca. 100 Meter) Gummistreifen	Meyer & Weyhusen	25
Manila-Leinen zur Abdichtung der Rouleaus	A. Lamann & Fr. Sohn	15
Verlegung von Parkett, Endabrechnung	Gebr. Bornemann	1.062
Gasleitung nebst Zubehör zur Befuerung der Strassenlaternen und Bleibelegung verschiedenen Grauerks als Witterungsschutz	Chr. Arndt, Klempner	289
Malerarbeiten, Endabrechnung	F. Petzold & Sohn, Maler	3.894
Zimmerarbeiten, Endabrechnung	J. F. Averdieck, Zimmermeister	14.229

Monat / Leistung	durch	Taler
Schmiede- und Schlosserarbeiten, Endabrechnung	J. F. Höper, Schmied	5.129
<i>Dezember</i>		
Marmortreppe	G. A. Steinhäuser, Steinmetz	800
Ausgestaltung eines Raumes in der Wohnetage		200
– mit Spiegelglas darüber		43
Sämtliche Fensterbänke		176
Platten im Buffet, Stufen im Warmhaus		59
2 eichene Ausziehtische	J. H. Schleef, Möbeltischler	130

Etwas skurril ist eine Abrechnung des Architekten Heinrich Müller: er erhielt 53 Grote als Differenz seiner Auslage für einen in Brüssel gekauften Gasarm für die Treppe (9 Taler 4 Grote) – abzüglich des Ertrages von durch ihn verkauftem altem Eisen (8 Taler 23 Grote). Der Maurerpolier Barmbrook, mit dem C. H. Wätjen später viele Geschäfte machte, bekam als Gratifikation für Extraaufsicht und Reparaturen 50 Taler.

In diesen Monaten, in denen für weitere Arbeiten am Hause Rechnungen beglichen wurden, unternahm C. H. Wätjen von Juli bis Oktober mehrere Auslandsreisen. Wann er Zeit fand, die verwitwete Frau Emilie von Süßmilch-Hörnig näher kennen zu lernen, ist aus heutiger Sicht kaum zu erkennen, jedenfalls war er vom 12. bis zum 22. November in Dresden und verlobte sich dort mit ihr. Am 20. Dezember richtete Julius Franke, Weinhändler in Bremen, die Hochzeit seiner Tochter Emilie, 42 Jahre, mit Christian Heinrich Wätjen, 47 Jahre, aus.

Das frisch verheiratete Paar konnte ein nobles, aufwändiges und gewiss recht fertiges Wohnhaus beziehen. Anfang 1861 waren lediglich noch einige Endabrechnungen zu begleichen. Die Schlussrechnung des Architekten Heinrich Müller wurde im Februar 1861 präsentiert. Sein Honorar in Höhe von 3.953 Talern errechnete sich aus 3 1/2 % der Bausumme, die sich auf 112.959 Taler stellte.

Die Reederei machte im Jahr 1860 einen Gewinn von 200.000 Talern, das Kapital des Reeders in Höhe von 3.528.000 Talern entsprach einem Anteil von 93 % am Kapital in der Handlung von insgesamt 3.794.000 Talern. Die Einnahmen beliefen sich auf 330.000 Taler, seine Ausgaben auf knapp 95.000 Taler, davon für den Neubau des Hauses 50.000 Taler.<sup>57</sup> Die Reederei besaß 19 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 17.250 NRT, einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 908 NRT und einem Durchschnittsalter von 8 Jahren; die größten Segler waren der »Mobile« mit 1.855 NRT und »E. F. Gabain« mit 1.383 NRT.<sup>58</sup>

57 D. H. Wätjen & Co. 1852 bis 1871 (wie Anm. 19)

58 Angaben im Wesentlichen aus Wätjen, Weißes W (wie Anm. 15).

Zum Vergleich: Im Jahr 1860 hatte der Norddeutsche Lloyd ein Aktienkapital von 1.798.000 Talern; dieses seit seiner Gründung beste Geschäftsjahr schloss mit einem Gewinn von 103.800 Talern, das waren  $5\frac{3}{4}\%$  des Aktienkapitals, die jedoch nicht zur Verteilung kamen, da nach geschehenen Abschreibungen ca.  $5\frac{1}{4}\%$  am Pariwert zum Kapital fehlten.<sup>59</sup> Die Flotte umfasste 21 Dampfschiffe mit insgesamt etwa 10.000 NRT und in Summe 2.800 PS Maschinenkraft. Die beiden größten Schiffe, »Bremen« und »New York« – beide im Jahre 1858 in Dienst gestellt, hatten eine Tragfähigkeit von je 2.674 NRT.

### *Das Ende von Haus und Grundstück Osterdeich 2*

Im Jahre 1861 standen lediglich die Häuser von A. T. Plump und C. H. Wätjen auf dem neuen Baugrund Osterdeich. Ab 1861 wurde der Osterdeich mit Bäumen bepflanzt, 1867 von der Holzpforte bis zum Sielwall gepflastert und 1865 bis 1867 bis zur Lübecker Straße weitergeführt. Vornehme Reihenhäuser und Villen zeigten bald ihre schönste Front zur Weser.

Das Haus Osterdeich 2 stand dem Aufstieg der Unternehmung D. H. Wätjen & Co. zu seiner internationalen Bedeutung würdig zur Seite – bis C. H. Wätjen im Jahre 1887 starb.

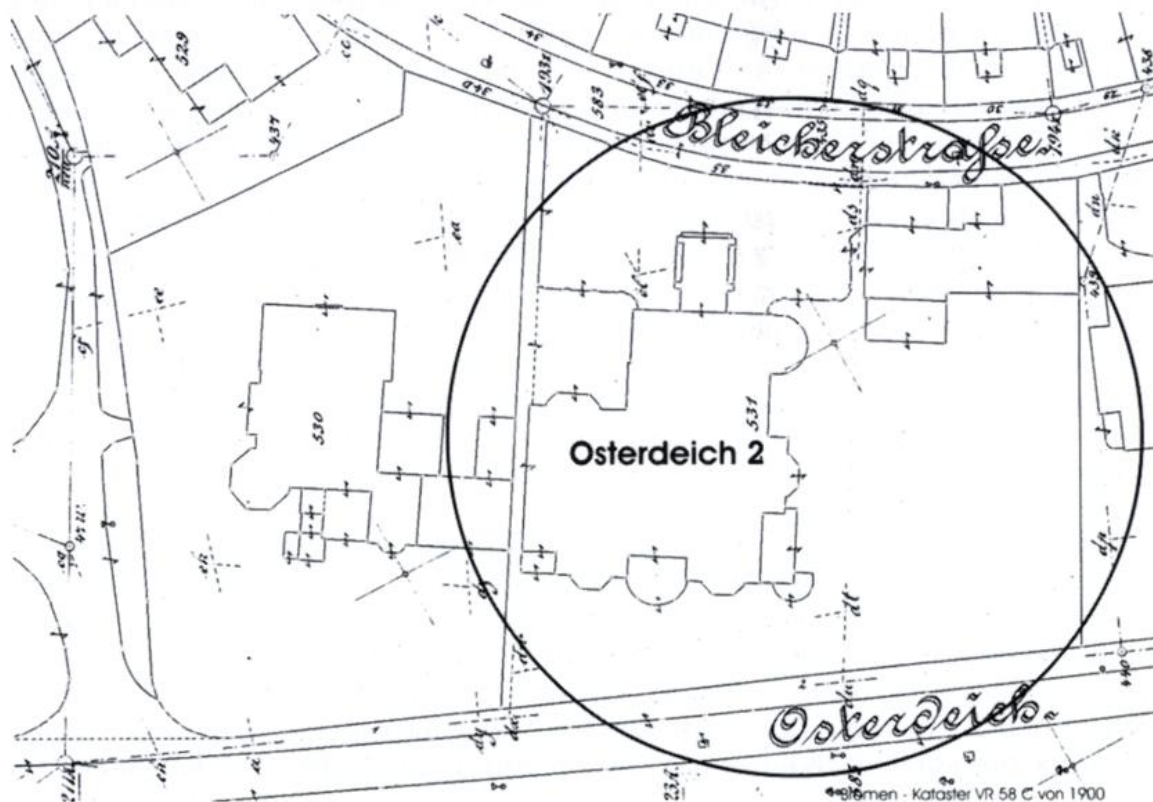


Abb. 6: Osterdeich 2 nach dem Umbau in den späten 1890er Jahren. Ausschnitt aus dem Katasterblatt VR 58 C von 1900<sup>60</sup>.

59 Norddeutscher Lloyd – Jahresberichte 1857–1906, Bremen 1907, S. 11 f.

60 StAB - 4,118 Kataster Vorstadt rechtes Weserufer 58 C, von 1900.

Der Nachlass, der an die Erben verteilt wurde, belief sich auf über 30 Millionen Reichsmark – etwa 10 Millionen Bremer Taler.<sup>61</sup> Das Stammkapital des Norddeutschen Lloyd hatte laut Bilanz von 1887 etwa die gleiche Höhe, der Zeitwert der Seeschiffe des Lloyd betrug knapp 55 Millionen Mark<sup>62</sup>.

Der ausersehene Nachfolger, der älteste Sohn Heinrich, erbte das Haus Osterdeich 2. Nach dessen Tod im Jahre 1893 kaufte es sein Bruder Georg für 187.500 Mark von der Witwe – 90.000 Mark unter dem Buchwert – und ließ es umbauen; Stall und Remise wurden abgerissen und die Auffahrt den modernen Anforderungen angepasst.

Die Unternehmung D. H. Wätjen & Co. verlor als Segelschiffreederei und im Handel ihre Bedeutung, weil durch den Tod von C. H. Wätjen erhebliche Kapitalien aus der Unternehmung flossen. Auch die langjährigen Teilhaber Josias C. Müller und Joseph Hachez schieden mit ihren Einlagen aus der Gesellschaft 1890 aus. Von den acht Kindern ließen nur drei, Diedrich Heinrich, Louis und Georg, ihre Anteile von insgesamt etwa 10 Millionen Reichsmark in dem Geschäft, während an die anderen bis 1896 über 20 Millionen Reichsmark ausbezahlt wurden. Durch den Tod von Heinrich wurden auch dessen Anteile abgezogen.

Für D. H. Wätjen & Co., seit 1893 unter der Leitung von Georg Wätjen (Sohn von C. H. Wätjen), Emil Wätjen (Enkel von C. H. Wätjen) und Wilhelm Toel, war diese Entwicklung besonders tragisch, erforderten doch gerade diese schweren Zeiten wachsende Kapitalkraft. Die scharfe Konkurrenz der Dampfschiffreedereien nicht nur gegen die Segelschiffe, sondern auch untereinander führte zu größeren, schnelleren und verlässlicheren Transportleistungen – bei nur gemäßigttem Anstieg der Frachtraten. Für Segelschiffe blieben nur solche Frachten, die keine hohen Frachtkosten bei ihrer Vermarktung vertrugen und deren Anlieferung größere zeitliche Toleranz zuließ. Als im Jahre 1913 der Frachtenmarkt für Segler – besonders nach der Westküste Südamerikas am Vorabend des Ersten Weltkriegs – blühte, weil in Europa Salpeter zur Herstellung von Schießpulver lebhaft nachgefragt wurde, verkaufte D. H. Wätjen & Co. die sechs größeren von neun verbliebenen Schiffen. Von den drei letzten wurden zwei während des Ersten Weltkrieges in den USA beschlagnahmt. Der letzte Segler, der »Kaiser« – Baujahr 1879, wurde 1921 verkauft.

Im Jahre 1916 wurden auf das Haus Osterdeich 2 Hypotheken in Höhe von 300.000 Reichsmark zugunsten von D. H. Wätjen & Co. genommen. Das Darlehen, für das die Hypotheken als Sicherheit eingetragen waren, wurde während der Inflation 1923 zurückbezahlt, die Hypotheken wurden im Jahre 1924 im Grundbuch gelöscht.<sup>63</sup> Georg Wätjen starb am 22. März 1928 im Haus Osterdeich 2. Für seine Erben war das Haus unpraktisch und wegen der hohen Steuerlasten auch zu teuer in der Unterhaltung. Im Herbst 1932 wurden nicht

61 StAB 7,2092 - 7, Nachlassregelungen C. H. Wätjen 1887 – 1896.

62 Bilanz Norddeutscher Lloyd 1887, in: Norddeutscher Lloyd – Jahresberichte 1857 – 1906 (wie Anm. 59).

63 Grundbuchamt der Freien Hansestadt Bremen, erloschene Signatur VR 58, Flurstück 531, Grundbuchblatt 451.

mehr zu verteilende Gegenstände von Georgs Sohn Arthur Wätjen zur Versteigerung nach Berlin gegeben. Der wohl schönste Raum des Hauses, das mit aufwändigen Steinmetzarbeiten verzierte Kaminzimmer, wurde 1933 als »Gotisches Zimmer« dem Bremer Senat zum Kaufe angeboten, der dankend ablehnte.

Im Herbst 1933 begann der Abriss des Hauses, der im Frühjahr 1934 abgeschlossen war. Am 13. 9. 1934 wurde im Grundbuch die Umwidmung zu einem unbebauten Grundstück vermerkt, das wieder grundsteuerpflichtig geworden war. Die Hoffnung der Erben, für das große Grundstück ohne Gebäude bald einen Käufer zu finden, erfüllte sich nicht. Der vormalige Reiz der Lage bestand durch den starken Verkehr auf dem Osterdeich nicht mehr.

Im Jahre 1932 wurde der Osterdeich im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zu einer leistungsfähigen Verkehrsader für den Kraftverkehr ausgebaut. Die Reichsstraße 75 half, die Konkurrenzfähigkeit Bremens zu verbessern und die Wirtschaft in der Stadt anzukurbeln. Am 6. Oktober 1939 wurde das Grundstück schließlich für 76.400 Reichsmark durch den Sohn von Georg, Carl Wätjen, an die Stadtgemeinde Bremen zum 1. Dezember 1939 verkauft. Carl besaß die Generalvollmachten seiner Brüder Arthur (in New York) und Richard (in München).

In den 1970er Jahren wurde das Areal, das früher Osterdeich 1 bis 3 umfasste und der Hansestadt Bremen gehörte, vom Kataster neu gegliedert. Die früheren Grundstücksbezeichnungen gingen unter. Es entstanden neue Parzellen und Gebäude. Das frühere Grundstück »Osterdeich 2« ist seitdem sowohl Teil einer Tiefgarage (»Kulturmeile Ostertor«) als auch Teil einer Reihenhauszeile, die möglichst weit vom Osterdeich entfernt der Bleicherstraße zugewandt ist und nur wenig Sicht auf die Weser hat.

Heute lässt sich auf dem Fußweg von der Weser zur Contrescarpe am Stadtgraben die Prominenz der Lage des Grundstücks erahnen, auf dem das große Haus Osterdeich 2 seit seiner Fertigstellung 73 Jahre gestanden hatte – ebenso viele Jahre, wie seit seinem Abriss vergangen sind. Gedanken über die Vergänglichkeit werden durch die schwach gewordenen Geräusche der Straße nicht gestört.

# **Regionale Strukturen: Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1914**

Von Robert Lee\*

Stadthistoriker haben – und das vermutlich mit einer gewissen Berechtigung – in jüngster Zeit Kritik erfahren, weil sie vor allem beschäftigt seien mit denjenigen Entwicklungen, die sich innerhalb der Grenzen einzelner Ortschaften und Städte ereigneten. Deshalb wären die Beziehungen zwischen den Städten und ihrem Hinterland häufig vernachlässigt worden trotz der Tatsache, dass die Interaktionen zwischen den Städten und den benachbarten Orten ein wichtiger Aspekt der Stadtgeschichte gewesen seien.<sup>1</sup> Tatsächlich haben die Theorie der zentralen Orte und die Analyse der Verteilung nach der Größe den Grundstein gelegt für wichtige Forschungen zum Wachstum städtischer Hierarchien und zur Untersuchung der räumlichen Entwicklungen der Nachbarregionen; darüber hinaus wurden auch städtische Typologien und ihre regionale Einbindung untersucht, und beträchtliche Forschungen wurden zum Einfluss der Metropolen auf ihr Hinterland in der frühen Neuzeit unternommen.<sup>2</sup> Nach Lepetit funktionierten städtische Systeme, die entweder durch

\* Zuerst erschienen unter dem Titel: *Configuring the region: maritime trade and port-hinterland relations in Bremen, 1815–1914*, in: *Urban History* 32. 2005, S. 247-287. Der Autor ist für die konstruktiven Kommentare eines anonymen Kritikers dankbar. Meine Forschungen zu Bremen haben immer von der Hilfe und vom Rat meines Freundes und Kollegen Peter Marschalck profitiert, der auch diesen Beitrag übersetzt hat.

1 R. A. Mohl, *City and region. The missing dimension in U.S. urban history*, in: *Journal of Urban History* 25. 1998, S. 3-21; C. Tilly, *What good is urban history?* in: *Journal of Urban History* 22. 1996, S. 702-719; D. R. Ringrose, *Metropolitan cities as parasites*, in: E. Aerts / P. Clark (Hg.), *Metropolitan Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe*, Leuven 1990, S. 21-38;

2 Zur Entwicklung der Theorie der zentralen Orte und der Analyse der Verteilung nach der Größe siehe B. J. L. Berry / A. Pred, *Central Place Studies: A Bibliography of Theory and Applications, including Supplement through 1964*, Philadelphia 1965; H. G. Barnum, *Market Centers and Hinterlands in Baden-Württemberg*, Chicago 1966; J. de Vries, *Problems in the measurement, description, and analysis of historical urbanization*, in: A. D. van der Woude / A. Hayani / J. de Vries (Hg.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford 1990, S. 48-53; R. Fox, *Urban Anthropology: Cities and their Cultural Settings*, Englewood Cliffs / N.J. 1977; R. Lee, *The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?* in: *Urban History* 25. 1998, S. 147-172; Aerts / Clark (Hg.), *Metropolitan Cities*, insbesondere die Beiträge von E. A. Wrigley, D. R. Ringrose / L. H. Lees und P. M. Hohenberg; E. A. Wrigley, *Brake or accelerator?*

Austausch oder mittels Verwaltungsprinzipien organisiert waren, als Knotenpunkte zur Erleichterung regionaler Spezialisierungen, während die größeren Städte als Einfallstore für regionale Systeme fungierten. Großstädte übten einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung aus, und zwar sowohl regional als auch national, indem sie Nachfragemuster, internationalen Handel und Bevölkerungswachstum anregten. Die Ausdehnung einzelner Metropolen geschah zuweilen auf Kosten der regionalen Nachbarschaften. Eine deutliche Funktion als zentraler Ort beeinträchtigte die Lebensfähigkeit bestehender städtischer Netzwerke im Innern, und vermehrte Einwanderung beeinflusste die Altersstruktur und das zahlenmäßige Verhältnis der Geschlechter zueinander in benachbarten Regionen mit der Konsequenz verlangsamten Bevölkerungswachstums. Allerdings hat der Mangel an Daten häufig die Analyse des allgemeinen Einflusses großer europäischer Städte auf die sie umgebenden Gebiete verhindert, und es ist vor allem Nachdruck gelegt worden auf die allgemeine Struktur der städtischen Entwicklung.<sup>3</sup>

Der Mangel detaillierter Forschungsergebnisse über die sich wandelnden Beziehungen zwischen den urbanen Zentren und ihrem nachbarschaftlichen Umland ist besonders problematisch in Bezug auf Hafenstädte. Die Bedeutung der Transportverbindungen zwischen den Häfen und den größeren industriellen Regionen wird zwar gesehen, aber ihre wichtigste Funktion als Transit- oder Lagerbereiche hat die Ansicht verstärkt, dass die Beziehungen zwischen einzelnen Häfen und ihrem Hinterland beschränkt und geographisch unterbrochen waren.<sup>4</sup> Es war vielleicht unvermeidlich, dass das Schwergewicht der Forschung, zumindest bis jetzt, auf der Entwicklung spezifischer Hafenstädte und auf der maritimen Funktion der Hafenstädte lag,

Urban growth and population growth before the industrial revolution, in: van der Woude / Hayami / de Vries (Hg.), *Urbanization in History*, S. 101-112.

- 3 B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740–1840)*, Paris 1988; E. A. Wrigley, A simple model of London's importance in changing English society and economy, in: *Past and Present* 37.1967; S. 44 - 70; ders., Urban growth and agricultural change: England and the continent in the early modern period, in: R. I. Rotberg / T. K. Rabb (Hg.), *Population and Economy: Population and History from the Traditional to the Modern World*, Cambridge 1986, S. 123-168; P. Bairoch, *Cities and Economic Development from the Dawn of History to the Present*, Chicago 1988; D. R. Ringrose, Capital cities, urbanization and modernization in early modern Europe, in: *Journal of Urban History* 24.1998, S. 155-183.
- 4 P. Clark, Introduction, in: ders. (Hg.), *The Transformation of English Provincial Towns, 1600–1800*, London 1984, S. 13-61; A. Jarvis, ›The Port of Liverpool and the Railway Companies‹, in: P. Rees (Hg.), *Docks, Railways and the Movement of Goods*, Liverpool 1994, S. 61-76; V. Burton, *Liverpool's Mid-Nineteenth Century Coasting Trade*, in: ders. (Hg.), *Liverpool Shipping, Trade and Industry*, Liverpool 1989, S. 26-67; A. J. Sargent, *Seaports & Hinterlands*, London 1938, S. 11; P. Hohenberg / L. H. Lees, *The Making of Urban Europe, 1000–1950*, Cambridge, Mass. / London 1985, S. 161. Im Fall Liverpools hatte die größere Betonung auf die Lagerplatzfunktion des Hafens seit der Mitte des 18. Jahrhunderts einen merklichen Einfluss auf die Verbindungen mit dem Hinterland, siehe J. Langton, *Liverpool and its hinterland in the late eighteenth century*, in: B. Anderson / P. Stoney (Hg.), *Commerce, Industry, and Transport*, Liverpool 1983, S. 20.

obwohl immer mehr deutlich wurde, dass der Seehandel ein starker Faktor in Bezug auf die europäische Urbanisierung war und dass viele Hafenstädte des 19. Jahrhunderts zu Polen des Wachstums mit messbarem Einfluss auf die wirtschaftliche Transformation ihres Hinterlands gewesen sind. Alle Häfen, gleich wie groß sie waren, standen in Beziehung mit ihrem Hinterland und stellten eine bestimmte Struktur regionaler Zugänge für die Verschiffung von Gütern und Menschen dar, aber das Wachstum der Hafenstädte in der modernen Zeit wurde häufig erklärt mit der besonderen Abhängigkeit von der Entwicklung maritimer Technologie, während sowohl das Muster als auch das Ausmaß der Durchdringung des Hinterlands stärker durch Frachtkriterien als durch den absoluten Anstieg oder Niedergang im Umfang des Handels verursacht war. Obwohl Untersuchungen zu gegenwärtigen Entwicklungen von Häfen die Bedeutung politischer Überlegungen und Verbesserungen des inländischen Transportsystems beim Hervorbringen regionalen Wachstums hervorgehoben haben, ist doch allgemein akzeptiert, dass der Wohlstand von Küstenstädten »im allgemeinen von der See und von maritimen Handelsverbindungen abhing«, während die historische Dimension der Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland häufig vernachlässigt wurde.<sup>5</sup>

Trotz des schnellen Wachstums vieler europäischer Hafenstädte seit der frühen Neuzeit war die Erforschung der Beziehungen zwischen den Häfen und ihrem Hinterland auf wenige Faktoren beschränkt. Zum einen ist es oft schwierig, zwischen der maritimen Rolle der Hafenstädte, ihrem Einfuhr- und Ausfuhrhandel und ihrer Funktion zu unterscheiden, die das Ergebnis ihrer Stellung innerhalb des internationalen Transportsystems war, das die geographische Situation des Hinterlandes bestimmte. Zum anderen ist die Definition des Hinterlands der Hafenstädte selbst sowohl problematisch als auch umstritten. Nach politischen oder juristischen Kriterien stellt es eine deutlich untergeordnete Region dar, während das städtische Gebiet einer Hafenstadt eine Region war, die Einfluss ausüben konnte, weil andere vergleichbare Städte ähnlicher Größe fehlten. Aus ökonomischer Sicht allerdings war das Hinterland einer Hafenstadt hauptsächlich das Gebiet, in das sie Frachten verteilte und aus dem sie Exportgüter aufnahm: ein einzelner Hafen konnte also je nach den Frachten über eine Reihe geographisch unverbundener Hinterlandteile verfügen, während das Hinterland, auf dessen Lieferungen er angewiesen war, von den Veränderungen der Preise und Transportkosten bestimmt wurde.<sup>6</sup> Schließlich kann die Beziehung zwischen den Hafenstädten und ihrem Hinterland nur in einem interdisziplinären Zusammenhang verstanden werden, aber die Persistenz unterschiedlicher disziplinspezifischer Forschungsmodelle war häufig ein Hindernis für die Erarbeitung entsprechender Theorien. Für viele Geographen und Ökonomen war die Konzeptualisierung des Verhältnisses von

5 D. Hilling / B. S. Hoyle, Spatial approaches to the port development, in: B. S. Hoyle / D. Hilling (Hg.), *Seaport Systems and Spatial Change. Technology, Industry and Development Strategies*, Chichester usw. 1984, S. 17.

6 W. Smith, *Merseyside and the Merseyside District*, in: ders. (Hg.), *A Scientific Study of Merseyside*, Liverpool 1953, S. 1-19; Ringrose, *Capital Cities*; Sargent, *Seaports & Hinterlands*; Bird, *Seaports and Seaport Terminals*.

Hafenstädten und ihren Nachbarregionen durch die Theorie der zentralen Orte beeinflusst, die die theoretische Gestalt des Hinterlandes unter gleichen Marktbedingungen voraussagen und das Festlegen territorialer Grenzen erleichtern sollte. Allerdings gibt es auch ein zunehmendes Bewusstsein davon, dass regionale Beziehungen ›komplex und mannigfaltig‹ waren und dass geographischer Raum nicht in reduktionistischer Weise klassifiziert werden kann. Historische Demographen haben eine Reihe von Stadt-Land-Beziehungen hinsichtlich des Bevölkerungswachstums und der Wanderungen, des Arbeitskräftepotentials und der Familienbildung analysiert, während historische Anthropologen und Sozialhistoriker sich auf die Verbreitung städtischer Kultur und das Anwachsen der städtischen Konsumgesellschaft konzentriert haben. Aber die Wanderung in Hafenstädte wurde selten in einem konzeptualen Rahmen untersucht, der auch miteinander verflochtene Ströme von Informationen, Gütern und Dienstleistungen einschloss, die Bedeutung der Transportverbesserungen für die Entwicklung der Beziehungen zwischen Hafenstädten und ihrem Hinterland wurde ignoriert, und die weiterhin bestehende Bedeutung des Verkehrs von Gütern und von kulturellem Austausch über kurze Entfernungen wurde im Allgemeinen vernachlässigt.<sup>7</sup>

Dieser Beitrag ist der Versuch, einige der Faktoren zu beschreiben, die die Entwicklung der Hafen-Hinterland-Beziehungen in der Hafenstadt Bremen zwischen 1815 und 1914 betrafen. Es soll ein konzeptualer Rahmen für die Analyse der Beziehungen zwischen einem von Deutschlands größten Häfen und seinen unterschiedlichen Hinterland-Gebieten errichtet werden, wobei hinsichtlich der Entfernungen zwischen ihrem direkten regionalen Hinterland – die benachbarten Territorien Oldenburg und Hannover (Regierungsbezirke Hannover und Stade), die sich entwickelnden industriellen Zentren Sachsens und das Ruhrgebiet – und den weiter entfernten Gebieten im Osten und im Süden Deutschlands unterschieden werden muss. Vier Determinanten der Beziehungen zwischen Hafenstadt und ihrem Hinterland werden untersucht: (1) der politische Rahmen der Entwicklung Bremens in einem föderalen konstitutionellen System; (2) der Umfang und das Muster des Handels zwischen dem Hafen und dem jeweiligen Handel treibenden Hinterland; (3) das Ausmaß und die Bedeutung des Bevölkerungstransfers Bremens mit dem Migrationshinterland; und (4) der Beitrag der Hafenstadt bei der Übermittlung kultureller Innovation, insbesondere ihr Einfluss auf die Konsumgewohnheiten in ihrem regionalen Hinterland als Ergebnis des räumlichen Zusammenhangs

7 H. G. Barnum, *Market Centers and Hinterlands in Baden-Württemberg*, Chicago 1966; R. E. Dickinson, *City and Region. A Geographical Interpretation*, London 1964, S. 228; M. J. Borges, *Migration Systems in Southern Portugal: Regional and Transatlantic Circuits of Labour Migration in the Algarve, Eighteenth – Twentieth Centuries*, in: *International Review of Social History* 45.2000, S. 171-208. Dagegen haben Geographen und RegionalökonomInnen konstant die Bedeutung inländischer Transportverbindungen bei der Bestimmung der Hafen-Hinterland-Beziehungen betont, siehe Langton, *Liverpool and its hinterland*; Hilling / Hoyle, *Spatial approaches to port development*, S. 8. Zur Kritik des traditionellen Ansatzes für die Definition von Gebieten, siehe R. G. Smith, *World city topologies*, in: *Progress in Human Geography* 27/5.2003, S. 571.

der Mobilität der Bevölkerung mit Bremens Dienstleistungsfunktion als zentraler Ort. Der Beitrag beschäftigt sich darüber hinaus auch mit Handel, Migration und kulturellem Wandel als unterschiedliche, aber aufeinander bezogene Felder der Interaktion zwischen Bremen und seinem Hinterland und zeigt das Ausmaß, bis zu dem die Hafenstadt eine Reihe von einander überlappenden Nachbarschaften als Hinterland hatte, die sowohl durch Kontinuität als auch durch Wandel charakterisiert waren. Schließlich soll gezeigt werden, dass neue theoretische Annahmen der Geographie und anderer Disziplinen, insbesondere der sozialen Netzwerkanalyse, der »actor-network«-Theorie (sucht das Verhältnis zwischen dem Einzelnen und seiner sozialen, wirtschaftlichen und politischen Umgebung zu erklären) und der Komplexitätstheorie, deren Elemente von post-strukturalistischen Vorstellungen entwickelt wurden, eine vielversprechende Grundlage darstellen für das Verständnis der historischen Vielfalt der Beziehungen zwischen Häfen und Hinterland und dem Grad, bis zu dem Handel, Migration und kulturelles Hinterland Teile eines zusammenwirkenden Systems waren.

### *Bremen und der Vorrang des Seehandels*

Während des 19. Jahrhunderts bestimmten Kaufmannschaft und Handel das tägliche Leben in Bremen und seine langfristige Entwicklung.<sup>8</sup> Bremen erreichte seine Position als ein wichtiger Auswandererhafen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch extensive Handelsverbindungen mit Nordamerika. Importiert wurden Stapelgüter wie Tabak, Zucker, Felle, französischer Wein und Baumwolle, die in den 1850er Jahren zu Schlüsselkomponenten der Handelstätigkeiten wurden. Trotz der Entwicklung von Hafenanlagen in Bremerhaven seit 1827 wurde Bremens maritime Funktion während der späteren Dekaden des 19. Jahrhunderts noch dadurch verstärkt, dass ein Schwerpunkt auf spezialisiertem Handel, auf extensive Maßnahmen zur Weserkorrektur und auf ausgedehnte Verbesserungen der Hafenanlagen und seiner Infrastruktur gelegt wurde.<sup>9</sup> Entsprechend spielten Handel und Verkehr, die in deutschen Gewerbestädten gewöhnlich weniger als 10 % der Beschäftigten ausmachten, weiterhin eine wichtige Rolle in der Wirtschaft Bremens und stellten Arbeitsplätze für etwa ein Drittel des Arbeitskräftepotentials

8 F. J. Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bremen 1974; K. Löbe, Seehafen Bremen. 100 entscheidende Jahre, Bremen 1977.

9 A. Agatz, Hundertjährige Entwicklung der Hafenumschlagsanlagen in Bremen und Bremerhaven, in: Schiffahrtsverlag Hansa (Hg.), 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Hamburg 1964, S. 121-142; W. R. Lee, From guild membership to casualisation: dockworkers in Bremen, c. 1860-1939, in: S. Davies u. a. (Hg.), Dock Workers. International Explorations in Comparative Labour History, 1790-1970, Aldershot / Burlington / Singapore / Sydney 2000, S. 342-365. Die Probleme mit der Entwicklung Bremerhavens wurden untersucht von R. Kellner-Stoll, Bremerhaven 1827-1888. Politische, wirtschaftliche und soziale Probleme einer Stadtgründung, Bremerhaven 1982.

1862 und 1895 bereit (Tabelle 1).<sup>10</sup> Seit den 1870er Jahren gab es ein bedeutendes Wachstum der bremischen Handelsflotte, und zunehmend wurden auch Dampfschiffe eingesetzt (Tabelle 2). Aber obwohl etwa 38 % aller Arbeitsplätze um die Mitte des 19. Jahrhunderts von der Industrie bereitgestellt wurden, blieb die kleingewerbliche Produktion vorherrschend, und erst in den späteren Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts fand in Bremen eine bedeutende industrielle Entwicklung mit dem Aufbau großindustrieller Unternehmen, wie der A. G. Weser (1872), dem Bremer Vulkan (1893), der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik (1901), der Norddeutschen Waggonfabrik (1907) und der Norddeutschen Hütte (1908), statt. Bis dahin blieben Handel und Gewerbe Bremens vorherrschende Charakteristika, insbesondere zumal das Handelskapital die Schlüsselrolle bei der Entwicklung industrieller Kapazitäten zu spielen begann.

*Tabelle 1: Männliche und weibliche Beschäftigte in Bremen, 1862 und 1905 (in %)*

Beschäftigung	1862		1905	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.
Landwirtschaft	2,1	2,4	2,0	2,0
Industrie und Handwerk	46,4	27,1	46,6	24,9
Handel und Gewerbe	34,0	8,4	35,3	19,4
Häusliche Dienste	3,2	43,0	0,2	29,1
Öffentlicher Dienst	8,6	3,2	9,4	4,6
Sonstige	5,5	15,8	6,4	19,9

Quelle: Zur Statistik des Bremischen Staats, Bremen 1862, S. 25; Volkszählung vom 1. Dezember 1905 im Bremischen Staate, Bremen 1909, S. 105

#### *Der politische Rahmen der Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland*

Die meisten ökonomischen Modelle regionaler Entwicklung basieren auf der unbeschränkten Entfaltung der Marktkräfte, der freien Mobilität des Kapitals und der Arbeit sowie der Existenz eines Kommunikationsnetzwerks.<sup>11</sup> Im frühen 19. Jahrhundert wirkten – wenn überhaupt – nur wenige dieser Voraussetzungen zur Maximierung des Einflusses städtischen Wachstums in befriedigender Weise. Nach dem Ende der napoleonischen Kriege gewann

10 W. Köllmann, Sozialgeschichte der Stadt Barmen im 19. Jahrhundert, Tübingen 1960; S. Schraut, Sozialer Wandel im Industrialisierungsprozeß – Esslingen 1800 – 1870, Esslingen 1989

11 B. J. L. Berry, Urbanisation and Counterurbanisation, Beverly Hills 1976; Å. E. Andersson, Regional Science and Policies in a Swedish Perspective, in: Å. E. Andersson / W. Isard / T. Puu (Hg.), Regional and Industrial Development. Theories, Models and Empirical Evidence, Amsterdam / New York / Oxford 1984, S. 1-14.

Bremen schließlich seine Unabhängigkeit als einzelnes Bundesland zurück. Es war einer der kleineren deutschen Staaten mit einer Gesamtbevölkerung von etwa 100.000 Einwohnern 1862, wurde 1866 Mitglied des Norddeutschen Bundes und 1871 in das Deutsche Reich eingegliedert. Allerdings hatten die föderalen Machtstrukturen im 19. Jahrhundert in Deutschland und die Beibehaltung von Autonomie in beträchtlichem Umfang durch die einzelnen Staaten auch noch nach der politischen Einigung wichtige Konsequenzen für die regionale Entwicklung. Nach 1815 verfolgten viele Staaten partikularistische Politiken: sie fochten für ihre eigenen Interessen und verfolgten unterschiedliche Ansätze für eine Reihe von aktuellen Problemen wie die Entwicklung der Eisenbahnen, die Zollpolitik und die offizielle Unterstützung für die Beibehaltung der handwerklichen Produktion, was wiederum Muster und Wachstum des Handels beeinflusste.<sup>12</sup>

Table 2: Bremens Handelsflotte, 1817–1909 (in %)

			Dampfschiffe		davon Segelschiffe		See-Barkassen	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1817	133	21.609			100	100		
1827	108	16.274			100	100		
1837	141	26.031			100	100		
1847	246	68.817			100	100		
1857	279	123.633	1,8	2,2	98,2	97,8		
1867	306	167.427	5,2	12,9	87,1	87,1		
1877	274	216.032	21,9	26,6	74,8	72,6	3,3	0,8
1887	344	324.918	34,3	37,4	52,6	59,6	13,1	3,0
1897	472	450.132	51,3	56,0	29,2	38,3	19,5	5,7
1907	730	840.828	66,5	89,3	13,4	13,1	20,1	6,6
1909	722	851.234	67,3	83,7	11,5	9,5	21,2	6,8

Quelle: Jahrbuch für Bremische Statistik 1910, Bremen 1910, S. 136

Das war besonders deutlich im Falle des Stadtstaates Bremen. Vor dem Land-erwerb 1827 für die Entwicklung Bremerhavens bestand es aus der Stadt Bremen selbst, der kleinen Ortschaft Vegesack als Seefahrer- und Fischerge-  
meinde und dem bremischen Landgebiet. Das unmittelbare Hinterland waren  
Regionen des Königreichs Hannover und des Großherzogtums Oldenburg.

12 R. Lee, Relative backwardness and long-run development; economic, demographic and social changes, in: J. Breuilly (Hg.), Nineteenth-Century Germany. Politics, Culture and Society 1780–1918, London 2001, S. 82; H.-P. Ullmann / C. Zimmermann (Hg.), Restaurationssystem und Reformpolitik: Süddeutschland und Preußen im Vergleich, München 1996; A. Green, Fatherlands State-Building and Nationhood in Nineteenth-Century Germany, Cambridge 2001.

Zwischenstaatliche Beziehungen waren bis zur politischen Einigung häufig problematisch, und Bremen sah sich einer Anzahl von Schwierigkeiten gegenüber, die aus den Handels- und Transportpolitiken beider benachbarter Staaten entstanden. Die fortgesetzte Erhebung des Elsflether Zolls hatte einen widrigen Einfluss auf den Unterweserhandel: auch nach seiner Abschaffung im Jahre 1820 bemühte sich Oldenburg noch aktiv darum, Bremens Schifffahrt und Handel zu behindern: durch Regeln für die Quarantäne, Beschränkungen der Zulässigkeit von Lotsen und schließlich den Versuch, Brake zum alternativen Transithafen für Nordwestdeutschland zu machen. Der Verkehr auf der Oberweser war auch beschränkt durch zehn verschiedene Zölle, die erst 1857 aufgehoben wurden.<sup>13</sup> Die Notwendigkeit der Vertiefung der Unterweser für größere Schiffe wurde erst 1845 bzw. 1848 mit Oldenburg und Hannover vereinbart, und noch bis 1856 gab es Probleme bei der Finanzierung dieser wichtigen Verbesserung.<sup>14</sup>

Die Entwicklung regionaler Eisenbahnverbindungen seit den 1840er Jahren war ebenfalls charakterisiert durch deutliche Konkurrenz der beteiligten Staaten bei der Errichtung eigener Strecken und Tarife. Die Strecke über Wunstorf nach Hannover wurde 1847 eingerichtet: ihre Streckenführung beruhte auf politischen Erwägungen, und ihr wirtschaftlicher Nutzen war anfangs beschränkt. Die Möglichkeit der Eröffnung einer zweiten Strecke (von Achim nach Verden) wurde 1853 erwogen, aber die Arbeiten daran dauerten 15 Jahre, während Verhandlungen mit Hannover über die Verlängerung nach Geestemünde und Bremerhaven, die 1856 begonnen wurden, in die Länge gezogen wurden, so dass die Strecke erst 1862 eröffnet werden konnte.<sup>15</sup> Insbesondere das Königreich Hannover entwickelte eine aktive Politik beim Ausbau seiner Eisenbahnen: Ende der 1840er Jahre machten ihre Einnahmen über 4 % der Staatseinnahmen aus, und die Bevorzugung einzelner Strecken (wie der 1847 fertiggestellten Verbindung zwischen Hannover und Harburg) diente ausdrücklich dazu, ›nationale‹ (d. h. hannoversche) Handelsaktivitäten zulasten der konkurrierenden Häfen wie Bremen und Hamburg zu befördern.

13 W. Evers, Standorts-Untersuchungen über die industrielle Entwicklung Bremens im letzten Jahrzehnt vor Ausbruch des Krieges, Diss. Universität Breslau, Breslau 1917, S. 39; H. Entholt, Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815–1914), in: O. Mathies / H. Entholt / L. Leichtweiss (Hg.), Die Hansastädte Hamburg / Bremen / Lübeck, Gotha 1928, S. 159; K. Löbe, Bremens Holzwirtschaft (Abhandlungen und Vorträge herausgegeben von der Wittheit zu Bremen, 15, 4), Bremen 1943.

14 K.-H. Hofmann, Die Weser. Geschichte einer Wasserstraße, in: H. Roder (Hg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 302.

15 H. Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. II: Von 1810 bis zum Ersten Weltkrieg (1918), Hamburg 1987, S. 243; R. Martens, 125 Jahre Eisenbahn in Bremen, Bremen 1972; Zu den ersten Jahren der Eisenbahntwicklung in Bremen siehe W. Rasch, Die ersten Jahre bremischer Eisenbahnpolitik (1825–1844), Diss. Universität Göttingen, Göttingen 1926; A. Schulz, Vormundschaft und Protektion. Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880 (Stadt und Bürgertum, Band 13), München 2002, S. 476–477; R. Wallentin, Schifffahrt und Zufahrt, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens 12, 1989, S. 94–95.

Allerdings verzögerte die hannoversche Eisenbahnpolitik, insbesondere der Ausschluss privater Investoren, letztlich auch den Ausbau des Kommunikationswesens im Königreich, mit negativen Effekten auf den Handel mit Bremen, und erst nachdem Hannover an Preußen gekommen war, wurde eine Reihe weiterer Strecken gebaut.<sup>16</sup>

Sogar noch nach der Reichsgründung beeinflussten partikularistische Politiken Richtung und Umfang des bremischen Binnenhandels. Eine weitere Verzögerung gab es bei der Vertiefung der Unterweser 1906, weil Oldenburg dagegen war; Preußen suchte Vorteile für seinen Hafen in Emden zu erreichen; und – anders als Bremen – blieben sowohl die preußischen als auch die oldenburgischen Häfen an der Unterweser frei von Zöllen. Der Mittellandkanal, der die östlichen mit den westlichen Regionen Preußens verbinden sollte, deutete ebenfalls auf partikularistische Interessen hin; denn Preußen versuchte, die Bedeutung Emdens auf Kosten Bremens zu verstärken.<sup>17</sup> In Bezug auf die Entwicklung der Eisenbahnen nach 1871 war die Lage ähnlich. Obwohl der Einfluss der Bahntarife als Mittel der staatlichen Wirtschaftspolitik selten eingehend analysiert worden ist, hat Bremen klare Vorteile aus der Bereitschaft der süddeutschen Eisenbahngesellschaften für die Einführung von Verbandstarifen gezogen, die die Transportkosten für süddeutsche Exporteure über die bremischen Häfen verringerten. Die preußischen Bahntarife dagegen gewährten keine Gleichbehandlung bei den Güterfrachten, und der Vertrag über die territoriale Erweiterung Bremens von 1905 schloss die großindustrielle Entwicklung im Raum Bremerhaven für etwa 50 Jahre aus.<sup>18</sup> Die

- 16 J. C. Bongaerts, *Financing Railways in the German States 1840–1860. A Preliminary View*, in: *Journal of European Economic History* 14/2.1985, S. 331-346; R. Fremdling, *Germany*, in: P. O'Brien (Hg.), *Railways and the Economic Development of Western Europe 1830–1914*, London / Basingstoke 1983, S. 122; S. Meschkat-Peters, *Eisenbahnen und Eisenbahnindustrie in Hannover 1835–1914 (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens, Bd. 119)*, Hannover 2001; K.-D. Vogt, *Uelzen. Seine Stadt-Land Beziehungen in historisch-geographischer Betrachtung*, Göttingen 1968. Zur allgemeinen Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland siehe H. Ditt / P. Schöller, *Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland*, in: *Westfälische Forschungen* 8.1955, S. 150-180.
- 17 W. Reininghaus / K. Teppe, *Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele*, Paderborn 1999; D. Blackbourn, *The Long Nineteenth Century. Fontana History of Germany 1780–1918*, London 1997, S. 344. Auch noch nachdem der preußische Landtag die Genehmigung für den Bau des Mittellandkanals gegeben hatte, gingen die Arbeiten nur langsam voran: die Strecken nach Minden und Hamm wurden erst 1915/16 und die Verbindung zur Elbe erst 1938 eröffnet, siehe K. Mittelhäuser, *Die Industrie*, in: ders. (Hg.), *Der Landkreis Hannover*, Hannover 1963, S. 222.
- 18 R. Fremdling / G. Knieps, *Competition, Regulation and Nationalization: The Prussian Railway System in the Nineteenth Century*, in: *Scandinavian Economic History Review*, 41/2.1993, S. 129-154; Löbe, *Bremens Holzwirtschaft*, S. 64; Evers, *Standorts-Untersuchungen*, S. 113-116. Verhandlungen mit Preußen über den Erwerb von Land um Bremerhaven wurden 1901 eingeleitet, aber es ging nur langsam voran, siehe R. Duckwitz, *Aufstieg und Blüte einer Hansestadt, Bremen 1947*, S. 317-340.

langfristige Entwicklung Bremens als regionales Zentrum des Handels und der Industrie sowie seine Hinterlandverbindungen waren weiterhin beeinflusst durch die Verästelungen eines föderalen Staatssystems für Tarif- und Transportpolitik. Noch bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs litt Bremen weiter unter der Abwesenheit von Transportverbindungen zur See und auf der Bahn. Die meisten Modelle des regionalen Wachstums beschäftigten sich damit, die Logik zunehmender räumlicher Homogenität aufzuzeigen, aber Anpassungen oder Reduzierungen in der räumlichen Verschiedenheit der Preise sind selbst abhängig von einer entsprechenden Kommunikation oder der Transportinfrastruktur.<sup>19</sup> Im Fall Bremens war das optimale Wirken der Marktkräfte beschränkt durch das Weiterbestehen der föderalen Autonomie auch noch nach 1871.

Die Verzögerung beim Anschluss an den Zollverein bis 1888 war von noch größerer Bedeutung für die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland und für Bremens regionale wirtschaftliche Rolle. Der führende bremische Senator Arnold Duckwitz bemerkte 1847, dass ein Seehafen nur dann auf Dauer erfolgreich sein könne, wenn sein Hinterland sich ökonomischen Wachstums erfreue, aber trotz der Vorschläge für die Schaffung eines Freihafens oder einer Schifffahrtsgenossenschaft innerhalb des Zollvereins gebot der Primat der überseeischen Handelsinteressen und das Bekenntnis zum Freihandel schließlich, dass der Stadtstaat nach seiner Gründung 1834 außerhalb des Zollvereins blieb.<sup>20</sup> Diese Entscheidung hatte bedeutenden Einfluss auf die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland, insbesondere nachdem sowohl Hannover als auch Oldenburg dem Zollverein am 1. Januar 1854 beigetreten waren, während die schließlichen Beitrittsbedingungen Bremen benachteiligten: Hamburg durfte seine industrielle Entwicklung innerhalb seines Freihafens vorantreiben, während es Bremen ausdrücklich untersagt war, seinen ›Freibe-zirk‹ in ähnlicher Weise auszunutzen.<sup>21</sup> Die Konsequenzen des späten Beitritts zum Zollverein waren bemerkenswert. Einerseits hatte Bremens Ausschluss einen negativen Effekt auf die einheimische Industrie. Industrielle Sektoren – wie die Zigarrenindustrie, die auf ihrem Höhepunkt 1852 eine größere Quelle der Beschäftigung war – waren zunehmend abhängig von Märkten innerhalb des Zollvereins, während der Rückgang der Zuckerraffinerie sowie des Baumwollendrucks in Bremen auf den negativen Einfluss der bremischen Handelspolitik zurückzuführen war. Die Gewerbekammer (gegründet 1848) sprach sich für den Beitritt zum Zollverein aus, aber die Vorherrschaft von Handels- und Schifffahrtsinteressen bedeutete, dass ihre Wünsche unbeachtet blieben.<sup>22</sup>

19 G. L. Clark / M. S. Gertler / J. E. M. Whiteman, *Regional Dynamics. Studies in Adjustment Theory*, London / Sydney 1986; Andersson, *Regional Science and Politics*, S. 12 - 13.

20 G. Fuhse, *Die Freie Hansestadt Bremen in Wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung*, Bremen 1927.

21 Evers, *Standorts-Untersuchungen*, S. 91.

22 D. Burgdorf, *Blauer Dunst und Rote Fahnen. Ökonomische, soziale, politische und ideologische Entwicklung der Bremer Zigarrenarbeiterschaft im 19. Jahrhundert*, Bremen, 1984, S. 70; Entholt, *Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie*, S. 170; D. Schmidt, *Die Großen und die Kleinen. Industrie und Handwerk in Bremen von der*

Obwohl die Industrie einen bedeutenden Faktor der Gesamtbeschäftigung ausmachte, blieb die kleingewerbliche Produktion vorherrschend, und das Potential zur Verwertung von Bremens Überlegenheit beim Handel mit Kolonialwaren und Halbprodukten ruhte weitgehend bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Um die Auferlegung restriktiver Tarife zu vermeiden und die Möglichkeiten billiger Löhne auszunutzen, verlagerte Bremen andererseits verschiedene Produktionszweige in benachbarte Territorien des Zollvereins, wie z. B. die Tabak- und Zigarrenindustrie, die Silberwarenherstellung und die Jutespinnereien (mit der Gründung der großindustriellen Niederlassungen in Blumenthal und Delmenhorst).<sup>23</sup> Die Verlagerung spezifischer Industriebereiche über die Grenzen des Stadtstaates hinaus verschob das Gewicht der Produktion ins Hinterland und bewirkte die langfristige Entwicklung von Handelsbeziehungen innerhalb der Region.

#### *Die Struktur des bremischen Handels mit dem Hinterland*

Das Verhältnis zwischen Hafenstädten und ihrem Hinterland war besonders durch ökonomische Faktoren bestimmt. Wie andere städtische Zentren war auch ihr Hinterland von der Art der Frachten, den Transportkosten und -bedingungen und der Nachfrage bestimmt. Die städtische Wirtschaft, abhängig von verschiedenen Industrien, Dienstleistungen und anderen Aktivitäten, war ebenfalls ein kritischer Faktor für die Rangfolge der Hinterland-Territorien. Verschiedene Versuche wurden unternommen, das Hinterland der Hafenstädte zu definieren, zwischen äußeren, mittleren und inneren Regionen zu unterscheiden, aber es ist oft nicht leicht, lokale, regionale und extraregionale Tätigkeiten zu identifizieren, trotz der Anwendung radikaler Analysemethoden und von Gravitationsmodellen bleibt eine eindeutige Definition illusionär.<sup>24</sup> Für Bremen wird die Analyse der Handelsbeziehungen mit dem Hinterland zwar durch Datenprobleme für die vorstatistische Zeit behindert, aber aktuelle Schätzungen, Quittungen über Verbrauchssteuern und neuere Forschungen zur Außenhandelsstatistik von Hannover bieten die Grundlage für eine vorläufige Analyse der Handelsströme vor der Mitte des 19. Jahrhunderts. Von den späten 1840er Jahren an wurden detaillierte Handelsstatistiken zu Bremens Importen und Exporten – vor allem auf Wunsch der Kaufmannschaft – zusammengestellt, und entsprechende Materialien wurden regelmäßig vom

Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, in: ders. (Hg.), *Gewerbefleiß, Handwerk, Klein- und Mittelbetriebe seit 1850*, Bremen 1997, S. 16. Zur Gewerkekammer siehe A. Meyer-Heye, »Zur Förderung von Handwerk und Gewerbe...« Aus der 150jährigen Geschichte der Handwerkskammer Bremen, Bremen 1999.

23 F. Rauers, *Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert*. *Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Bremen 1913, S. 14; Schmidt, *Die Großen und die Kleinen*, S. 15; F. Jerchow, 1883–1983. *Die Geschichte der Bremer Woll-Kämmerei zu Blumenthal*, Bremen 1983; M. Ellerkamp, *Industriearbeit, Krankheit und Geschlecht. Zu den sozialen Kosten der Industrialisierung: Bremer Textilarbeiterinnen 1870–1914*, Göttingen 1991.

24 Dickinson, *City and Region*, S. 50.

Statistischen Bureau (später dem Statistischen Amt) veröffentlicht.<sup>25</sup> Allerdings sind vergleichbare Daten zur Produktion und Vermarktung landwirtschaftlicher und industrieller Waren ins bremische Hinterland in systematischer Form nicht verfügbar, obgleich die Veränderungen der Nachfrage, die Verbesserungen der landwirtschaftlichen Produktivität und der deutliche Rückgang der Transportkosten während des 19. Jahrhunderts natürlich die Handelsströme beeinflusst haben. Die sich vermindernde Konkurrenzfähigkeit der norddeutschen Leinenindustrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Ergebnis deutlicher Reduktion des Exports durch bremische Kaufleute in den 1840er Jahren, während die Einführung produktiverer Methoden in der Landwirtschaft in Oldenburg seit den 1870er Jahren – weitgehend als Antwort auf das städtische Wachstum in Bremen selbst wie in Städten der Rhein-Ruhr-Region – zu einem Anwachsen der landwirtschaftlichen Einfuhren aus dieser Region führte.<sup>26</sup> Die produktiven Kapazitäten ihres regionalen Hinterlands waren sowohl in Hannover als auch in Oldenburg durch staatliches

25 F. Rauers, *Geschichte des Bremer Binnenhandels im neunzehnten Jahrhundert*, namentlich unter den alten Verkehrsformen und im Übergang, Bremen 1913; ders., *Schiffs- und Achsengrößen, Zeiten, Kosten und Frachtenbildung im Bremischen Binnenverkehr im 18. und 19. Jahrhundert*, Bremen 1919; ders., *Bremer Handelsgeschichte*; K. H. Kaufhold / M. A. Denzel (Hg.), *Statistik des Kurfürstentums / Königreichs Hannover (Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, Bd. 23)*, St. Katharinen 1998; ders. (Hg.), *Der Handel im Kurfürstentum / Königreich Hannover (1780–1850). Gegenstand und Methode*, Stuttgart 2000; O. Fromme, 100 Jahre amtliche Statistik in Bremen, in: *Statistische Mitteilungen* 5/1.1950, S. 3-12. Das Statistische Bureau entstand aus der Notwendigkeit Handelsstatistiken im Interesse der bremischen Kaufmannschaft zusammenzustellen. Es wurden detaillierte Informationen über Einfuhren und Ausfuhren, auch von industriellen Produkten sowie über die auf der Oberweser transportierten Güter gesammelt, siehe Staatsarchiv Bremen, III, f.3.b.2-6 und 4,57/4. Bis heute gibt es noch keine größere Studie über die Entwicklung des bremischen Handels zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts und 1914. Hintergrundinformationen über die ökonomische Entwicklung verschiedener Hinterlandregionen bieten eine Reihe lokaler Publikationen, aber sie enthalten selten detaillierte Analysen des Wandels in Bezug auf den Handel mit der Hafenstadt, siehe etwa K. Mittelhäuser (Hg.), *Der Landkreis Hannover*, Hannover 1963; P. Wiel, *Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes. Tatsachen und Zahlen*, Essen 1970; R. Forberger, *Industrielle Revolution in Sachsen. Übersichten zur Fabrikentwicklung 1800–1830*, Bd. 1-1, 1-2, Berlin 1982.

26 G. Adelman, *Strukturelle Krisen im ländlichen Textilgewerbe Nordwestdeutschlands zu Beginn der Industrialisierung*, in: H. Kellenbenz (Hg.), *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*, München 1974, S. 110-128; J. Schlumbohm, *Lebensläufe, Familien, Höfe. Die Bauern und Heuerleute des Osnabrückischen Kirchspiels Belm in proto-industrieller Zeit, 1650–1860*, Göttingen 1994; R. Engelsing, *Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ost-West-Verkehr in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 58. 1971, S. 40; E. Hornung, *Entwicklung und Niedergang der hannoverschen Leinwandindustrie*, Hannover 1905; B. Müller / R. Meyer, *Agrarmodernisierung im Herzogtum Oldenburg zwischen Reichsgründung und Ersten Weltkrieg. Marsch und Geest im Intraregionalen Vergleich (Ämter Brake / Elsfleth und Cloppenburg)*,

Tabelle 3: Bremens Export auf der Straße in deutsche Regionen 1826–1847  
(in %)

Ziel	1826	1837	1847
Osnabrück, Diepholz	13.0	17.2	14.4
Hannover, Hildesheim	8.2	9.1	20.4
Braunschweig, Wolfenbüttel	6.5	4.8	2.6
Göttingen, Münden, Kassel	5.4	6.4	4.1
Minden, Wunstorf	5.2	3.5	5.6
Frankfurt am Main	4.8	3.5	1.6
Hamburg	4.3	4.8	3.8
Nordrhein-Westfalen	4.2	20.0	2.1
Wildeshausen, Cloppenburg	3.8	5.0	7.1
Chemnitz, Dresden	3.4	4.1	4.0
Harz	2.6	2.9	2.4
Leipzig	2.2	2.7	3.2
Bamberg, Nürnberg	1.9	5.8	2.7
Oldenburg, Ostfriesland	1.3	2.2	4.0
Preußen	1.2	4.3	4.2

Quelle: Eigene Berechnungen nach F. Rauers. Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bremen 1913, S. 28 - 29.

Verwaltungshandeln beeinflusst, und zwar in Bezug auf bäuerliche Emanzipation, Rationalisierung im primären Sektor, Unterstützung der kleingewerblichen Produktion und Industrialisierung im Allgemeinen. Das Entstehen des Ruhrgebiets und Sachsens als größere industrielle Regionen beeinflusste zudem auch Bremens Verbindungen zu entfernteren Hinterlandregionen.<sup>27</sup>

Hannover 1995. Für eine vergleichende Analyse der Beitrags der Produktivitätsverbesserungen im primären Sektor und fallender Transportkosten zur Urbanisierung und Marktintegration siehe P. Bairoch, *The Impact of Crop Yields, Agricultural Productivity, and Transport Costs on Urban Growth between 1800 and 1910*, in: A. D. van der Woude / A. Hayami / J. de Vries (Hg.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford 1990, S. 143-151, und G. Fridlizius, *Agricultural Productivity, Trade, and Urban Growth during the Phase of Commercialization of the Swedish Economy, 1810–1870*, in: van der Woude / Hayami / de Vries (Hg.), *Urbanization in History*, S. 113-133.

27 Siehe etwa S. Brakensiek, *Agrarian Individualism in North-Western Germany, 1770–1870*, in: *German History* 12/2.1994, S. 137-179; W. Conze, *Die liberalen Agrarreformen Hannovers im 19. Jahrhundert* (Agrarwissenschaftliche Vortragsreihe 2), Hannover 1947; M. Böttcher u. a. (Hg.), *Lippe im Industriezeitalter*

Tabelle 4: Struktur der bremischen Exporte in deutsche Regionen 1836–1842 (in %)

Produkt	Hannover	Osnabrück	Wildeshausen	Chemnitz
Kaffee	24.4	12.3	15.1	–
Getränke	11.8	6.9	5.4	0.08
Reis	7.1	3.0	3.6	–
Fischöl (Tran)	6.9	9.9	8.0	–
Zigarren	1.1	0.1	0.1	1.60
Rohtabak	6.7	22.8	18.2	0.01
Rohrzucker	3.2	4.8	14.1	–
Raffinierter Zucker	5.9	4.0	11.8	–
Eisen, Blei, Kupfer	1.9	5.3	1.5	0.10
Pottasche	0.6	3.8	11.2	–
Baumwolle	0.5	0.06	(1,5 dz)	97.80

Quelle: Eigene Berechnungen nach F. Rauers. Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bremen 1913, S. 64 - 69.

Fragmentarische Daten aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gestatten einen nützlichen Einblick in das Muster des bremischen Handels mit seinen regionalen und auch den entfernteren Hinterlandregionen (Tabelle 3). Ein deutlicher Anteil des Exports in andere deutsche Territorien ging nach Hannover und Osnabrück mit 21,2 % (1826) bzw. 26,3 % (1837) bzw. 34,8 % (1847). Der Export in andere benachbarte Regionen, besonders nach Oldenburg und Wildeshausen (einschließlich Cloppenburg, Lönigen und Quakenbrück), stieg ebenfalls merklich an von 5,1 % (1826) auf 11,1 % (1847).<sup>28</sup> Bremens Handel mit entfernteren deutschen Territorien dagegen einschließlich Preußen und

(Materialien zur lippischen Landesgeschichte Bd. 1), Detmold 1987; B. Habicht, Stadt- und Landhandwerk im südlichen Niedersachsen im 18. Jahrhundert (Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 10), Göttingen 1983; J. Jeschke, Gewerberecht und Handwerkswirtschaft des Königreichs Hannover im Übergang 1815–1866 (Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 3), Göttingen 1977; O. Aden, Entwicklung und Wechsellagen ausgewählter Gewerbe in Ostfriesland von der Mitte des 18. bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts (Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands Bd. 40), Aurich 1964. Für eine kurze Übersicht der deutschen ökonomischen Entwicklung siehe T. Pierenkemper / R. Tilly, The German Economy during the Nineteenth Century, New York / Oxford 2004. Zu Sachsen siehe H. Kiesewetter, Industrialisierung und Landwirtschaft. Sachsens Stellung im regionalen Industrialisierungsprozeß Deutschlands im 19. Jahrhundert, Köln/Wien 1988.

28 Rauers, Bremer Handelsgeschichte, S. 28 - 29.

Sachsen (mit der Ausnahme von Chemnitz) blieb verhältnismäßig bescheiden. Der Handel zwischen Bremen und seinem Hinterland wurde beherrscht durch den Import von Rohstoffen und Kolonialwaren – Kaffee, Kakao, Reis, Tabakblätter, Tee und Zuckerrohr, die 40 bis 50 % seines Handels mit Hannover / Hildesheim, Osnabrück und Wildeshausen ausmachten (Tabelle 4). Die einzige bemerkenswerte Ausnahme war Chemnitz, wo der Export von Rohbaumwolle den bremischen Handel bestimmte.

Wie viele Hafenstädte des 19. Jahrhunderts unterließ es auch Bremen, starke Manufakturen und Industrien zu entwickeln, es konzentrierte sich auf die Verarbeitung und Veredelung importierter Rohstoffe, insbesondere von Kolonialwaren und losen Gütern.<sup>29</sup> Tabakimporte waren schon um 1820 bedeutend, sie stiegen um fast 190 % zwischen 1821 und 1846 und stellten die Grundlage für die schnelle Entwicklung einer einheimischen Tabak- und Zigarrenindustrie dar, die – direkt oder indirekt – in den frühen 1850er Jahren mehr als 10.000 Menschen vornehmlich in Kleinbetrieben und Familienbetrieben beschäftigte.<sup>30</sup> Obwohl Bremen der wichtigste Markt für Tabak in Deutschland nach Gründung des Zollvereins blieb, wurde die Produktion vermehrt in benachbarte Territorien verlagert, wie die Exporte von Rohtabak nach Hannover und Wildeshausen (Oldenburg) belegen (Tabelle 4).<sup>31</sup> Um die Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Bremen auch zu einem wichtigen Importeur von Reis, der zu einem bedeutenden Element im Handel mit dem Hinterland wurde: die Errichtung großer Reismühlen in den späten 1840er und frühen 1850er Jahren verstärkten die Vorteile in diesem Sektor, und die Importe wuchsen dramatisch zwischen 1857 und 1865 von etwa 54.000 auf 847.088 Zentner.<sup>32</sup> Die meisten der umliegenden Regionen bezogen ihren Kaffee nahezu ausschließlich aus Bremen, wo Kaffeimporte ihren Höhepunkt mit über 205.000 Zentnern im Jahre 1855 erreichten (Tabelle 4), aber Bremen gelang es nicht, Hamburg als Deutschlands großen Kaffeemarkt zu überflügeln, nachdem Hamburg 1888 dem Zollverein beigetreten war, obwohl im bremischen Adressbuch von 1890 36 spezialisierte Firmen verzeichnet waren und Bremen weiterhin rund 30.000 Tonnen jährlich im frühen 20. Jahrhundert

29 Lee, *The socio-economic and demographic characteristics of port cities*, S. 159-161. Ähnlich gab es auch in Amsterdam keinen direkten Übergang vom kaufmännischen zum industriellen Kapitalismus, siehe J. L. van Zanden, *The rise and decline of Holland's economy. Merchant capitalism and the labour market*, Manchester 1993, S. 16.

30 L. Beutin, *Drei Jahrhunderte Tabakhandel in Bremen*, Stuttgart / Berlin 1937; C. Achtermann, *Der Entwicklungsgang der Bremischen Cigarrenindustrie und die soziale Lage der Bremischen Cigarrenarbeiter*, Diss. Universität Bremen, Bremen 1927; D. Herms, *Die Anfänge der bremischen Industrie (vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß (Schriften der Wittheit zu Bremen 20))*, Bremen 1952; Burgdorf, *Blauer Dunst und Rote Fahnen*, S. 46.

31 Entholt, *Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie*, S. 183.

32 F. Prüser, *Reishandel und Reisindustrie in Bremen*, in: F. Prüser / W. Treue (Hg.), *Beiträge zur Bremischen Firmengeschichte (Fünftes Beiheft der Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie)*, Köln 1966, S. 7-46; Entholt, *Bremens Handel, Schiffahrt und Industrie*, S. 187-188.

importierte.<sup>33</sup> Bremen gelang es auch nicht, eine vorherrschende Position in der Zuckerindustrie zu erreichen. Obwohl große Mengen importiert wurden, wurde eine beträchtliche Menge an Rohzucker in andere Orte innerhalb der Region transportiert, und die Ausdehnung des Zuckerrübenanbaus in der Region Hildesheim / Braunschweig in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts untergrub diesen Aspekt des bremischen Handel mit dem Hinterland noch weiter.<sup>34</sup> Allerdings wurde die Position Bremens als Lieferant von Alkohol (Bier, Wein, Weinbrand) zu seinem Hinterland im späten 19. Jahrhundert verstärkt durch die Gründung neuer Brauereien, die Verwendung industrieller Produktionstechniken und einer Ausweitung der Sorten importierter Weine, und bremische Kaufleute betätigten sich auch als deutsche Agenten für die Handelsunternehmen Elders und Fyffes beim Import von Bananen und anderen Zitrusfrüchten, um diese in andere Territorien des Deutschen Reichs auszuliefern.<sup>35</sup>

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde Bremen mit einer Reihe von Produkten aus seinem Hinterland beliefert, entweder für den Export (nach Übersee oder per Schiff in andere deutsche Häfen einschließlich Hamburg) oder zum einheimischen Verbrauch. Die wichtigsten Güter waren Leinen aus Bielefeld, Hessen, Osnabrück, Hannover und Schlesien, kleingewerbliche Güter aus Nordrhein-Westfalen, Baumwolltextilien aus Süddeutschland sowie aus Chemnitz in Sachsen und lokale Produkte aus den benachbarten ländlichen Gebieten. Die Aktenbestände der bremischen Konsumtionssteuer zwischen 1814–1820 und 1872–1888 bieten einen groben Hinweis auf die wachsende Abhängigkeit der Hafenstadt von der Beschaffung von Nahrungsmitteln, Getränken und Heizmaterial, obwohl die Daten selten Informationen über die genaue Quelle enthalten. Während dieser Periode stieg der Verbrauch an Ochsen,

33 Entholt, *Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie*, S. 193; H. Roder, *Suitable for Bremen – für Bremen geeignet. Bremen – Deutschlands Kaffeehandelsplatz Nummer Eins*, in: ders. (Hg.), *Bremen – Handelsstadt am Fluß*, Bremen 1995, S. 203–204. Holländische Kaufleute konnten ebenfalls den Rhein für den Kaffee-Export nach Mittel- und Süddeutschland nutzen, siehe H. P. H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831–1914*, Amsterdam 1974.

34 U. Wallbaum, *Die Rübenzuckerindustrie in Hannover. Zur Entstehung und Entwicklung eines landwirtschaftlich gebundenen Industriezweigs von den Anfängen bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges*, Stuttgart 1998.

35 K. Hoyer, *Das Bremer Brauereigewerbe*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 19, 1913, S. 193–232; H. Roder, *Der Wiederaufstieg der Bremer Brauereien im Industriezeitalter (1861–1998)*, in: *Die Sparkasse Bremen* (Hg.), *Bremer Handelsgüter – Bier*, Bremen 1998, S. 46–55; L. Niehoff, *Bier in Bremen vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert*, in: *Die Sparkasse Bremen* (Hg.), *Bremer Handelsgüter – Bier*, Bremen 1998, S. 33–45; *Staatsarchiv Bremen*, 2-R.3.B.4.f.4; R. H. Tappe, *Auf dem Weg zur modernen Alkoholkultur. Alkoholproduktion, Trinkverhalten und Temperenzbewegung in Deutschland vom frühen 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg*, Stuttgart 1994; K. Vatsella (Hg.), *Bremer Handelsgüter – Wein*, Bremen 1997; H. Roder, *Bremen – Zentrum des europäischen Fruchthandels*, in: ders. (Hg.), *Bremen – Handelsstadt am Fluß*, Bremen 1995, S. 261. Für eine allgemeine Geschichte der Firma Fyffes siehe P. N. Davies, *Fyffes and the Banana: Musa Sapientum. A Centenary History 1888–1988*, London 1990.

Kälbern und Schafen bzw. Lämmern um 54,6 %, 56,8 % und 72,9 %, der Pro-Kopf-Verbrauch allerdings sank bei einem Wachstum der Bevölkerung um 220 % in den Jahren 1812–1885. Dagegen spiegelt das Anwachsen um 403 % bei der jährlichen Zahl der geschlachteten Kühe, die in Bremen verbraucht wurden, ein deutliches Anwachsen der Nachfrage wider. Zwar wurde ein Teil des Viehs importiert – ein beträchtlicher Anteil kam ursprünglich aus Oldenburg und Hannover –, aber deren Rolle wurde in zunehmenden Maße von Westfalen oder per Eisenbahn aus entfernteren ländlichen Regionen Deutschlands übernommen.<sup>36</sup> Ein ähnlicher Prozess spielte sich bei den Heizmaterialien ab: hier gab es eine bemerkenswerte Verminderung bei der Versorgung mit Torf aus Bremens regionalem Hinterland und eine substantielle Zunahme von Kohle um 333 %. Anfangs wurde Kohle vor allem aus Großbritannien eingeführt (einschließlich der schottischen Bughead-Kohle, die für Paraffinlichter gebraucht wurde, sowie Anthrazit und Kesselkohle aus Südwales, aber Bremen wurde zunehmend abhängig von Lieferungen aus dem Ruhrgebiet, während die Gründung des Norddeutschen Lloyd 1857 zu einem Anstieg der Kohleexporte über Bremen führte.<sup>37</sup> Es gab einen deutlichen Anstieg ›fremder‹ Bierimporte während derselben Periode, jedoch nur ein geringes Anwachsen des Weinkonsums.<sup>38</sup> Allerdings meinten viele Kommentatoren, dass Bremen – anders als sein Konkurrent Hamburg – nur unzureichend von seinem Hinterland versorgt würde.<sup>39</sup> Es war zu klein, was die Fläche und die Bevölkerungsdichte betraf, und es litt – trotz der Ausweitung des Flussverkehrs nach Hannover und Celle – unter einer unzulänglichen industriellen Basis.<sup>40</sup> Es gab einen zunehmenden Mangel an Holzlieferungen in den 1860er Jahren in Hannover und Oldenburg, die Holztransporte nach Bremen über die Flüsse Leine und Aller waren erheblich zurückgegangen, und das frühere Muster des Handels mit dem Hinterland kehrte sich um, als Bremen zum größten Holzimporteur in Deutschland wurde. Die Geschwindigkeit und das Ausmaß des städtischen Wachstums seit den 1860er Jahren erforderte ein zunehmendes

36 W. Steuernagel, Die Geschichte der bremischen Konsumtionssteuer und ihre Stellung im Rahmen des bremischen Steuersystems (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen 2), Bremen 1929, S. 164–188. Es muss allerdings betont werden, dass am Ende des 19. Jahrhunderts mehr Vieh mit der Oldenburger Eisenbahn als mit anderen Eisenbahngesellschaften importiert wurde, siehe Handelskammer zu Bremen, Statistische Mittheilungen betreffend Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1899, Bremen 1900, S. 46–47.

37 Steuernagel, Geschichte der bremischen Konsumtionssteuer, S. 171–176; Schulz, Vormundschaft und Protektion, S. 485; Jahrbuch für Bremische Statistik, Bremen 1912, S. 144–147. Zu den frühen Jahren des Norddeutschen Lloyd siehe G. Bessell, 1857–1957. Norddeutscher Lloyd. Geschichte einer bremischen Reederei, Bremen 1957.

38 Steuernagel, Geschichte der bremischen Konsumtionssteuer, S. 180.

39 Evers, Standorts-Untersuchungen, S. 89–90. Zu vergleichenden Studien des Hinterlands von Hafenstädten in der Zwischenkriegszeit siehe F. W. Morgan, The pre-war hinterlands of the German North Sea ports, in: Transactions of the Institute of British Geographers 14. 1948, S. 47–55.

40 H. J. von Witzendorff, Beiträge zur bremischen Handelsgeschichte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Brem. Jb. 43. 1951, S. 342–394.

Table 5: Bremische Importe und Exporte zu Lande und zu Wasser 1907  
nach Warentyp bzw. nach Menge und Wert (in %)

Warentyp	Importe (Reichsmark)	Exporte (Reichsmark)	Handelsbilanz (Export – Import)
Konsumartikel	79.430.000	202.095.814	122.665.583
Baumaterialien / Brennstoffe	19.474.405	3.144.475	-16.329.930
Rohmaterialien / Halbfertigstoffe	147.880.677	622.366.002	474.485.325
Gewerbliche Produkte	141.959.257	13.049.470	-128.909.787
Andere Industrieprodukte	197.373.052	30.768.426	-166.604.626

Warentyp	zu Wasser		zu Lande	
	Menge	Wert in Reichsmark	Menge	Wert in Reichsmark
Konsumartikel	2.3	2.3	9.7	18.9
Baumaterialien / Brennstoffe	14.2	10.3	46.1	49.6
Rohmaterialien / Halbfertigstoffe	12.1	1.6	22.4	12.9
Gewerbliche Produkte	0.05	0.001	80.8	82.4
Andere Industrieprodukte	6.5	1.2	70.7	77.7

Quelle: Eigene Berechnungen nach Jahrbuch für Bremische Statistik. Jg. 1910, Bremen 1910, S. 90 - 91.

Vertrauen in die Versorgung mit Baumaterial aus weiter entfernten Orten, besonders aus dem Ruhrgebiet, das auch eine wichtige Quelle für Eisen und Stahl wurde, das von den Werften benötigt wurde, die an der Weser gegründet worden waren.<sup>41</sup> Aber es waren schon seit den 1830er Jahren vor allem Auswanderer und weniger gewerbliche oder agrarische Güter aus dem Hinterland, die am wichtigsten und profitabelsten für den bremischen Export waren: Bereits 1853 wurden besondere Auswandererzüge von Köln aus organisiert, und zwischen 1885 und 1914 verließen etwa 3 Millionen Ausländer und 700.000 Deutsche Europa über Bremen (und Bremerhaven).<sup>42</sup>

Trotz einer deutlichen Zunahme des Handels zwischen Bremen und seinem Hinterland im Laufe des 19. Jahrhunderts gab es keine dramatischen Veränderungen bei den wirtschaftlichen Beziehungen mit den angrenzenden Territorien.

41 Löbe, Bremens Holzwirtschaft; Schulz, Vormundschaft und Protektion, S. 490; O. Höver, 100 Jahre Weser-Werft 1843 – 1943. Von Waltjen & Leonhardt bis zum Werk AG Weser, Bremen 1943; W. Krawietz, Die wirtschaftliche Entwicklung des Schiffbaus an der Unterweser von 1800 – 1960, Erlangen 1966.

42 Entholt, Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie, S. 199; A. Armgort, Bremen-Bremerhaven - New York 1683 – 1960. Geschichte der europäischen Auswanderung über die bremischen Häfen, Bremen 1991, S. 44 ff. Um 1853 wurden spezielle Züge eingesetzt für den Transfer von Auswanderern vom Rhein nach Bremen, und ein zentrales Amt wurde in Köln eingerichtet.

Der Wert der Importe und der Exporte zu Lande und zur See im Jahre 1907 zeigt das Fortdauern eines gut eingespielten allgemeinen Musters. Bremen versorgte sein Hinterland mit Konsumgütern – aus Übersee (Früchte, Reis, Tee, Wein) oder aus heimischer Produktion auf der Grundlage importierter Rohstoffe (Bier, Zigarren, Schokolade, Kaffee) – und belieferte die benachbarten Territorien mit Rohstoffen (wie skandinavische Pechkiefer und Halbfertigprodukten).<sup>43</sup> Das Hinterland lieferte dagegen Baumaterialien, gewerbliche Dinge und industrielle Produkte für einheimische und für industrielle Zwecke in der Hafenstadt Bremen oder für den überseeischen Export.

Allerdings gab es auch wichtige Veränderungen in der Struktur des Einzelhandels wie den Rückgang der Zigarrenindustrie mit der Zunahme des Zigarettenkonsums und das Entstehen neuer Bereiche wie der ölverarbeitenden Industrie und der Kraftfahrzeugindustrie (mit der Schaffung der Hansa-Lloyd-Werke 1905).<sup>44</sup> Aber der bremische überseeische Import blieb weiterhin dominiert von Massenwaren wie Baumwolle, Wolle, Petroleum, Reis, Kaffee und Zucker, die entweder durch die heimische Industrie weiterverarbeitet oder direkt zu Gewerbebetrieben oder Verbrauchern ins Hinterland geliefert wurden. Es gab ein deutliches Wachstum bei den bremischen Importen aus anderen deutschen Ländern, nachdem Bremen dem Zollverein beigetreten war (1888), und schließlich die Vervollständigung der Ost-West-Transportbeziehungen, aber die überseeischen Importe blieben doch vorherrschend (Tabelle 6). Im Allgemeinen jedoch hing Bremen für eine Reihe von Waren vom Handel mit dem Hinterland ab: für gewerbliche Produkte (wie Maschinen, Reifen, Zement und Textilien) wie für Rohstoffe (wie Getreide, Kohle, Zuckerrüben, Leder und Baumaterial).

Bremens wirtschaftliche Beziehungen zu seinem Hinterland wurden auch beeinflusst sowohl durch die Verbesserung des regionalen Transportsystems als auch durch makro-ökonomische Veränderungen hinsichtlich der Produktion und der Spezialisierung. Einerseits hatte die Abhängigkeit vom Transport über Land, insbesondere mit der Eisenbahn, direkte Auswirkungen auf intraregionale Handelsbeziehungen, indem sie die geographische Erweiterung des wirtschaftlichen Marktes und die räumliche Konzentration der Produktion erleichterte. Schon 1860 wurden 80 % aller Waren, die durch Bremen gingen, mit der Bahn und nur 20 % per Schiff befördert. Der Transport von Gütern auf der Unterweser wie auf Nebenflüssen der Weser (Aller und Leine) war ein integrales Element des regionalen Transportsystems vor der Eisenbahn gewesen, im frühen 20. Jahrhundert jedoch stellte er nur eine Möglichkeit dar, um Bau- und Heizmaterial und Güter geringen Wertes aus dem Hinterland einzuführen.

43 H. Roder, Der Kolonialwarenladen Ort exotischer Genußverheißung, in: ders. (Hg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 290 - 293; H. Müller, Bremer Weinhandel, in: H. Roder (Hg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, S. 232 - 235.

44 G. Kadura, Das »Kolonialwarengeschäft« im Ostertor, in: H. Roder (Hg.), Bremen – Handelsstadt am Fluß, S. 293 - 295; W. Weber, Erdölhandel und Erdölverarbeitung an der Unterweser 1860 – 1895 (Veröffentlichung aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 35), Bremen 1968; Fuhse, Die Freie Hansestadt Bremen, S. 230.

Tabelle 6: Der Import Bremens aus anderen deutschen Gebieten 1869–1914

Jahr	Wert der deutschen Importe (in 1000 RM)	Anteil an allen Importen (%)
1869	119.589	38.8
1875	138.458	31.6
1880	173.323	31.0
1885	158.916	32.1
1890	244.951	32.6
1895	287.635	35.7
1900	336.135	30.5
1905	408.216	30.4
1909	626.296	35.3
1914	616.043	34.7

Quelle: Georg Fuhse, *Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung*, Bremen 1927, S. 169.

Nur wenige gewerbliche Güter oder industrielle Produkte exportierte Bremen in andere deutsche Länder per Schiff – 10 % der Konsumgüter wurden auf diese Weise versendet.<sup>45</sup> Die Bedeutung des vermehrten Übergangs zum Landtransport lässt sich an der Holzindustrie belegen. Mit der schrittweisen Einführung des Eisenbahnsystems und Bremens wachsender Rolle als Hafen mit Bahnanschluss verloren viele der traditionellen Zentren für interne Holzlieferungen (wie Minden, Rehme, Bad Oeynhausen, Vlotho, Rinteln und Hameln) ihre Rolle an Bremen, dessen erweiterte Funktion als zentraler Ort zum Zusammenbruch des Binnenmarkt-Netzwerkes beitrug.<sup>46</sup> Auch die Entwicklung der wichtigen industriellen Regionen in Deutschland, insbesondere des Ruhrgebiets und Sachsens, wurden durch die Erweiterung des Eisenbahnsystems und ein deutliches Fallen der Transportkosten verstärkt, und dies führte zu einer Veränderung der Handelsströme: Bremen wurde abhängiger von weiter entferntem Hinterland und weniger abhängig von seinem regionalen wirtschaftlichen Hinterland Hannover und Oldenburg.

Andererseits war Bremens Verhältnis zu seinem regionalen Hinterland durch Veränderungen bei der Konkurrenzfähigkeit des vergleichbaren Vorzugs spezifischer Branchen der bremischen Industrie im Verhältnis zu anderen Produzenten in Hannover und Oldenburg beeinflusst. Verstärkt wurde dies im späten 19. Jahrhundert durch die Übernahme neuer Technologie, verstärkter Spezialisierung und großindustrieller Entwicklung. Die handwerkliche

45 Jahrbuch für Bremische Statistik, Zur Allgemeinen Statistik der Jahre 1905–1909, Bremen 1910, S. 91.

46 Löbe, *Bremens Holzwirtschaft*, S. 62. Zum Vergleich siehe Ringrose, *Madrid and the Spanish Economy*; Lees / Hohenberg, *Urban Decline*, S. 455.

*Tabelle 7: Die Beschäftigten in hochspezialisierten Gewerben in Bremen 1871*

Gewerbe (Stadt)	Arbeiter in % aller Beschäftigten
Pianobauer	100.0
Hersteller von Musikinstrumenten	100.0
Graveure	98.2
Teppichknüpfer	100.0
Nagelschmiede	100.0
Goldschmied / Silberschmied	92.0
Bildhauer / Spiegelmacher / Vergolder	91.9
Schlosser	76.0
alle Gewerbe	70.3

Quelle: Jahrbuch für die Amtliche Statistik des Bremischen Staats, Bremen, 1872, S. 59 (Die Industriegewerbe mit ihren Arbeitgebern und Arbeitnehmern am 3. bzw. 1. Dezember 1867 und 1871).

Produktion in Bremen war immer überschattet worden vom Handel und von kaufmännischen Überlegungen, aber auf den Beitritt zum Zollverein folgten die Entwicklung großindustrieller Unternehmungen in der Jutespinnerei, der Wollkämmerei, der Maschinenproduktion sowie der Silberwaren- und der Steingutherstellung.<sup>47</sup> Noch vor der Reichsgründung gab es in Bremen eine Reihe hochspezialisierter Handelszweige mit bedeutendem Mehrwert wie Klavierbauer, Vergolder, Teppichknüpfer, Gold- und Silberarbeiter, Bildhauer und Uhrmacher (Tabelle 7), aber seine regionale Vorherrschaft wurde verstärkt durch die Konzentration auf die Massenproduktion und eine effektivere Antwort auf die Nachfrage am Markt, insbesondere die Notwendigkeit spezieller Designs. Die Königliche Hof-Pianoforte-Fabrik Otto Thein baute individuell entworfene Pianos für die Mittelklasse; Möbelhersteller, die von vertikaler Integration und zentralisierten Produktionsmethoden profitierten, arbeiteten mit verschiedenen importierten Hölzern, um kunstvoll dekorierte Stücke zu schaffen, und die Bronzewarehersteller Kallmeyer-Fritz erlangten große Reputation für Produkte hoher Qualität.<sup>48</sup> Alle diese Entwicklungen brachten den bremischen Gewerbetreibenden deutliche Vorteile gegenüber Konkurrenten in ihrem regionalen Hinterland, ein Trend, der noch verstärkt wurde durch verbessertes Marketing, die Gründung von Kaufhäusern und die verminderte Bedeutung lokaler Märkte auch für Nahrungsmittel.<sup>49</sup>

47 Jerchow, 1883–1983; Schmidt, Die Großen und die Kleinen, S. 19–21.

48 Schmidt, Die Großen und die Kleinen; P. Benje, Frühe Sägemaschinen, Möbelfabriken und Dampftischlereien – Die Einführung der maschinellen Holzbearbeitung in das Tischlereigewerbe Bremens im 19. Jahrhundert, in: D. Schmidt (Hg.), Gewerbefleiß. Handwerk, Klein- und Mittelbetriebe seit 1850, Bremen 1997, S. 90–212.

### *Migrationssysteme und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland*

Der Fluss von Gütern und Diensten zwischen Bremen und seinem Hinterland war nur ein Element in einem komplexen Muster der Interaktion, das auch extensive Wanderungen von Menschen einschloss. Die vorindustrielle europäische Gesellschaft war durch einen hohen Grad an Binnenmobilität und grenzüberschreitender Mobilität gekennzeichnet: Saisonale Wanderungen waren ein wichtiger Mechanismus für zusätzliches Einkommen in der Landwirtschaft; regionale Migrationssysteme hatten sich zu vergleichsweise früher Zeit entwickelt; und ein klar definiertes Muster der Handwerkerwanderungen war eingeführt.<sup>50</sup> Zuwanderer machten 1862 schon 56 % der Arbeitskräfte in Bremen aus. Die Mehrheit gehörte entweder zu den Handwerkern oder zu den Dienstboten, die aus den benachbarten ländlichen Gebieten oder aus zentral- und norddeutschen Städten kamen. In Bezug auf die sektorale Zugehörigkeit der Arbeitskräfte waren Zuwanderer in der handwerklichen und industriellen Produktion unterrepräsentiert, vor allem wegen der noch bestehenden Zunftpflicht, aber sie machten über  $\frac{3}{4}$  aller Dienstboten aus.<sup>51</sup> Weiteres städtisches Wachstum schuf zusätzliche Nachfrage nach Bauarbeitern und Dienstboten, die vor allem durch Nahwanderungen aus benachbarten ländlichen Gebieten befriedigt wurde, während die Errichtung großindustrieller Unternehmen seit den 1880er Jahren von Strukturänderungen des Arbeitsmarktes und wachsender Abhängigkeit von Fernwanderungen begleitet wurde. Die Entwicklung von großindustriellen Unternehmen führte zu vermehrter Beschäftigung beim Maschinenbau, im metallverarbeitenden Gewerbe, bei Ölraffinerien und im Schiffbau und zu einem merklichen Wandel in der Bedeutung des bremischen Hinterlands für die Zuwanderungen. 1905 machten männliche und weibliche Zuwanderer 61 % bzw. 54 % der Arbeitskräfte aus, aber die männlichen Zuwanderer gehörten nun überwiegend zur Industriearbeiterschaft. Begleitet wurde diese Entwicklung von einem Anstieg der Ost-West-Wanderung, was wiederum durch den Ausbau des Eisenbahnsystems befördert worden war, da Arbeiter aus Ostdeutschland vermehrt in Bremen Beschäftigung suchten: 1907 stellten polnische Arbeiter fast 6 % der städtischen

49 U. Pfister, Vom Kiepenkerl zu Karstadt. Einzelhandel und Warenkultur im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 87.2000, S. 38-66; H. Homburg, Warenhausunternehmen und ihre Gründer in Frankreich und Deutschland oder eine diskrete Elite und mancherlei Mythen, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1992, S. 183-219; T. Coles, Department stores as retail innovation in Germany: a historical-geographical perspective in the period 1870-1914, in: G. Crossick / S. Jaumain (Hg.), Cathedrals of Consumption. The European Department Store 1850-1939, Aldershot / Brookfield / Singapore / Sydney 1999, S. 72-96.

50 Borges, Migration Systems. Für einen Überblick über die deutschen Migrationsmuster siehe K. J. Bade (Hg.), Population, Labour and Migration in Nineteenth- and Twentieth-Century Germany, Leamington Spa 1987; J. Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt a.M. 1985; S. Hochstadt, Mobility and Modernity. Migration in Germany 1820-1989, Ann Arbor 1999.

51 R. Lee, Urban Labor Markets, In-Migration, and Demographic Growth: Bremen 1815-1914, in: Journal of Interdisciplinary History, 30/3.1999, S. 448-449.

Tabelle 8: Männliche und weibliche Zuwanderer in Bremen nach Geburtsort und Periode der Zuwanderung, vor 1851 bis 1900 (in %)

		vor 1851	1851	1861 -70	1871 -80	1881 -90	1891 -95	1896 -1900	ins- ges.
Bremen	M	11,0	6,0	5,9	6,6	5,6	6,6	5,6	6,0
	F	12,0	8,0	8,2	7,8	6,7	7,5	7,6	7,6
RegBez. Hannover	M	27,0	27,0	27,0	19,9	17,6	15,0	13,0	16,2
	F	31,0	28,0	27,3	22,6	19,2	17,1	14,8	19,0
RegBez. Stade	M	12,0	12,0	10,3	10,5	11,9	12,0	13,5	12,3
	F	15,0	15,0	15,3	15,5	14,8	15,8	16,4	15,7
Übriges Hannover	M	12,0	15,0	15,6	14,1	12,4	10,8	9,4	11,4
	F	10,0	13,0	16,0	16,8	14,3	13,0	12,4	13,8
Oldenburg	M	8,0	5,0	7,4	8,5	9,3	8,3	7,7	8,0
	F	9,0	10,0	12,1	12,9	13,9	11,9	11,3	12,1
Westfalen, Hessen, Rheinland	M	11,0	14,0	9,8	9,8	8,6	6,8	7,5	8,2
	F	8,0	8,0	6,3	6,3	6,7	6,6	6,0	6,4
Sachsen, Schleswig, Brandenburg	M	5,0	5,0	6,3	8,7	8,5	9,9	9,8	9,0
	F	2,0	3,0	2,4	4,9	5,4	6,5	6,9	5,6
Östliche Provinzen Preußen	M	1,0	3,0	4,2	7,4	11,4	11,5	11,4	10,0
	F	2,0	1,0	1,4	3,2	7,1	7,6	9,0	6,5
Hamburg	M	1,0	1,0	0,3	0,6	0,8	1,2	1,7	1,2
	F	1,0	1,0	0,7	0,6	0,9	1,4	1,7	1,2
Norddeutschland	M	10,0	14,0	12,6	10,5	8,9	10,6	9,5	10,1
	F	8,0	9,0	7,0	6,6	6,1	7,4	5,9	6,5
Süddeutschland	M	1,0	3,0	2,0	1,6	2,1	2,8	3,1	2,6
	F	1,0	1,0	0,8	0,8	1,4	1,5	1,5	1,3
Europa	M	1,0	1,0	1,4	1,4	2,4	3,6	7,1	4,4
	F	1,0	2,0	1,4	1,3	2,5	2,8	5,6	3,4
Übersee	M	-	-	0,3	0,4	0,5	0,9	0,7	0,6
	F	1,0	1,0	1,1	0,7	1,0	0,9	0,9	0,9

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

Bauarbeiter. Gleichzeitig trat ein absoluter Rückgang der Zahl der Dienstboten ein durch ein beträchtliches Wachstum von Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen im Handel und im Geschäftsleben, vor allem aber bei den Jutespinnereien, wo großindustrielle Unternehmen gezielt weibliche Fernwanderer aus Galizien (Österreich-Ungarn) und den östlichen Provinzen Preußens anwarben.<sup>52</sup>

Trotz einer wachsenden Zahl von Fernwanderern gegen Ende des 19. Jahrhunderts blieb die Bedeutung des bremischen Hinterlands für die Zuwanderung

weiterhin bestimmt durch bestehende Migrationsmuster. Männliche wie weibliche Zuwanderer während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen aus denselben Herkunftsräumen (Tabelle 8). Bis dahin war ein größerer Anteil von Männern an den Fernwanderungen beteiligt gewesen, aber zum Weiterbestehen lokaler oder regionaler Wandermuster der Frauen kamen weniger Zuwanderungen aus entfernteren Gebieten wie Sachsen und den östlichen Provinzen Preußens. Zwar sank der Anteil der männlichen Zuwanderer aus Bremens benachbarten Staaten Hannover und Oldenburg von 59 % vor 1851 auf etwa 44 % in den Jahren 1896–1900, aber aus diesen beiden Gebieten stammten fast 55 % der weiblichen Zuwanderer. Das Profil der Zuwanderung, insbesondere von Frauen, resultierte aus dem Einfluss vorindustrieller Wandermuster. Ein großer Teil der Zuwanderungen war lokal oder regional bestimmt. Obwohl die wachsende Bedeutung von Bremen (und Bremerhaven) als Deutschlands wichtigstem Auswandererhafen auch die Relevanz der Fernwanderungen verstärkte, unterstützten Verbesserungen der regionalen Transportinfrastruktur und die Entwicklung zusätzlicher Bahnlinien in Norddeutschland lokale und regionale Wanderungsaktivitäten besonders von ledigen Frauen auf dem Lande oder in kleinen Städten in Hannover und Oldenburg.<sup>53</sup>

Ohne verlässliche Daten ist es schwierig, die Komplexität von Bevölkerungsverschiebungen zwischen Bremen und seinem Hinterland zu bewerten. Allerdings lässt die bestehende Prädominanz der Zuwanderungen aus Hannover und Oldenburg vermuten, dass ein großer Teil der Bewegung noch innerhalb des traditionellen Bereichs mit deutlicher Verminderung der Entfernungen stattfand – trotz der Verbesserungen der Verkehrsmöglichkeiten am Ende des 19. Jahrhunderts.<sup>54</sup> Wie andere Städte auch hatte Bremen schon vor dem

52 Zu Veränderungen des bremischen Arbeitsmarktes siehe Lee, *Urban Labor Markets*, S. 443–459; Jerchow, 1883–1983, S. 37; A. Zarnowska, *Social change, women, and the family in the era of industrialization: recent Polish research*, in: *Journal of Family History* 22/2.1997, S. 191–203; K. M. Barfuß, *Gastarbeiter in Nordwestdeutschland 1884–1918*, Bremen 1986.

53 P. Marschalck, *Inventar der Quellen zur Geschichte der Wanderungen, besonders der Auswanderung in Bremer Archiven* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 53), Bremen 1986; H. Brück, *Die Verbesserungen der Hinterlandverbindungen zu den Auswandererhäfen und Verkehrseinrichtungen*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 7.1984, S. 213–221; W. Randermann, *Die bremischen Staatsanleihen im 19. Jahrhundert* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 3), Bremen 1930. Zu Aspekten der städtischen Zuwanderung im späten 19. Jahrhundert siehe W. Köllmann, *Zur Bevölkerungsentwicklung ausgewählter deutscher Großstädte in der Hochindustrialisierungsperiode*, in: W. Köllmann / P. Marschalck (Hg.), *Bevölkerungsgeschichte*, Köln 1972, S. 259–74; J. H. Jackson Jr., *Migration in Duisburg, 1821–1914*, in: D. Hoerder / J. Nadler (Hg.), *People in Transit. German Migrations in Comparative Perspective, 1820–1930*, Cambridge 1995, S. 147–177.

54 Ein ähnliches Muster zeigte Liverpool, siehe D. Ascott / F. Lewis, *Motives to Move: Reconstructing Individual Migration Histories in early Eighteenth-Century Liverpool*, in: D. Siddle (Hg.), *Migration, Mobility and Modernization*, Liverpool 2000, S. 90–118

schnellen Wachstum und der Industrialisierung der Stadt vielfältige Verbindungen mit dem direkten regionalen Hinterland, besonders mit den Regierungsbezirken Hannover und Stade, angebahnt, und Auswanderungen u. a. nach Bremen waren ein wichtiges Element der individuellen und Haushaltsstrategie in der benachbarten Region. Die städtische Beschäftigung war überwiegend saisonal, und die Entwicklung der Transportmöglichkeiten im Laufe des 19. Jahrhunderts verstärkte die Attraktivität saisonaler Migration.<sup>55</sup> Kleingewerbliche Produktion in Bremen bedeutete auch noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, dass ein wichtiger Teil der männlichen Zuwanderer Handwerker oder Gesellen waren, die neue Beschäftigungen oder berufliche Weiterbildung suchten, während die Beschäftigung von Dienstpersonal weiterhin auf der Grundlage eines Migrationsmusters geschah, das bestehende soziale Konventionen widerspiegelte. Eine Reihe kleiner Städte und ländlicher Distrikte innerhalb der Großregion Bremen wie Diepholz, Osterholz und der Kreis Hoya stellten eine reguläre Versorgung mit Dienstpersonal aus den Familien von Handwerkern und Tagelöhnern zur Verfügung, und es kann angenommen werden, dass ein entsprechendes Informationsnetzwerk schon eine beträchtliche Zeit bestanden haben muss.<sup>56</sup>

Leider sind Forschungen zu Rückwanderungen, besonders der Migrationen von der Stadt zurück aufs Land, sehr vernachlässigt worden, obwohl bekannt ist, dass viele Zuwanderer sich in ihrer neuen Umgebung nicht etablieren konnten oder erwarteten, nach einer begrenzten Zeit städtischer Niederlassung auswandern zu können. Es gibt Belege für einen umgekehrten Zusammenhang zwischen Niederlassung auf Dauer und zurückgelegter Wanderungsentfernung, während Frauen und Angehörige höherer sozialer Schicht eher zur Niederlassung neigten.<sup>57</sup> Ledige Männer waren sehr mobil und wandlungsbereit, insbesondere innerhalb Bremens institutionellem Rahmen und den Beschäftigungsmöglichkeiten, die weitgehend bis ins späte 19. Jahrhundert vorindustriell blieben und in einem Kontext bestanden, in dem die Zünfte (Innungen) die Arbeitsgelegenheiten zugewanderter Gesellen beschränkten. Viele der Behinderungen, die sich gegen die Niederlassung zugewanderter Frauen richteten, bestanden fast das ganze 19. Jahrhundert lang. Erstens blieb die Arbeitsmarktsegregation substantiell: viele zuwandernde Frauen fanden leicht Beschäftigung als Dienstmädchen oder in Bremens zahlreichen Kneipen, Bars, Gasthäusern und Hotels, aber sie waren ausgeschlossen von

55 Weiter siehe L. P. Moch, *Paths to the City. Regional Migration in Nineteenth-Century France*, Beverly Hills/London/New Delhi 1983; L. Fontaine/J. Schlumbohm, *Household Strategies for Survival: An Introduction*, in: *International Review of Social History* 45. 2000, S. 1-19

56 Staatsarchiv Bremen, Sterberegister der Stadt Bremen 1861–63, 1870–72, 1884–86, 1894–96, 1904–06. Zum Vergleich siehe R. Engelsing, *Der Arbeitsmarkt der Dienstboten im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, in: H. Kellenbenz (Hg.), *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*, München 1974, S. 121-146; A. G. Darroch, *Migrants in the Nineteenth Century: Fugitives or Families in Motion?*, in: *Journal of Family History* 6/3. 1981, S. 257-277.

57 I. D. Whyte, *Migration and Society in Britain 1550–1830*, Houndmills 2000, S. 6 und 88; Hochstadt, *Mobility and Modernity*, S. 159-163.

Tabelle 9: Wanderungsstatus der weiblichen Beschäftigten in Bremen (in %)

Beschäftigung	Einheimische (in HB geboren)	Bürgerrecht gekauft	Fremde (zugewandert)
Näherin, Putzmacherin, Stickerin, Strickerin	87.8	9.3	2.3
Wäscherin, Plätterin, Wäschereibesitzer	59.0	40.5	1.9
Barmädchen, Diener, Kneipier	18.1	1.5	80.3
Dienstpersonal (einschl. Haushälterin, Gesellschafterin und Zimmermädchen)	24.4	2.6	72.8
Hebamme	71.4	21.4	7.1
Erzieherin	23.3	–	72.8

Quelle: Berechnung nach Das Provisorische Bureau für die Staatsstatistik (Hg.), Zur Statistik des Bremischen Staats, Bremen 1862, S. 12 - 21.

den meisten Bereichen der industriellen Produktion oder von Arbeitsstellen, die Ausbildung oder besondere Fertigkeiten erforderten (Tabelle 9). In den 1860er Jahren waren mehr als 70 % aller Bardamen und Serviermädchen zugewandert, während die überwältigende Mehrheit der Näherinnen, Stickerinnen, Strickerinnen und Hebammen in Bremen geboren worden waren. Zweitens veränderte sich der legale Rahmen des Bürgerrechts nur langsam. Obwohl die Kosten des Bürgerrechtserwerbs in den 1860er Jahren schrittweise reduziert wurden, wurden die Zahlungen erst 1871 abgeschafft, und das Verbot der Eheschließung mit Frauen ohne Bürgerrecht wurde erst 1869 aufgehoben.<sup>58</sup> Drittens unterlagen junge Zuwanderer extensiven Kontrollen in Bezug auf ›Fremde‹ und andere temporär in Bremen Wohnende. Frauen unter 21 Jahre mussten ein offizielles Arbeitsbuch bei sich tragen, während alle Dienstboten bis zu ihrer Abschaffung 1918 der Gesindeordnung mit ihrer impliziten Rechtsprechung des Arbeitgebers unterlagen.<sup>59</sup> ›Fremde‹ Dienstboten und kurzfristig in Bremen Wohnende anderer Berufe wurden auch – anders als die in Bremen Geborenen – in die Fürsorge eingeschlossen: sie mussten Beiträge an die Krankenversicherung der Dienstboten von 1830 abführen und wurden ermutigt, sich ab 1858 an der Krankenversicherung der Allgemeinen Krankenanstalten (St. Jürgen) zu beteiligen.<sup>60</sup>

58 K. Reineke, Das bremische Bürgerrecht, in: Brem. Jb. 32, 1929, S. 195 - 232.

59 J. G. Kohl, Alte und neue Zeit. Episoden aus der Cultur-Geschichte der freien Reichsstadt Bremen, Bremen 1871; W. Kühler, Gesindewesen und Gesinderecht in Deutschland, Jena 1896; D. Wierling, »Ich hab meine Arbeit gemacht – was wollte sie mehr?« Dienstmädchen im städtischen Haushalt der Jahrhundertwende, in: K. Hausen (Hg.), Frauen suchen ihre Geschichte, München 1983, S. 144 - 171.

60 Hundert Jahre Städtische Krankenanstalten Bremen 1851–1951, Bremen 1951; B.

Wie in anderen europäischen Städten auch wurde die extensive Zuwanderung nach Bremen von individuellen Wanderungen aus der Stadt hinaus in vergleichbarem Umfang begleitet, und im frühen 20. Jahrhundert war der Wanderungsumfang beträchtlich: zwischen 1901 und 1905 wanderten 175.000 Personen nach Bremen, während 160.000 die Stadt – darunter einige nach Übersee – verließen.<sup>61</sup> Zwar ist wenig bekannt über die Ziele der Abwanderer, ein beträchtlicher Teil tendierte dazu, entweder zu ihrem Ursprungsort oder zu einem Ort ähnlichen Typs unabhängig von Religion, Beruf oder Entfernung zu gehen. Für viele Dienstboten war die Zuwanderung noch ein Phänomen im Lebenszyklus, gefolgt von Rückwanderung und eventuell von Eheschließung, womit ein Grad an Zirkularität entstand, der zuweilen über Generationen Bestand hatte. Noch gegen Ende des 19. Jahrhunderts ereignete sich ein großer Anteil aller Zu- und Abwanderungen innerhalb des direkten regionalen Hinterlandes (Hannover, Regierungsbezirke Hannover und Stade sowie Oldenburg). Während die Bedeutung der Zuwanderung für die Entwicklung der städtischen Bevölkerung recht detailliert analysiert wurde, ist der Einfluss der Abwanderung nach dem Alter und der Rückwanderung auf einzelne Ortschaften im bremischen Hinterland trotz ihres beträchtlichen Effekts auf lokale Geschlechtsverhältnisse sowie Heirats- und Fruchtbarkeitsmuster nie erforscht worden.<sup>62</sup>

Das Ausmaß und die Beständigkeit der Migrationsströme zwischen Bremen und seinem regionalen Hinterland hatte zweifache ökonomische Wirkung. Wie auch in anderen Hafenstädten waren Zuwanderer auch hier ein wichtiger Teil der städtischen Elite: in den frühen 1860er Jahren war ungefähr die Hälfte der Kaufleute in Bremen anderswo geboren.<sup>63</sup> Verschiedene kamen aus Übersee (Tabelle 10), die Mehrheit aber war in Territorien geboren, die entweder Bremen benachbart waren, oder sie waren aus den Städten der umliegenden Region (Kassel, Braunschweig, Hannover und Osnabrück)

Leidinger, Krankenhaus und Kranke. Die Allgemeine Krankenanstalt an der St. Jürgen-Straße in Bremen, 1851–1897, Stuttgart 2000, S. 96 und 161–165; Staatsarchiv Bremen, 7-T.7.d.B.5. a und 4, 49–3. Zur zeitgenössischen Gesundheitsfürsorge für häusliche Dienstboten in Deutschland siehe W. Böhmert, Fürsorge für weibliche Dienstboten, in: Statistisches Jahrbuch Deutscher Städte 16. 1909, S. 261–275.

61 Lee, *Urban Labor Markets*, S. 443; Whyte, *Migration and Society*, S. 88. For a discussion of out-migration from Odense by social class, see H. C. Johansen, *Migration into and out of the Danish City of Odense*, in A. D. van der Woude / A. Hayami / J. de Vries (Hg.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford 1990, S. 152–164. Im frühen 20. Jahrhundert schifften sich die meisten Auswanderer direkt in Bremerhaven ein, einige allerdings unterbrachen ihre Reise in Bremen und vermehrten so die Zahl der vom Statistischen Amt mitgeteilten Menschen, die aus Bremen abgewandert waren.

62 Hochstadt, *Mobility and Modernity*; Lee, *Urban Labor Markets*, S. 452–454.

63 K. Newman, *Hamburg in the European Economy, 1660–1750*, in: *Journal of European Economic History* 14/1.1985, S. 57–94; H. Schultz, *Zur Herausbildung der Arbeiterklasse am Beispiel der mittleren ost-elbischen Handelsstadt Rostock (1769–1870)*, in: *Jahrbuch für Geschichte* 13.1975, S. 153–201; M. Mahnke, *Rostock zwischen Revolution und Biedermeier – Alltag und Sozialstruktur (Rostocker Studien zur Regionalgeschichte, Bd. 1)*, Rostock 2000.

*Tabelle 10: Die Herkunft zugewanderter Kaufleute in Bremen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*

1. Aus anderen deutschen Staaten zugewanderte Kaufleute

Staat	Zahl	Staat / Provinz	Zahl
Anhalt	1	Preußen	264
Baden	1	darin:	
Bayern	5	Brandenburg / Berlin	7
Braunschweig	27	Hannover	147
Hamburg	4	Hessen-Nassau	46
Hessen	5	Rheinprovinz	7
Lippe	6	Sachsen	11
Lübeck	5	Schleswig-Holstein	4
Oldenburg	37	Schlesien	4
Preußen	264	Westfalen	38
Sachsen	7		
Schaumburg-Lippe	3		
Thüringen	9		
Waldeck	2		
Württemberg	1		
zusammen	377		

2. Aus nicht-deutschen Staaten oder Territorien zugewanderte Kaufleute

Staat / Territorium	Zahl
England	3
France	2
Jamaica	1
Cuba	1
Holland	2
Norway	1
Portugal	1
Bohemia	1
zusammen	12

Quelle: F. Peters, Über Bremische Firmengründungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (1814–1847), in: Brem. Jb. 36, 1936, S. 313.

zugewandert.<sup>64</sup> Die ökonomischen Vorteile der Zuwanderung waren häufig substantiell. Viele ›Fremde‹ kamen mit Kapital und Erfahrungen im Handel, und sie brachten ein ausgedehntes Netzwerk von Freunden mit, das eine wesentliche Voraussetzung für kaufmännische Aktivitäten war.<sup>65</sup> Dagegen dürfte der Verlust unternehmerischer Talente aus Bremens regionalem Hinterland geholfen haben, seine Position innerhalb der städtischen Hierarchie zu verstärken, obwohl der mögliche wirtschaftliche Schaden der Abwanderung für einzelne Ursprungsgebiete vermutlich durch familiäre Netzwerke und persönliche Kontakte wettgemacht werden konnte.

### *Stadtwachstum und die Verbreitung der städtischen Kultur*

Die Intensität und Dauer der Wanderungsaktivitäten und der Handelsverbindungen zwischen Bremen und seinem Hinterland wirft einer Reihe wichtiger Fragen nach der Verbreitung der urbanen Kultur auf. Breitere Prozesse kulturellen Wandels im Deutschland des 19. Jahrhunderts sind entweder anhand eines Akkulturationsmodells erläutert worden, wobei der Rolle des Bürgertums bei der Verbreitung neuer kultureller Werte besonderes Gewicht beigegeben wurde, oder sie wurden als Ergebnis bestimmter Innovationszyklen erklärt, wobei Verbesserungen des ländlichen Lebensstandards zu vermehrter Übernahme städtischer Objekte des Prestiges beigetragen haben.<sup>66</sup> Tatsächlich gibt es – trotz der vielversprechenden Arbeiten der historischen Anthropologie – bisher keinen überzeugenden theoretischen Rahmen, der die Verbreitung der urbanen oder bürgerlichen Kultur in Nordwestdeutschland oder das Ausmaß erklären könnte, in dem die Bevölkerungsmobilität die regionalen Konsummuster beeinflusst hätten.

64 F. Peters, Über die Herkunft der bremischen Senatoren von der Verkündung der ersten demokratischen Verfassung bis zur Gegenwart (1849–1955), in: Jahrbuch der Bremischen Wissenschaft 1.1955, S. 312; Das Provisorische Bureau für die Staatsstatistik (Hg.), Zur Statistik des Bremischen Staats, Bremen 1862, S. 14–45.

65 Das war auch in Belfast der Fall, siehe J. Agnew, Belfast Merchant Families in the Seventeenth Century, Dublin 1996. Genaueres zur Rolle zugewanderter Kaufleute siehe R. Lee, Configuring the City: in-migration, labour supply and port development in nineteenth century Europe, in: International Journal of Maritime History 17/1.2005, S. 1–32; L. Gall, Bürgertum in Deutschland. Die Bassermanns, Berlin 1989.

66 M. Maurer, Die Biographie des Bürgers. Lebensformen und Denkweisen in der formativen Phase des deutschen Bürgertums (1680–1815), Göttingen 1996; G. Wiegmann, Novationsphasen der ländlichen Sachkultur Nordwestdeutschlands seit 1500, in: Zeitschrift für Volkskunde 72.1976, S. 177–206. Zu den Veränderungen des Konsumverhaltens siehe H. J. Teuteberg / G. Wiegmann, Der Wandel der Nahrungsgewohnheiten unter dem Einfluß der Industrialisierung, Göttingen 1972; T. Pierenkemper (Hg.), Haushalt und Verbrauch in historischer Perspektive. Zum Wandel des privaten Verbrauchs in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, St. Katharinen 1987; K. Tennfelde, Klassenspezifische Konsummuster im Deutschen Kaiserreich, in: H. Siegrist / H. Kaelble / J. Kocka (Hg.), Europäische Konsumgeschichte: Zur Gesellschafts- und Kulturgeschichte des Konsums (18. bis 20. Jahrhundert), Frankfurt a. M. / New York, 1997, S. 245–266.

Studien zu einzelnen Kommunen und Territorien innerhalb von Bremens Hinterland belegen die Verbreitung der urbanen Kultur. In einigen Fällen wurden alternative kulturelle Formen aus dem späten 18. Jahrhundert übernommen, und zwar besonders als Ergebnis landwirtschaftlicher Entwicklung, allerdings wurden sie während der folgenden Phasen ökonomischen Niedergangs häufig wegen kultureller Fixierung beibehalten.<sup>67</sup> In Braunschweig und um Bielefeld herum gab es um die Mitte des 19. Jahrhunderts bedeutende Veränderungen im ländlichen Konsumverhalten: städtische Möbeldesigns wurden aufgenommen, und der Gebrauch traditioneller Kleidung ging zurück, obwohl in anderen Gebieten hölzernes Schuhwerk auch nach 1900 noch regelmäßig getragen wurde und neue Kleidung wenn überhaupt, dann selten erworben wurde. Im Allgemeinen hatte die Landbevölkerung Nordwestdeutschlands viele Elemente des urbanen Lebensstils übernommen: es gibt Belege für ein gut entwickeltes Interesse an populärer Musik und Tanz, Volkstracht wurde auch in Westfalen nicht länger getragen, und das Imitieren des Konsumverhaltens der Ober- und der Mittelschicht verbreitete sich über die meisten Bereiche der zeitgenössischen Gesellschaft.<sup>68</sup>

Eine Hafenstadt wie Bremen spielte eine besondere Rolle in der Verbreitung urbaner Kultur, wenn es auch schwierig ist, ihr ein spezifisches Gewicht beizumessen angesichts der Grenzen, die durch die Forschung gesetzt sind. In Konsequenz seiner überseeischen Handelsverbindungen importierte Bremen ein großes Sortiment kolonialer Waren wie Zitrusfrüchte, Kaffee, Rohbaumwolle, Reis, Zucker, spezielle Hölzer, Tee und Tabak, die entweder hier für den Weiterverkauf verarbeitet oder direkt in Städte und Ortschaften des regionalen Hinterlandes oder darüber hinaus exportiert wurden. Im frühen 19.

67 D. Saueremann, *Bäuerliche Brautschätze in Westfalen*, in: *Rheinisch-westfälische Zeitschrift für Volkskunde* 18/19.1971/72, S. 103-153; G. Wiegelmann (Hg.), *Kulturelle Stadt-Land-Beziehungen in der Neuzeit*, Münster 1978.

68 G. Angermann, *Land-Stadt-Beziehungen. Bielefeld und sein Umland 1760–1860*, Münster 1982; R.-E. Mohrmann, *Die Eingliederung städtischen Mobiliars in braunschweigischen Dörfern, nach Inventaren des 18. und 19. Jahrhundert*, in: G. Wiegelmann (Hg.), *Kulturelle Stadt-Land-Beziehungen in der Neuzeit*, Münster 1978, S. 297-337; ders., *Alltagswelt im Land Braunschweig: Stadt und ländliche Wohnkultur vom 16. bis zum frühen 20. Jahrhundert*, Münster 1990; G. Rolfes, *Aus dem Leben einer Bäuerin im Münsterland*, Münster 1986; W. H. Riehl, *Der Geldpreis und die Sitte*, in: ders., *Kulturstudien aus drei Jahrhunderten*, 6. Aufl., Stuttgart/Berlin 1903, S. 252-285; D. Saueremann, *Volkskundliche Forschung in Westfalen 1770–1970. II. Grundlagenmaterial des Archivs für Westfälische Volkskunde (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 16/II)*, Münster 1986, S. 224; K. Maase / W. Kaschuba (Hg.), *Schund und Schönheit. Populäre Kultur um 1900*, Köln/Weimar/Wien 2001. Zum verbreiteten Gebrauch von Zucker in warmen Getränken und in Rezepten siehe G. Wiegelmann, *Zucker und Süßwaren im Zivilisationsprozeß der Neuzeit*, in: H. J. Teuteberg / G. Wiegelmann, *Unsere Tägliche Kost. Geschichte und regionale Prägung (Studien zur Geschichte des Alltags, Band 6)*, Münster 1986, S. 135-152. Veränderungen im Konsumverhalten traten auch in der Mittelschicht ein, siehe G. Breckman, *Disciplining Consumption: The Debate on Luxury in Wilhelmine Germany, 1890–1914*, in: *Journal of Social History* 24.1991, S. 485-505.

Jahrhundert war Bremens Handel mit seinem direkten Hinterland (insbesondere einzelne administrative Distrikte in Hannover und Oldenburg) dominiert von der Vermarktung kolonialer Güter (Tabelle 4), und wegen der Ausdehnung und Dichte seines Handelsnetzwerks wurden neue Nahrungsmittel und Konsumartikel schneller und billiger zugänglich gemacht, als das in entfernteren Gegenden möglich war.<sup>69</sup> Wie das zur Verbreitung urbanen Konsumverhaltens beigetragen hatte, kann am Beispiel des Kaffees illustriert werden. Um 1720 wurde der Kaffeekonsum in der Mittelschicht Norddeutschlands üblich, und Kaffee, brauner und weißer Zucker und Rosinen wurden – trotz offizieller Verbote – vermehrt auf ländlichen Hochzeiten angeboten. Im frühen 19. Jahrhundert gab es ein klares Nord-Süd-Gefälle innerhalb Deutschlands beim Pro-Kopf-Kaffeekonsum (mit der Ausnahme Badens), wobei Kaffee, Wein, Tee und Zucker zunehmend mehr als grundlegende Bedarfe, denn als Luxusgüter in vielen nördlichen Regionen betrachtet wurden. Besonders Hannover und Niedersachsen verbrauchten mehr Kaffee als andere deutsche Territorien mit einem geschätzten zweifachen Anstieg im Verbrauch in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Um 1800 tranken das Dienstpersonal sowie Personen aus der Arbeiterschicht in Oldenburg, Westfalen, Sachsen und Hessen regelmäßig Kaffee, während diese Gewohnheit sich erst noch nach Süddeutschland ausdehnen musste. Während die Transportkosten den Preis kolonialer Güter in entfernteren Regionen negativ beeinflusste, war die Nähe zu Bremen, als einer von Deutschlands großen Kaffeimporteuren – zusammen mit den Fluss- und Landverbindungen zu regionalen Marktzentren wie Hannover, Osnabrück und Wildeshausen – ein besonderer Faktor für die Transformation des Konsumverhaltens im direkten regionalen Hinterland.<sup>70</sup> Jedoch

69 H. H. Blotevogel, Kulturelle Zentralfunktionen – theoretische Konzepte und Beispiele aus Westfalen seit dem 18. Jahrhundert, in: G. Wiegmann (Hg.), Kulturelle Stadt-Land-Beziehungen in der Neuzeit, Münster 1978, S. 63-114; H.-J. Gerhard / A. Engel, Preise als Indikatoren von Marktverflechtungen des nordwestdeutschen Raumes 1800 bis 1850, in: K. H. Kaufhold / M. A. Denzel (Hg.), Der Handel im Kurfürstentum/Königreich Hannover (1780–1850). Gegenstand und Methode, Stuttgart 2000, S. 101-138. Zu einem besonderen Fall siehe U. Bauche, Rezeption städtisch-bürgerlichen Formen und regionale Sonderung im bäuerlichen Wohninventar der Elbmarschen, in: G. Wiegmann (Hg.), Kultureller Wandel im 19. Jahrhundert. Verhandlungen des 18. Deutschen Volkskundekongresses in Trier, Göttingen 1973, S. 72-82.

70 Wiegmann, Novationsphasen der ländlichen Sachkultur; Angermann, Land-Stadt-Beziehungen, S. 285; P. Albrecht, Wieviel Kaffee tranken die Hannoveraner zwischen 1750 und 1850 denn nun wirklich, in: K. H. Kaufhold / M. A. Denzel (Hg.), Der Handel im Kurfürstentum/Königreich Hannover (1780–1850). Gegenstand und Methode, Stuttgart 2000, S. 178. Zu Details zum Kaffeehandel und Kaffeeverbrauch in Bremen siehe F. Prüser, 75 Jahre Brill, und Heinemann, Zur Geschichte des Bremer Kaffeehandels, Bremen 1949; P. Biehusen, Kaffee-Handel und Kaffee-Genuß in der Stadt Bremen im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Diss Universität Bremen, Bremen 1995; H. J. Teuteberg, Die Eingliederung des Kaffees in den täglichen Getränkekonsum, in: H. J. Teuteberg / G. Wiegmann, Unsere Tägliche Kost. Geschichte und regionale Prägung (Studien zur Geschichte des Alltags, Band 6), Münster 1986, S. 124; H. Kaiser, Der große Durst. Von Biernot

führten seit den 1840er Jahren Verbesserungen des Transportsystems und die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens zu einer Reduktion der Transportkosten und zu größerer Markttransparenz, die wiederum eine weitere produktspezifische Güterverteilung durch bremische Kaufleute derart begünstigte, dass sie das Konsumverhalten auch in weiter entferntem Hinterland beeinflusste.<sup>71</sup>

Allerdings war die Verbreitung kultureller Innovationen nicht ausschließlich auf Bremens überseeische Handelsverbindungen zurückzuführen. Auch in vorindustrieller Zeit waren ländliche Siedlungen selten isoliert, und Bremens Regierung und Verwaltung sowie die öffentlichen Dienstleistungen trugen zur Verbreitung der urbanen Kultur bei.<sup>72</sup> Während des 19. Jahrhunderts erfreute sich Bremen zunehmend einer bevorzugten Rolle als kulturelles Zentrum: seit den 1820er Jahren erfuhr es die Konsolidierung der Kultur der Mittelschicht mit der Gründung von Kunst- und Theatergesellschaften, der Eröffnung neuer Theater und der Kunsthalle 1849 sowie der Entwicklung einer Musikszene, die in der Gründung der Philharmonischen Gesellschaft im Jahre 1889 kulminierte.<sup>73</sup> Obwohl diese kulturellen Institutionen weitgehend von der bremischen Mittelschicht beherrscht waren, übten sie doch einen bedeutenden Einfluss auf das kulturelle Hinterland der Hafenstadt aus, und zwar besonders durch Netzwerke persönlicher Verbindungen und durch die Attraktion von auswärtigen Besuchern zu Ausstellungen, Konzerten und Theateraufführungen. Wichtige Handelsverbindungen mit Frankreich, England und

und Branntweinefeinden – rotem Bordeaux und schwarzem Kaffee. Trinken und Getränke zwischen Weser und Ems im 18./19. Jahrhundert (Materialien und Studien zur Alltagsgeschichte und Volkskultur Niedersachsens 23), Cloppenburg 1995.

- 71 R. Gömmel, Transportkosten und ihr Einfluß auf die Integration von Wirtschaftsräumen, Aachen 1986; R. Walter, Die Kommunikationsrevolution im 19. Jahrhundert und ihr Effekt auf Märkte und Preise, in: M. North (Hg.), Kommunikationsrevolutionen. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts, 2. Aufl., Köln/Weimar/Wien 2001, S. 179-190. In Gebieten, die hinsichtlich der Transportmöglichkeiten relativ isoliert blieben, wie etwa das hannoversche Wendland, wurden Traditionen auch länger beibehalten, siehe J. Schwebe, Volksglaube und Volksbrauch im Hannoverschen Wendland (Mitteldeutsche Forschung 19), Köln/Graz 1960, S. 168.
- 72 H. W. Rohls, Großstadt-Wohnungsfrage-Arbeiterkultur. Über Entwicklungstendenzen und Konzeptionen in der Arbeiterbewegung bis 1914, in: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 25.1982, S. 112.
- 73 Schulz, Vormundschaft und Protektion, S. 658-666; M. Rüppel, Von der Wanderbühne zum Schauspielhaus. Die Entwicklung des bremischen Theaters von der Mitte des 18. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens 10.1987, S. 20-103; O. Büthe, Theater- und Schauspielkunst in Bremen seit der Goethezeit, Diss. Universität Mainz, 1958. Allgemein zur Kultur der Mittelschicht siehe D. Hein / A. Schulz (Hg.), Bürgerkultur im 19. Jahrhundert. Bildung, Kunst und Lebenswelt (München 1996; W. Kaschuba, Deutsche Bürgerlichkeit nach 1800. Kultur als symbolische Praxis, in: J. Kocka (Hg.), Bürgertum im 19. Jahrhundert. Deutschland im europäischen Vergleich, Bd. 3, München 1988, S. 9-44.

den Vereinigten Staaten ermöglichten Bremen die Rolle eines Überträgers weiterer kultureller Einflüsse etwa in Bezug auf Shakespeares Dramen oder auf französische Literatur.<sup>74</sup> Zu dieser Zeit verstärkte die Entwicklung spezialisierter Produktionssektoren und die Aufhebung von Niederlassungsbeschränkungen für Handelsunternehmen in der Stadt 1861 die Position Bremens innerhalb des regionalen Handelsnetzwerks. Die wachsende Bedeutung von Großhandelsunternehmungen, der Rückgang lokaler Messen und die Reduzierung der ländlichen Selbstversorgung verstärkte den bremischen Marktdruck, während die Möglichkeit, das Konsumverhalten und das kulturelle Leben im Hinterland zu beeinflussen, durch engere Marktverbindungen, verbesserte Markttransparenz und die Entwicklung besonderer Produkte wie Kaffee Hag verstärkt wurde.<sup>75</sup> Die weitere Verbreitung der urbanen Kultur geschah durch die regionale Vermarktung der bremischen Zeitungen, durch vermehrte Werbung für Nahrungsmittel und andere Konsumgüter sowie durch weitere Verbesserungen der Lesefähigkeit in ländlichen Gebieten, die den Markt für neue oder alternative Produkte erweiterte.<sup>76</sup> Beschleunigtes Stadtwachstum in Bremen schuf überfließende Lerneffekte und vermehrte die

74 H. Müller, Bremen und Frankreich zur Zeit des Deutschen Bundes 1815–1867 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 50), Bremen 1984, S. 132-143; K. Stricker, Shakespeare-Aufführungen, in: H. Tardel (Hg.), Studien zur bremischen Theatergeschichte, Oldenburg 1945, S. 53-71.

75 Pfister, Vom Kiepenkerl zu Karstadt; A. Steiner, Überlegungen zur Monetarisierung des Konsums in Deutschland im 19. Jahrhundert am Beispiel der Kleidung, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 86/4. 1999, S. 477-503; U. Branding, Die Einführung der Gewerbefreiheit in Bremen und ihre Folgen (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen 19), Bremen 1951; M. A. Denzel, Die Braunschweiger Messen als regionaler und überregionaler Markt im norddeutschen Raum in der zweiten Hälfte des 18. und im beginnenden 19. Jahrhundert, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 85/1. 1998, S. 41-95; J. Kuczynski, Geschichte des Alltags des Deutschen Volkes, Bd. 3, Berlin 1981, S. 361. Walter, Die Kommunikationsrevolution, S. 181. Zu ähnlichen Entwicklungen in anderen Teilen Europas siehe Whyte, Migration and Society, S. 90; G. Rozman, Urban Networks in Russia, 1750–1800, and premodern periodization, Princeton 1976. Zur Entwicklung spezieller Kaffeesorten siehe N. Aschenbeck, Reformkaffee, in: H. Roder (Hg.), Bremen – Handelstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 214-216; E. Kleinhaus, Kaffee HAG – Markenprodukt und Werbestrategie, in: H. Roder (Hg.), Bremen – Handelstadt am Fluß, Bremen 1995, S. 216-225.

76 R. Engelsing, Die Zeitschrift in Nordwestdeutschland, 1850–1914, in: Archiv für Geschichte des Buchwesens 6. 1965, S. 938-1036; K. Schlegel-Matthies, Anfänge der modernen Lebens- und Genußmittelwerbung: Produkte und Konsumgruppen im Spiegel von Zeitschriftenannoncen, in: H. J. Teuteberg (Hg.), Durchbruch zum modernen Massenkonsum. Lebensmittelmärkte und Lebensmittelqualität im Städtewachstum des Industriezeitalters, Münster 1987, S. 277-308; R. Schenda, Volk ohne Buch. Studien zur Sozialgeschichte der populären Lesestoffe 1770–1910, München 1977; C. Wischermann, Werbung zwischen Kommunikation und Signifikation im 19. und 20. Jahrhundert, in: M. North (Hg.), Kommunikationsrevolutionen. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts, 2. Aufl., Köln/Weimar/Wien 2001, S. 191-201.

lokale und die regionale Nachfrage nach Gütern, insbesondere nach Gegenständen, die einen gewissen sozialen Status vermittelten.<sup>77</sup> Bis dahin erfuhr das 19. Jahrhundert eine Erweiterung des kulturellen Einflusses Bremens auf das direkte Hinterland wie auf entferntere Gebiete, obwohl seine weitergehende regionale Rolle durch andere Zentren urbanen Wachstums in Nordwestdeutschland, Hamburg und Hannover, beschränkt war. Die Verbreitung von Kultur war in großem Ausmaß auch weiterhin das Ergebnis alltäglicher Kontakte zwischen der Hafenstadt und ihrem regionalen Hinterland, so lange zurückwandernde Diener(innen) und Handwerksgesellen die Kleider ihrer früheren Arbeitgeber nachzumachen suchten und damit die Neuheiten der städtischen Mode verbreiten halfen.<sup>78</sup> Die Bedeutung lokaler Wandermuster auch noch am Ende des 19. Jahrhunderts diente dazu, den Einfluss dieses kulturellen Diffusionsmechanismus' zu maximieren und das Gefälle des bestehenden urbanen kulturellen Musters zu verstärken.

### *Zusammenfassung*

Es ist erst kürzlich darauf hingewiesen worden, dass Stadthistoriker ohne Widerspruch Stadtgrenzen als gut definierte Grenzen für die Analyse von scheinbar selbstbeschränkten urbanen Prozessen akzeptiert hätten.<sup>79</sup> Im Allgemeinen wurde die gegenseitige Abhängigkeit von Städten und ihrem Hinterland häufig vernachlässigt, während Regionalismustheorien, die politische Grenzen übergangen oder ökonomische, demographische und kulturelle Verbindungen zwischen Städten und ihrem Handelsregionen aufzunehmen suchten, wenige Exponenten fanden.<sup>80</sup> Zwar ist allgemein anerkannt, dass Hauptstädte »dynamische Quellen des Wandels«<sup>81</sup> waren, doch muss die Rolle der Hafenstädte – trotz ihrer zentralen Position in internationalen und nationalen Handelsnetzwerken und ihrer vermittelnden Funktion bei der Einfuhr, der Vermarktung und der Verteilung vieler neuer Güter noch im Detail erforscht werden.

Eine umfassende Einschätzung der Hafen-Hinterland-Beziehungen bleibt allerdings problematisch, wie das bremische Beispiel zeigt. Wie andere Hafenstädte auch hatte Bremen eine Reihe einander überlappender Hinterlandregionen, die nach der Entfernung oder nach ihrem Interaktionstyp bestimmt werden können. Aber viele Komponenten des interaktiven Netzwerks zwischen Bremen und der Hierarchie ihrer Hinterlandgebiete sind nur schwer zu fassen, während spezifische Aspekte des Handels, der Migration und des

77 R. Lee / P. Marschalck, *The Port-City Legacy: Urban Demographic Change in the Hansestadt Bremen, 1815–1910*, in: R. Lawton and R. Lee (Hg.), *Population and Society in Western European Port-Cities, c. 1650–1939*, Liverpool 2002, S. 256; Ringrose, *Capital Cities, Urbanization, and Modernization*, S. 161.

78 Weitere Beispiele dazu bei Moch, *Paths to the City*, S. 129.

79 Tilly, *What Good is Urban History?*, S. 715.

80 Mohl, *City and Region*; A. M. Schlesinger, *The City in American History*, in: *Mississippi Valley Historical Review* 27.1940, S. 43–66; L. Mumford, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York 1961.

81 Ringrose, *Capital Cities, Urbanization, and Modernization*, S. 164.

kulturellen Austauschs kaum messbare Aktivitäten bleiben. Informationen zu Bremens Binnenexport vor der Mitte des 19. Jahrhunderts sind spärlich, und nur wenige Historiker haben die Zusammenhänge zwischen dem Wachstum der Städte und der zeitgenössischen Entwicklung in ihrem direkten regionalen Hinterland zu erforschen versucht. Trotz der Bedeutung interregionaler Wanderungsmuster ist wenig bekannt über städtische Abwanderung und ihre ökonomischen, demographischen und kulturellen Einflüsse auf das Hinterland. Anders als viele andere europäische Häfen waren Bremens Beziehungen zu seinem Hinterland darüber hinaus direkt betroffen durch politische Faktoren, besonders durch die Beibehaltung eines bedeutenden Grads an föderaler Autonomie in Deutschland auch noch nach der Reichsgründung 1871 und durch den Vorrang der überseeischen Handelsinteressen in Bremen selbst, die bis 1888 zu seinem dauernden Ausschluss vom Zollverein führten.

Im Fall Bremens gab es einen starken Grad gegenseitiger Abhängigkeit zwischen der Hafenstadt und dem mit ihr durch Handel verbundenen Hinterland mit festen Handelsmustern im 19. Jahrhundert. Hamburg hatte sicher ein größeres natürliches Hinterland, das aus der Verfügbarkeit langer Transportwege auf der Elbe resultierte, aber das allgemeine Muster des bremischen Handels war schon im frühen 19. Jahrhundert eingerichtet, bevor noch deutliche Verbesserungen in Deutschlands Transportinfrastruktur zu verzeichnen waren. Das Hinterland Bremens versorgte die Hafenstadt mit vielen Produkten, darunter Handwerksartikel, Baumaterial, Vieh und Heizmaterialien für den privaten Verbrauch wie für den Export. Im Gegenzug belieferte Bremen das Hinterland mit Gütern aus den Kolonien und importierte Rohstoffe, von denen einige von lokalen Firmen schon vor der Verteilung weiterverarbeitet worden waren. Transportverbesserungen im Laufe des 19. Jahrhunderts, verbunden mit dem Sinken von Transportkosten, verstärkten dieses Handelsmuster deutlich. Mitte der 1840er Jahre waren die beiden Nordseehäfen Bremen und Hamburg zu dominierenden Versorgern mit kolonialen Gütern für ganz Deutschland geworden, über die über 90 % aller Rohzuckerimporte und mehr als 85 % aller Kaffee-Einfuhren ins Land gelangten.<sup>82</sup> Auch die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und auf der Oberweser (letztere in den 1820er Jahren unterstützt von Bremer Kaufleuten) führte zu verbesserten Transportverbindungen mit weiter entferntem Hinterland, eine Tendenz, die durch die Schaffung des Eisenbahnsystems noch verstärkt wurde. Trotz politischer Einschränkungen durch den föderalen Staat war Bremen schon 1860 ein Eisenbahnhafen geworden, über den 60 % aller Güter per Bahn befördert wurden.<sup>83</sup> Der Beginn der großbetrieblichen Industrialisierung in Bremen selbst in den 1880er Jahren verstärkte auch Bremens Handelsverbindungen mit anderen industriellen Zentren in Deutschland. Bis dahin gab es eine wachsende Abhängigkeit von entfernteren Zulieferern, besonders in Sachsen und an der Ruhr, sowie ein gleichzeitiges Abnehmen der Bedeutung der Produzenten und Handelspartner in Bremens direktem regionalen Hinterland.

82 Engelsing, Die Häfen an der Südküste, S. 37.

83 Wallentin, Schiffahrt und Zugfahrt, S. 95.

Nach einer zeitgenössischen Quelle aus den 1830er Jahren waren die Handelsaktivitäten und die Konsumnachfragen von Bremen (und Hamburg) das Lebensprinzip für einen größeren Teil des Königreichs Hannover<sup>84</sup> und – so lässt sich folgern – für das gesamte Gebiet des Großherzogtums Oldenburg. Im frühen 20. Jahrhundert war das nicht mehr der Fall. Obwohl die Struktur der bremischen Handelsbeziehungen mit seinem Hinterland im Wesentlichen unverändert blieb, hatte die Entwicklung des Eisenbahnwesens zum Ausschluss von Bremens Nachschubgebiet geführt, während das städtische Wachstum in der Hafenstadt die Funktion kleinerer Zentren in seiner Umgebung übernommen hatte. Das Wachstum Bremens (und die wachsende Nachfrage nach Gütern), die Entwicklung spezialisierter Produktion, die reduzierte Abhängigkeit von traditionellen Produkten (wie Torf) und die Ausbeutung lokaler Holzbestände hatte zu einer Schwächung der Beziehungen zu dem direkten regionalen Hinterland beigetragen, ein Prozess, der durch regelmäßige Abwanderung aus den ländlichen Gebieten von Hannover und Oldenburg beschleunigt wurde.<sup>85</sup>

Aber der Fluss von Gütern und Dienstleistungen zwischen Bremen und seinem Hinterland, unterstützt von kaufmännischen Netzwerken und etablierten, wenn auch flexiblen Geschäftspraktiken, war nur ein Element in einem komplexen Netz von Verknüpfungen zwischen Hafenstadt und Hinterland.<sup>86</sup> Im 19. Jahrhundert war die Zuwanderung eine Schlüsselkomponente im bremischen Bevölkerungswachstum mit Personen aus einer Reihe von Hinterlandregionen. Aus ökonomischer Perspektive überstieg die Zuwanderung den Bereich informeller Geschäfte und erleichterte die Reproduktion des Arbeitskräftepotentials des Stadtstaates, aber der Zug in die Stadt und die Suche nach Arbeit und Unterkunft wurde häufig durch frühere Kontakte, Familienbeziehungen und Freundschaften erleichtert, die es innerhalb des Systems von Migrationsströmen gab, die einen starken regionalen Rahmen vorhielten. Trotz eines deutlichen Anwachsens von Fernwanderungen, insbesondere aus Galizien und den östlichen Provinzen Preußens, kam ein großer Teil männlicher und weiblicher Zuwanderer am Ende des 19. Jahrhunderts immer noch aus Bremens direktem regionalen Hinterland Hannover (besonders aus den Verwaltungsdistrikten Hannover und Stade) und Oldenburg. Für viele Zuwanderer blieb die Niederlassung in Bremen ein Phänomen des Lebenszykluses; denn die Vergänglichkeit des Urbanen wurde durch eine Reihe von gesetzlichen und institutionellen Beschränkungen befördert. Ein starkes Element der Rückwanderung, wenigstens im regionalen Kontext,

84 G. W. Marcard, *Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover*, Hannover 1836.

85 Siehe dazu auch Dickinson, *City and Region*, S. 231; Lees / Hohenberg, *Urban Decline and Regional Economies*, S. 458.

86 H. Oberpenning, *Migration und Fernhandel im ›Tödden-System‹*. Warenhändler aus dem nördlichen Münsterland im mittleren und nördlichen Europa des 18. und 19. Jahrhunderts, Osnabrück 1996; Pfister, *Vom Kiepenkerl zu Karstadt*; U. Spiekermann, *Basis der Konsumgesellschaft: Entstehung und Entwicklung des modernen Kleinhandels in Deutschland 1850–1914*, München 1999.

bestärkte weiterhin die Verknüpfungen zwischen Hafenstadt und ihrem direkten Hinterland. Im Gegensatz dazu führte die zunehmende Dominanz des Auswanderungsgeschäfts durch Bremen (und Bremerhaven) zu einem deutlichen Fluss von Einzelpersonen und Familien aus weiter entferntem Hinterland, von denen einige sich letztlich in der Hafenstadt niederließen, statt ihre ursprünglichen Ziele eines neuen Lebens in Übersee zu verfolgen.

Der Handel und die Wanderungen zwischen Bremen und seinem Hinterland verstärkte den Prozess des kulturellen Wandels und die Verbreitung urbaner kultureller Formen. Bremens Rolle als großer Importeur einer Reihe von Rohstoffen und Gütern aus den Kolonien bestimmte immer mehr den Binnenhandel mit dem Hinterland und erleichterte die Übernahme neuer Konsumgüter und Nahrungsmittel wie Kaffee, Reis und Zitrusfrüchte. Das Wachstum der großindustriellen Produktion und die schnelle urbane Entwicklung in der Hafenstadt, besonders in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, wurde begleitet von einer weiteren Konzentration der Nachfrage und der Demonstration, die das Konsumverhalten im Hinterland beeinflusste. Auch die Konsolidierung der Kultur der städtischen Mittelschicht seit den 1820er Jahren, die Gründung von Kunstgalerien, Theatern und anderen Institutionen sowie ein größeres Marketing der Bremer Zeitungen verstärkte den kulturellen Einfluss auf das Hinterland. Wachsende Zahlen der Zu- und Abwanderung und die Beständigkeit lokaler Migrationsmuster noch bis ins 20. Jahrhundert festigte diese kulturellen Verbreitungsmechanismen. Allerdings wurde Bremens Einfluss auf den Prozess des kulturellen Wandels anfangs am deutlichsten im direkten regionalen Hinterland empfunden. Obwohl die Reduktion der Transportkosten als Ergebnis der Erweiterung der Eisenbahnlinien zusammen mit der Entwicklung spezialisierter Produkte (z.B. des entkoffeinierten Kaffees) zu einer besseren Durchdringung des weiter entfernten Hinterlands führte, wurde Bremens Rolle als privilegiertes kulturelles Zentrum auch eingeschränkt durch das Wachstum anderer Städte in Nordwestdeutschland, insbesondere Hamburgs und Hannovers.

Für Hafenstädte des 19. Jahrhunderts im Allgemeinen beleuchten Datenprobleme, die sich auf die Rekonstruktion ihrer Hinterlandverbindungen beziehen, die Grenzen traditioneller Annäherungen an regionalwissenschaftliche Ökonomie und städtische Geographie, die selbst in gegenwärtigem Kontext nur ein inkomplettes Spektrum lokaler, regionaler und überregionaler Aktivitäten erfassen können. Obwohl Versuche unternommen wurden, die tatsächlichen Hinterlandgrenzen oder ihre Teilelemente zu definieren, zeigten Hafenstädte oft eine Hierarchie der Hinterlandregionen, die unterschiedliche, häufig miteinander verwobene Aktivitäten, insbesondere Handel, Migration und kulturellen Wandel, reflektierten. Auch wenn Entwicklungen des Transportwesens als eine angenäherte Ursache für räumlichen Wandel dienen können, verhindert das Fehlen zusammenfassender Daten zum Umfang des Verkehrs nach Frachtkategorien oder Ziffern der Zu- und Abwanderung eine detailliertere Untersuchung der sich verändernden Bedeutung des Handels der Hafenstädte, ihrer Wanderungen und ihres kulturellen Hinterlands. Obwohl es sich um unterschiedliche, wenn auch miteinander verbundene Aktivitäten handelt, sind sie selten zusammen analysiert worden, und die meisten

traditionellen Studien zu Hafen-Hinterland-Beziehungen lassen Hinweise auf die Komplexität der multiplen Beziehungen vermissen. Bei diesen methodologischen und datenmäßigen Beschränkungen sollten Stadthistoriker ermutigt werden, die traditionellen – räumlich definierten – Hinterlandkonzepte zu überdenken und alternative Ansätze zur Beschreibung der sich wandelnden Natur der Hafen-Hinterland-Beziehungen zu erforschen.

Die verfügbaren Daten für Bremen belegen die Existenz von unterschiedlichen, aber miteinander verbundenen Feldern der Wechselwirkung zwischen der Hafenstadt und ihrem Hinterland, von denen keines isoliert verstanden werden kann. Zu- und Abwanderung waren Teil eines größeren Stromes von Gütern, Dienstleistungen und Informationen, die wiederum die Häufigkeit und Wirkung des kulturellen Austauschs zwischen Bremen und seinem Hinterland beeinflussten. Allerdings wird die Analyse der sich verändernden Beziehungen zwischen Hafenstädten wie Bremen oder urbanen Zentren im Allgemeinen und ihrem jeweiligen Hinterland durch disziplinspezifische Forschungsagendas und die Abwesenheit eines interdisziplinären Rahmens behindert. Die Arbeit von W. N. Cronon über Chicago als städtisches Einfallstor für die Kaufmannschaft und Quelle der Attraktion für Bewohner des Hinterlands bietet ein nützliches Modell für die Forschung auf diesem Gebiet, während die zunehmende Kenntnis über Städte als räumliche Formationen außerordentlicher Verschiedenheit und Komplexität eine Schablone bietet für die Analyse der Vielfalt und Interaktion der Hafen-Hinterland-Beziehungen als Ströme von Menschen, Waren und Informationen.<sup>87</sup> Verschiedene Ansätze aus dem poststrukturalistischen Ideenumfeld als Mittel zum Verstehen der räumlichen Formation von Städten verdienen Aufmerksamkeit als alternative analytische Werkzeuge zur Untersuchung der gewandelten Beziehungen zwischen urbanen Zentren und ihrem Hinterland. Einerseits bieten soziale Netzwerkanalysen, die benutzt wurden für die Erforschung der Rolle von Netzwerken in Geschäften und der Bedeutung der Kultur als eines ökonomischen Wertes, die Möglichkeit zur Untersuchung der zeitlichen Bündelung von Handlungen und Transaktionen im regionalen Hinterland von Hafenstädten.<sup>88</sup> Die veränderten Beziehungen des Handels, der Migration und der Kultur zwischen Bremen und seinem Hinterland waren beeinflusst von der Existenz individueller und familiärer Netzwerke, die eine Grundlage bieten für des Austausch von Gütern, für den Rahmen für Migrationsentscheidungen und für den Mechanismus für die Verbreitung urbaner Mittelschichtkultur. Zuwanderer spielten eine wichtige Rolle in der Entwicklung Bremens, und viele ›Fremde‹ erreichten die Hafenstadt mit einem großen Netzwerk von Freunden und Verwandten, oftmals eine Voraussetzung für die

87 W. N. Cronon, *Nature's Metropolis. Chicago and the Great West*, New York / London 1991; A. Amin / N. Thrift, *Cities Reimagining the Urban*, Oxford 2002, S. 2-3.

88 B. H. Erickson, *Social networks and history. A review essay*, in: *Historical Methods* 30.1997, S. 149-157; B. Wellman / C. Wetherell, *Social network analysis of historical communities: some questions from the present to the past*, in: *The History of the Family* 1.1996, S. 97-121; C. Wetherell, *Theory, Method, and Social Reproduction in Social Science History*, in: *Social Science History* 23/4.1999, S. 491-499.

Entwicklung erfolgreicher kommerzieller Aktivitäten.<sup>89</sup> Aber bisher ist nur wenig bekannt über die tatsächliche Rolle sozialer Netzwerke bei der Bestimmung der Beziehungen zwischen Bremen und seinem jeweiligen Hinterland oder des Ausmaßes, bis zu dem sie die Muster von Handel und Migration oder die räumliche Verbreitung urbaner kultureller Formen beeinflussten. Obwohl einige Versuche unternommen wurden, Migrationsentscheidungen im Rahmen kontrastierender ökonomischer und demographischer Strukturen zu lokalisieren, ist es häufig schwierig, die Netzwerke zu bestimmen, die im Hinterland einer Hafenstadt wirksam sind.<sup>90</sup> Innerhalb dieses Konzepts könnte die »actor-network«-Theorie zusätzliche Einblicke in die historische Konstruktion von Raum und Zeit bieten, weil sie traditionelle Definitionen von Grenzen und Kategorien zugunsten von nicht räumlich abgegrenzten Netzwerken sowie einer Topologie der Zirkulation explizit zurückweist.<sup>91</sup> In Bezug auf Reisen, Bewegung und interkulturelle Ströme bietet sie eine Basis für Prozesse, durch die Netzwerke als Ergebnisse von Verbesserungen des Transportwesens und gesteigener Migrationsneigung erweitert und die Grenzen der Stadt innerhalb des Hinterlandrahmens überdacht werden, in dem Räume sowohl komplex als auch nebeneinanderliegend sind.<sup>92</sup> Andererseits ist es ebenso wichtig, Hafen-Hinterland-Beziehungen als Teil eines dynamischen, aber miteinander verbundenen Systems zu sehen. Trotz gut eingerichteter Systeme von Handel und Migration im Fall Bremens gab es wichtige Veränderungen in der Bedeutung seines räumlichen Hinterlands zwischen 1815 und 1914 sowie einen bedeutenden Grad an Interaktion zwischen den verschiedenen Hinterlandgebieten: mit Schwerpunkt Handel, Migration und Kultur. Komplexitätstheorie befasst sich vor allem mit den Merkmalen der Interaktion verschiedener Systeme, die mehr sind als die Summe ihrer Teile, und mit einer stärkeren Emphase auf Entwicklung als auf Strukturen mag sie einen besseren Weg weisen, die interaktiven Merkmale der Hafen-Hinterland-Beziehungen insgesamt zu bewerten, als sich auf ihre einzelnen räumlich oder funktional definierten Komponenten zu konzentrieren.<sup>93</sup> Das städtische Leben

89 Lee, *Configuring the city*, S. 11-18.

90 J. Fawcett, *Networks, Linkages and Migration Systems*, in: *International Migration Review*, 23.1989, S. 671-680; D. Hoerder, *Segmented Macrosystems and Networking Individuals: The Balancing Function of Migration Processes*, in: J. Lucassen / L. Lucassen (Hg.), *Migration, Migration History, History. Old Paradigms and New Perspectives*, Bern / Berlin / Frankfurt a. M. / New York / Paris / Wien 1997, S. 73-84.

91 J. Law, *After ANT: complexity, naming and topology*, in: J. Law / J. Hassard (Hg.), *Actor network theory and after*, Oxford 1999, S. 1-14; J. Murdoch, *Actor-networks and the evolution of economic forms: combining description and explanation in theories of regulation, flexible specialization, and networks*, in: *Environment and Planning A* 27.1995, S. 731-757; B. Latour and E. Hermant, *Paris ville invisible*, Paris 1998.

92 Amin / Thrift, *Cities*; Smith, *World city topologies*, S. 566.

93 T. Ingold, *An Anthropologist Looks at Biology*, in: *Man (NS)* 25.1990, S. 208-229; N. Thrift, *The Place of Complexity*, in: *Theory, Culture and Society* 16/3.1999, S. 31-69; Smith, *World city topologies*, S. 576-577. Die Komplexitätstheorie hatte

selbst wird zunehmend als ein nicht zu vereinfachendes Mischprodukt gesehen, das nicht im Rahmen traditioneller Typologien enthalten sein kann, aber der Nachdruck auf distanzierte Ströme und Netzwerke ist noch wichtiger für das Verständnis der komplexen Beziehungen zwischen Städten und ihrem Hinterland.<sup>94</sup> Im 19. Jahrhundert hatte Bremen eine Reihe von einander überlappenden Hinterlandregionen, deren sich verändernde Bedeutung einen Wandel der Handelsbeziehungen, der Migrationsmuster und der kulturellen Verhaltensänderungen spiegelte, aber die Dynamik der Hafen-Hinterland-Beziehungen war selbst eine Funktion der Interaktion zwischen diesen verschiedenen Komponenten. Nur durch die Konzeptualisierung der verschiedenen Hinterlandregionen der Hafenstädte als Teil eines interaktiven Systems, das die miteinander verflochtenen Ströme von Gütern, Menschen, Informationen und Dienstleistungen umfasst, wird es möglich sein, die komplexe Natur der Hafen-Hinterland-Beziehungen genauer zu untersuchen.

schon einen deutlichen Einfluss auf Planungs- und Regionalwissenschaften, siehe W. Isard, *Commonalities in Art, Science and Religion*, London 1996.

94 Zu neueren Beiträgen zur Theorie der Stadtentwicklung siehe J. Allen / D. Massey / M. Pryke (Hg.), *Unsettling Cities*, London 1999; D. Massey / J. Allen / S. Pile (Hg.), *City Worlds*, London 1999; Amin / Thrift, *Cities*, S. 3 und 53.

# Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857–1970)

Von Christian Ostersehlte

Dr. Adolf E. Hofmeister in Dankbarkeit und  
langjähriger Verbundenheit gewidmet

## *1. Der Norddeutsche Lloyd und seine Geschäftsberichte*

Im Februar 2007 fand ein für die bremische Wirtschaftsgeschichte wichtiges Jubiläum statt: 150 Jahre zuvor, am 20. Februar 1857, wurde der Norddeutsche Lloyd (NDL) unter der maßgeblichen Federführung des bremischen Großkaufmanns H. H. Meier gegründet. Dass über dieses bedeutende Unternehmen bereits viel publiziert worden ist, versteht sich von selbst<sup>1</sup>. Nicht zuletzt in diesem Jahrbuch hat das Thema hin und wieder Aufmerksamkeit

1 Vf. dankt dem Staatsarchiv Bremen, dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und -logistik, Bremen, Frau Mechthild Kaczenski vom Archiv der Unterweser Reederei GmbH (URAG), Bremen, sowie den Herren Dr. Dirk J. Peters (Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven), Harald Focke, Bassum, Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, und Frederik Naumann, Kiel, für freundliche Unterstützung.

Die wichtigste Literatur zum NDL in Auswahl: Moritz Lindeman, *Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch*, Bremen 1892; N.N., *Norddeutscher Lloyd*. Bremen, in: Julius Eckstein (Hrsg.), *Historisch-biographische Blätter der Stadt Bremen*, Bd. 1, Berlin 1906–1911, S. 57-124; Paul Neubaur, *Der Norddeutsche Lloyd* (2 Bde.), Leipzig 1907; Wilhelm Langenbeck, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd*, Leipzig 1921; Georg Bessell, *Norddeutscher Lloyd*, Bremen 1957; Hans Jürgen Witthöft, *Norddeutscher Lloyd*, Herford 1973 (1997<sup>3</sup>); Arnold Kludas, *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd* (2 Bde.), Herford 1991–1992; Susanne und Klaus Wiborg, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd*, Hamburg 1997.

Neben diesen z. T. vom NDL bzw. Hapag-Lloyd direkt geförderten Werken gab die Reederei 1882, 1912, 1917, 1927 und 1937 eigene Festschriften bzw. Beschreibungen heraus.

Zwei wichtige biographische Arbeiten: Friedrich Hardegen und Käthi Smidt, *H.H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd*, Leipzig 1920; Arnold Petzet, *Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild*, Bremen 1932.

Materialreich und als »Steinbruch« verdienstvoll, doch mit einem chronischen Defizit an Reflexion, Problematisierung, Interpretation sowie kritischer Auswahl des Materials: Edwin Drechsel, *Norddeutscher Lloyd Bremen 1857–1970. History-Fleet-Ship Mails* (2 Bde.), Vancouver B.C. 1994–1995 und Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd*. (5 Bde.), Bremen 2001–2006.

Wichtige handelsgeschichtliche Arbeiten: Ludwig Beutin, *Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den*

gefunden<sup>2</sup>. Auch für künftige Historikergenerationen stellt der NDL ein ergiebiges Forschungsfeld für viele Spezialthemen dar. Die Überlieferung an Primärquellen ist zwar nur lückenhaft<sup>3</sup>, doch hat der NDL aufgrund seiner schiereren Größe und Bedeutung soviel Niederschlag in zeitgenössischer Gegenüberlieferung sowie in publizistischen Quellen gefunden, dass diese Reichhaltigkeit die schütterere Archivalie einigermaßen ausgleicht. Über die Rentabilität des Lloyd, d. h. über Gewinn und Verlust sowie die ausgeschütteten Dividenden, geben die Geschäftsberichte Auskunft, denn als Aktiengesellschaft war die Reederei öffentlich berichtspflichtig.

Vereinigten Staaten, Bremen 1953; Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen 1683–1880, Bremen 1961 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 29); Dieter Glade, Bremen und der Ferne Osten (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 34), Bremen 1966.

Viel über den Lloyd bei Hans Szymanski, Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867, Hannover 1958; Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (5 Bde., Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 18–22), Bremerhaven und Hamburg 1986–1990, ders., Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. 2 Bde. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 55–56), Hamburg 2001, 2003, und bei Hartmut Rübner, Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus (Deutsche Maritime Studien/German Maritime Studies, Bd. 1), Bremen 2005. Zu wichtigen Themenfeldern aus der Zwischenkriegszeit äußert sich, allerdings theorielastig: Thomas Siemon, Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen: Bremer Seeleute am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus 1930–1939 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 65), Bremen 2002. Sehr aufschlussreich über die 1950er und 1960er Jahre sind die zum Teil auf »oral history« basierenden Forschungen von Harald Focke, Bremens letzte Liner. Die großen Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd nach 1945, Bremen 2002, sowie ders., Mit dem Lloyd nach New York. Erinnerungen an die Passagierschiffe BERLIN, BREMEN und EUROPA, Bremen 2004; ders., Im Liniendienst auf dem Atlantik. Neue Erinnerungen an die Passagierschiffe BERLIN, BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd, Bremen 2006.

Als Begleitband zu den Jubiläumsausstellungen 2007 in Bremen und Bremerhaven erschien: Dirk J. Peters (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt – »Global Player« der Schiffahrtsgeschichte, Bremen 2007.

- 2 Arnold Rehm, Die Hausflagge des Norddeutschen Lloyd, Bd. 48, 1962, S. 402–404; ders., Das Columbus-Abkommen vom 5. August 1921, Bd. 49, 1964, S. 210–218; Walter Sporleder, Erinnerungen an die deutsche Schiffahrt in der Südsee 1929–1930, Bd. 58, 1980, S. 177–200; Arnold Kludas, Die Eröffnung der ersten Reichspostdampferlinie, Bd. 64, 1986, S. 11–13; Christian Ostersehlte, Die Versenkung des Lloydfrachters GÖTTINGEN am 23. Februar 1945, Bd. 62, 1984, S. 155–164; ders. KAISER FRIEDRICH (1898): Zur Problematik eines Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd, Bd. 83, 2004, S. 127–180. Sicherlich tauchen Bezüge zum Lloyd in zahlreichen Artikeln des Jahrbuchs mit anderem thematischen Schwerpunkt auf, eine entsprechende Aufzählung würde hier aber zu weit führen.
- 3 Im Staatsarchiv Bremen existiert ein eigener Bestand zum NDL (7, 2010), der aus einigen wenigen Ablieferungen des NDL bzw. der Hapag-Lloyd AG sowie aus

Historische Geschäftsberichte bilden alles in allem die wichtigste firmengeschichtliche Quelle. Dies betrifft ihre zeitliche Reihung wie die darin enthaltene Überlieferung mit Primärquellenwert, wenn ein Firmenarchiv in den Originalakten nicht mehr vorhanden ist<sup>4</sup>. Gleichzeitig versteht es sich von selbst, dass es in der Ergiebigkeit der alljährlichen Berichte, je nach der Art ihrer Abfassung, von Firma zu Firma große Unterschiede gibt<sup>5</sup>.

Beim NDL sind wir in der glücklichen Lage, von seiner Gründung 1857 bis zur Fusion 1970 mit dem einstigen Hauptkonkurrenten, der 1847 gegründeten Hapag aus Hamburg<sup>6</sup>, über einen lückenlosen Bestand an Geschäftsberichten zu verfügen<sup>7</sup>. Sie bildeten die Basis für die in diesem Aufsatz erstellte Tabelle. Die Diskussion über die Rentabilität der bremischen Großreederei ist damit keineswegs abgeschlossen, sondern hier wird nur ein erster Schritt getan. Weitergehende Untersuchungen über die Entwicklung einzelner Fahrtgebiete und Teilbereiche sind wünschenswert, zumal diese für die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg in Einzelstatistiken ebenfalls überliefert sind. Hier kann eine künftige Lloydforschung ansetzen. Jedes einzelne dieser Geschäftsfelder bietet ausreichend Stoff für eine gründliche Einzeldarstellung.

Schenkungen von privater Seite zusammengesetzt ist. Das Findbuch dieses Bestandes (Bremen 1999 mit Ergänzungen bis 2006) wurde bearbeitet von Adolf E. Hofmeister. Trotz der relativen Lückenhaftigkeit erstreckt sich der Bestand über die gesamte Lloydgeschichte und ist für weitergehende Forschungen unverzichtbar. Auf einen genaueren Nachweis der einzelnen Akten wurde aus Platzgründen verzichtet. Weitere Splitterbestände befinden sich bei Hapag-Lloyd in Hamburg. Ergiebig zur Frühgeschichte ist ferner der Nachlass von H.H. Meier (StAB 7,16). Aufgrund dieser Archivlage besitzen die älteren Arbeiten zur Geschichte des NDL teilweise Primärquellenwert. Dies gilt auch für das interne Mitteilungsblatt Lloyd-Nachrichten (Jg. 1-12, Bremen 1900-1911), für das von Paul Neubaur herausgegebene Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1908-1925 (17 Bde., Berlin und Bremen 1908-1926) sowie für die übrigen Publikationen des NDL, sofern diese in den öffentlichen Archiven und Bibliotheken erhalten geblieben sind.

- 4 Eine eigene Untersuchung über eine Aktiengesellschaft: Christian Ostersehlte, Die Bugsirgesellschaft »Union« (1873-1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei auf der Unterweser, in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.), Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II, Bremerhaven 1996, S. 9-96.
- 5 Ein Beispiel aus der eigenen Erfahrung aus dem Archiv der Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) in Kiel (2001-2004): Die dort lagernden Geschäftsberichte des Stettiner Vulcan (gegründet 1851) erwiesen sich als reichhaltiger und exakter als jene der Howaldtswerke in Dietrichsdorf bei Kiel (ab 1889).
- 6 Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. Die für das allgemeine Publikum gefälligere Bezeichnung Hamburg-Amerika Linie wurde 1893 eingeführt. Zur wichtigsten Literatur über die Hapag s. Otto, Mathies, Hamburgs Reederei 1814-1914, Hamburg 1924; Kurt Himer, 75 Jahre Hamburg-Amerika Linie, Hamburg 1922; Hans Jürgen Witthöft, Hapag, Herford 1973; Wiborg (wie Anm. 1).
- 7 Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857-1906, Bremen 1907; 1907-1926, Bremen 1927; 1927-1938, Bremen 1939; 1939 - 20. 6. 1948, Bremen 1951 (nicht durchgehend paginiert), einzelne Geschäftsberichte 1948-1969 in StAB 7,2010-91, 337 und 4,92/1-1515 sowie im Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen.

Die Bilanzen bedeuten die eigentliche Essenz eines Unternehmens und damit eine wesentliche Kernaussage auch zu ihrer historischen Entwicklung. Der auf diesem Gebiet forschende und nachfragende Historiker ist freilich kein ins Historische gewendeter Wirtschaftsprüfer für vergangene Epochen einer Unternehmensgeschichte. Hierzu fehlt ihm in den allermeisten Fällen die betriebswirtschaftliche Kompetenz, außerdem verfolgt die Geschichtswissenschaft andere Ansätze als die Ökonomie. Ein Historiker versteht unter Wirtschaftsgeschichte eine Zusammensetzung aus vergleichsweise breit gefächerten Faktoren, die nicht nur rein kaufmännischer oder finanztechnischer Natur sind, sondern auch makroökonomische, personenbiographische, politische und gesellschaftliche Faktoren und ihre Interdependenzen einbezieht.

## *2. Eine Großreederei entsteht*

Mehrere Kristallisationskerne waren nötig, um den Norddeutschen Lloyd entstehen zu lassen. Zunächst ist die besondere Beziehung zwischen Bremen und den USA zu würdigen. Die historischen Wurzeln dieses nicht nur für die Hansestadt, sondern auch für den Lloyd eminenten wirtschaftsgeschichtlichen Hintergrunds seien hier in aller Kürze beschrieben.

Erste Ansätze fallen in die Zeit vor, aber verstärkt nach der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung 1776, denn die althergebrachten bremischen Kaufmannsreeder verstanden es früh, Verbindung mit der »Neuen Welt« aufzunehmen. Gleichzeitig wurde die britische See- und Handelsmacht umgangen, welche trotz des schmerzlichen Verlustes ihrer 13 ehemaligen nordamerikanischen Kolonien eine nach wie vor dominierende Position auf den Weltmeeren innehatte. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sie sich auf die 1651 erlassene und erst 1849 aufgehobene Navigationsakte stützte, welche den Handel mit Großbritannien und seinen weit verzweigten Kolonien der eigenen Handelsflotte vorbehielt<sup>8</sup>. Mit der Unabhängigkeit der USA wurde diese Regelung für den Nordamerikahandel ausgehebelt. In den 1790er Jahren nahmen die Handelsbeziehungen Bremens mit den noch sehr jungen Vereinigten Staaten einen ersten Aufschwung. Vor diesem Hintergrund erfolgte 1796 die Einrichtung des US-Konsulats in Bremen.

Nach der tiefgehenden politischen wie ökonomischen Zäsur der Napoleonischen Kriege und einer sehr langsamen wirtschaftlichen Erholung sind die Gründung Bremerhavens 1827 und der Beginn einer überseeischen Segelschifffahrt von dort (1830) als bedeutende historische Daten zu erwähnen. Eine wichtige Rolle spielte auch ein Handelsvertrag zwischen den USA und den Hansestädten 1827/1828, der fortan einen wichtigen Rechtsrahmen abgab<sup>9</sup>. Der sich entwickelnde Verkehr mit Handelsgütern (wie Tabak<sup>10</sup>, später

<sup>8</sup> R. Davis, *The rise of the English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries*, Newton Abbot 1972.

<sup>9</sup> Beutin (wie Anm. 1), S. 29 - 34, 96 - 97, 184 - 186.

<sup>10</sup> Andrea Hauser, *Tabakstadt Bremen*, in: Hartmut Roder (Hrsg.), *Bremen – Handelsstadt am Fluß*. Bremen 1995, S. 246; Beutin (wie Anm. 1), S. 34 - 35.

Baumwolle<sup>11</sup>, zeitweise Petroleum<sup>12</sup>) und mit Auswanderern fand in amerikanischen wie bremischen Schiffen seinen Träger. Die hanseatische Kaufmannsreederei, bei der Handel und der Einsatz meist nur weniger Schiffe noch in einer Hand lagen, war für die erste, teilweise noch die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts charakteristisch. Zahlreiche Schiffsdarstellungen in Gestalt der legendären Kapitänsbilder, Flaggentafeln, Einträge in das hansestädtische Schiffs- und Firmenregister, Relikte in den Schifffahrtsmuseen bzw. -abteilungen in Bremen, Bremerhaven und Brake – aus diesen Komponenten setzt sich das eher einseitige Quellenmaterial über die einst namhaften Firmen meist zusammen: »Für die Erkenntnis des eigentlich Wirtschaftlichen, der Betriebsführung, der Gewinne im Überseehandel mangelt es weithin an Quellen. Der einzelne Betrieb hüllte sich in das Geschäftsgeheimnis, nur selten gelingt es, einen Blick in das Innere zu werfen«<sup>13</sup>.

Zur Massenauswanderung von Europa in die USA im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erscheinen, wegen der überragenden Bedeutung für das Geschäft des Lloyd, einige Hinweise angemessen. Die Emigranten kamen zunächst vor allem aus Irland und Deutschland, gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als im Kaiserreich die Industrialisierung angelaufen war und den breiten Massen Beschäftigung bot, überwiegend aus Italien und Osteuropa und flohen vor Kriegen, Hungerkatastrophen, wirtschaftlichen und sozialen Misständen<sup>14</sup>.

Vor dem Hintergrund dieser säkularen Entwicklung erkannten bremische Kaufleute ihre große Chance und sorgten dafür, dass sich die heimische Handelsflotte zwischen 1826 und 1846 verdoppelte<sup>15</sup>. Die Entstehung einer florierenden Werftindustrie – damals noch handwerklich orientierte Betriebe für

11 Rolf H. Meier, Abenteuer Baumwolle. Die Rolle des Bremer Baumwollhandels im 20. Jahrhundert, in: ebd., S. 283-286; Beutin (wie Anm. 1), S. 36-38, 98-102, 181-184, 217-223.

12 Wolfhard Weber, Erdöl in Bremen, in: Roder (wie Anm. 10), S. 273-275; Beutin (wie Anm. 1), S. 102-105, 186-187, s. auch Wolfhard Weber, Erdölhandel und Erdölverarbeitung an der Unterweser 1860-1895 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 35), Bremen 1968.

13 Beutin (wie Anm. 1), S. 68. S. auch Hermann Wätjen, Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs. Studien zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und deutschen Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bis zum Ende des amerikanischen Bürgerkriegs, Leipzig 1932.

14 Literatur zur Auswanderung (in Auswahl): Neben Beutin und Engelsing (wie Anm. 1) sind zu nennen: Terry Coleman, Going to America, New York 1972; Peter Marschalck, Deutsche Überseewanderung im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1973; Günter Moltmann (Hrsg.), Deutsche Amerikaauswanderung im 19. Jahrhundert, Stuttgart 1976; Frank Trommler (Hrsg.), Amerika und die Deutschen. Bestandsaufnahme einer 300-jährigen Geschichte, Opladen 1986; Dirk Hoerder, Diethelm Knauf (Hrsg.), Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee, Bremen 1992; Karin Schulz (Hrsg.), Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt, Bremerhaven 1994. Sehr übersichtlich ist eine Broschüre aus amerikanischer Sicht des United States Information Service (USIS): Golden Door. U. S. Immigration and Ellis Island, o. D.

15 Beutin (wie Anm. 1), hier S. 13-47.

den Holzschiffbau – an den Ufern der Unterweser wäre ohne diesen Zusammenhang nicht denkbar gewesen<sup>16</sup>.

Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik verbinden sich mit der in Liverpool ansässigen und noch heute (QUEEN MARY 2) existierenden Cunard Line, die 1840 als British & North American Royal Mail Steam Packet Co. von dem aus Halifax gebürtigen Geschäftsmann Samuel Cunard (1787–1865) gegründet worden war und mit dem Raddampfer BRITANNIA einen Dienst zwischen dem aufstrebenden Hafen an der irischen See und Halifax eröffnete<sup>17</sup>. Allerdings waren diese Schiffe noch unwirtschaftlich und konnten nur dank staatlicher Postsubventionen überhaupt eingesetzt werden.

Eine wichtige Weichenstellung für die bremische Schiffahrt bedeutete die Gründung der amerikanischen Ocean Steam Navigation Company, an der deutsches Kapital beteiligt war, nicht etwa von kaufmännischer Seite, sondern von den deutschen Bundesstaaten, darunter natürlich Bremen. Eine amerikanische Postsubvention stützte dieses Unternehmen, das in Konkurrenz zu Cunard eine Dampferlinie von New York nach Bremerhaven einrichtete. 1847 nahm der Raddampfer WASHINGTON den Verkehr auf, ein zweites Schiff, die HERMANN, folgte. Doch nach einigen wirtschaftlichen Rückschlägen musste diese Linie ihren Verkehr 1857 einstellen, um, wie noch zu zeigen sein wird, Dauerhafterem und Zukunftsträchtigerem den Weg frei zu machen. Ebenso unglücklich verlief der Versuch des bremischen Handelshauses W. A. Fritze, mit den beiden Raddampfern HANSA und GERMANIA einen Dienst zwischen Bremerhaven und New York zu betreiben (1853–1857)<sup>18</sup>. Dass die Reederei Cunard 1854 mit dem Gedanken spielte, einen Liniendienst zwischen Bremerhaven, Antwerpen und Liverpool mit Anschluss an den eigenen Überseedienst einzurichten, sei als historische Arabeske angeführt. Auch andere britische und amerikanische Reeder versuchten vorübergehend mit Dampfern ihr Glück in der Fahrt zwischen New York und Bremerhaven<sup>19</sup>. Trotz dieser unausgewogenen Ansätze war jedoch die Zeit für ein neues und breiter fundiertes bremisches Transatlantikunternehmen Anfang der 1850er Jahre herangereift.

Hier fällt nun der Name eines der Gründerväter des Norddeutschen Lloyd, Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809–1898). Seine einschlägige Prägung sorgte zumindest für einen Teil des Fundaments, auf dem der NDL entstehen

16 Zu verweisen ist hier auf die einschlägigen Forschungen, vor allem durch Dirk J. Peters (Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg [Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7], Bremerhaven 1987) und Peter-Michael Pawlik (Von der Weser in die Welt – Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893 [Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 33], Bremerhaven und Hamburg 1993; ders., Von der Weser in die Welt. Band II. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Hunte und ihrer Bauwerften 1790 bis 1926, Elsfleth Brake Oldenburg [Hrsg. vom Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, und vom Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen, Brake], Bremen 2003).

17 Duncan Haws, Merchant Fleets. Cunard Line, Hereford 1987; N. R. P. Bonsor, North Atlantic Seaway. Volume I, Newton Abbot, London, Vancouver 1975, S. 72–175.

18 Szymanski (wie Anm. 1), S. 334–351.

19 Beutin (wie Anm. 1), S. 290.

sollte. Meier zählte zu jenen hanseatischen Kaufleuten, welche früh lernten, den Blick über den Tellerrand der eigenen Vaterstadt zu richten. Dafür sorgte schon seine väterliche Firma H. H. Meier & Co., ein mit den USA eng verbundenes Handelshaus mit eigener Segelschiffsflotte (gegründet 1805). Die Schiffe unter der Meierschen Hausflagge wurden bereits im Liniendienst eingesetzt, der eine Vorläuferfunktion zu späteren Entwicklungen besaß.

Nach seiner Lehre im familieneigenen Unternehmen konnte Meier von 1832 bis 1838 in den USA wertvolle geschäftliche Erfahrungen sammeln. Seit 1834 war er Teilhaber bei H. H. Meier & Co. und neben seiner kaufmännischen Tätigkeit in der Politik seiner Heimatstadt aktiv. Vor diesem vielgestaltigen Hintergrund mit seinen zahllosen Anregungen dachte er jenseits lokaler Verengung in weltwirtschaftlichen Zusammenhängen<sup>20</sup>. Seine jahrelange Vorbereitungsarbeit, gepaart mit visionärem Denken, sollte schließlich in die Gründung des Lloyd münden. Entsprechende Diskussionen in bremischen Kaufmannskreisen liefen seit etwa 1853<sup>21</sup>.

Bevor diese Entwicklung weiter beschrieben wird, ist auf den zweiten Strang einzugehen, der zur Gründung des NDL führte: Die Unterweser war noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein seichtes und verwildertes Gewässer, auf dem aber, allen Hindernissen zum Trotz, seit 1817 Dampfschiffahrt, seit 1846 Schleppschiffahrt mit dem Raddampfer MARSCHALL VORWÄRTS betrieben wurde. Die Bemühungen, einen leistungsfähigen Bugsierdienst einzurichten, mündeten 1853 in die Gründung einer »Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser«, die unter Federführung H. H. Meiers entstanden war, die MARSCHALL VORWÄRTS übernahm und einen zweiten Radschlepper SIMSON sowie zwölf Schleppleichter in Dienst stellte, womit der Grundriss für den später so umfangreichen, wenngleich öffentlich eher unspektakulären Bugsierdienst des NDL bereits erkennbar ist<sup>22</sup>. Eine 1854 ebenfalls von Meier gegründete »Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser« sowie eine »Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft (in der Meier eine wichtige Rolle spielte) sowie eine Versicherungsgesellschaft für die Binnenschiffahrt mit Doppelsitz in Bremen und Hannoversch-Münden bildeten weitere Bausteine für die künftige Reederei und gingen später in diese auf.

20 Zur Charakterisierung der Meierschen Reederei s. Beutin (wie Anm. 1), S. 49. Nach wie vor ist die Arbeit von Hardegen und Smidt (wie Anm. 1) das biographische Standardwerk über Meier. Es handelt sich um eine Gemeinschaftsarbeit der Tochter H. H. Meiers sowie des im Ersten Weltkrieg gefallenen Historikers und Schülers Dietrich Schäfers, Friedrich Hardegen (1882–1917), der, von seinem akademischen Lehrer angeregt, seit 1911 Forschungen zur Geschichte des NDL betrieb und diese in das Buch hat einfließen lassen. Ein erstes Ergebnis der Forschungen Hs. konnte dieser noch vor dem Krieg veröffentlichen: Die Gründung des Norddeutschen Lloyd, Bremen 1913 (Hrsg. von der Historischen Gesellschaft des Künstlervereins). Eine Biographie Hs. bei Wilhelm Lührs (Hrsg.), Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 205–206.

21 Beutin (wie Anm. 1), S. 80. Eine Charakterisierung des Hauses H. H. Meier findet sich auf S. 70.

22 Szymanski (wie Anm. 1), S. 79–88. Nach wie vor das verdienstvolle wie materialreiche Grundwerk über die Frühgeschichte der bremischen Dampfschiffahrt.

1856 entwarf Meier das Statut einer Reederei mit dem Namen »Norddeutscher Lloyd«. Darin steckte ein gerüttelt Maß an deutschem Dualismus, war der Name doch als Gegenstück zum legendären, 1836 gegründeten Österreichischen Lloyd im damals habsburgischen Triest gedacht<sup>23</sup>, der die bedeutendste Hochseereederei der späteren Doppelmonarchie repräsentierte<sup>24</sup>. Zehn Jahre nach der Gründung des NDL erhielt eine neu gegründete Werft für eiserne Dampfschiffe in Gaarden an der Kieler Förde aus ähnlichen Gründen in ihrem Firmennamen das Attribut des Norddeutschen verliehen<sup>25</sup>.

Einen Mitstreiter fand Meier in dem aus Berlin stammenden Kaufmann Eduard Crüsemann (1826–1869)<sup>26</sup>, der sich fortan an den Planungen intensiv beteiligte. Nach dem Ende des Krimkriegs (1856) zwischen Großbritannien, Frankreich, der Türkei und ihren Verbündeten einerseits und Russland andererseits schien die Gelegenheit für den großen Wurf günstig zu sein. Nun fielen kriegsbedingte Belastungen weg, unter denen die Wirtschaft gelitten hatte, und man glaubte, Kapital günstiger einwerben zu können. Das gestaltete sich sehr mühsam, denn man wollte nicht an die Börse gehen, sondern potentielle Investoren direkt ansprechen. Am 29. November 1856 berichtete das »Bremer Handelsblatt« von der bevorstehenden Gründung. Etwa anderthalb Wochen später, am 8. Dezember 1856 erfolgte die Genehmigung des Statuts durch den Bremer Senat. Am 15. Februar 1857 wurden die ersten Schiffe des Lloyd in Dienst gestellt. Kurz danach, am 18. Februar, erhielt die neue Firma vom Senat die Rechte einer juristischen Person. Zwei Tage später, am 20. Februar 1857, konstituierte sich der Norddeutsche Lloyd offiziell, ein Datum, welches seither als »Geburtstag« des NDL betrachtet wird.

Crüsemann wurde zum Direktor bestellt, H. H. Meier übernahm die Leitung des Verwaltungsrats, ein Amt, welches an Einfluss wesentlich über das eines Aufsichtsratsvorsitzenden nach allgemeinem Verständnis hinausging. Eine Anpassung an heute übliche Verhältnisse sollte erst 1889 durch ein neues Statut nach dem Ausscheiden H. H. Meiers aus dem Unternehmen vorgenommen werden<sup>27</sup>.

Ludwig Beutin hat die Zeitumstände in seiner souveränen Gesamtschau so umschrieben: *»Die 50er Jahre sahen die großen Gründungen auch in Bremen. Ein neuer Typ des Unternehmertums trat auf, der hinausstrebte über die den Einzelnen gesetzten engen Grenzen. Allerdings ist ja der Außenhandel eins der bezeichnenden Tätigkeitsgebiete gerade des einzelnen Kaufmanns, und so boten sich in einer Stadt, die ihm sich widmete, verhältnismäßig wenige Gelegenheiten, Kapitalien zu größerer Wirkung in Gesellschaftsform zu sammeln. Die Maschinenindustrie bot sich kaum schon an. Aber das Verkehrswesen*

23 Ebd., S. 89-90; Beutin (wie Anm. 1), S. 80-81.

24 Dieter Winkler und Georg Pawlik, Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Österreichischer Lloyd 1836–1918, Graz 1986.

25 Christian Ostersehle, Die Norddeutsche Schiffbau AG (NSAG) in Gaarden bei Kiel (1865–1879), in: Mitteilungen des Canal-Vereins, 22/2002, S. 7-146

26 Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.), Bremische Biographie des 19. Jh., Bremen 1912, S. 102-103.

27 Szymanski (wie Anm. 1), S. 89-90; Beutin (wie Anm. 1), S. 81-82.

rief danach. Und so sieht man, während der Handel seine Grundstruktur beibehielt und sich ihr gemäß weiter entfaltete, die neuen Wirtschaftsformen des Großkapitalismus die Gebiete des Kapital- und Seeverkehrs umgestalten«<sup>28</sup>.

### 3. Der NDL 1857–1918: Aufstieg zur Größe

Das erste selbst verdiente Geld dürfte die neue Reederei durch ihre kleine Schlepper- und Leichterflotte eingenommen haben. Dieser Hinweis ist umso wichtiger, weil gerade dieser Unternehmensbereich – trotz seiner kontinuierlichen Weiterentwicklung während der gesamten Lloydgeschichte – stets im Schatten der öffentlichen Aufmerksamkeit stand. Von der Oberweser zog man sich bereits Anfang 1873 infolge der damals nur bedingten Schiffbarkeit dieses Flussabschnitts zurück<sup>29</sup>. Ferner dürfte der wirtschaftlich nicht gerade dynamische Charakter dieses Hinterlands eine Rolle gespielt haben, denn Mittel- und Oberweser sind verkehrsgeographisch nicht entfernt mit der wesentlich leistungsfähigeren Verbindung zwischen Elbe und Havel, mit Anbindung nach Berlin, zu vergleichen, von der Hamburg bis heute profitiert. Bremen entwickelte sich dagegen zum klassischen Eisenbahnhafen<sup>30</sup>, der größere Mühe in den Aufbau der Verbindungen ins Hinterland zu investieren hatte.

Um im zeitlichen Vorgriff die meist verkannte Lloyd-Schleppschiffahrt wenigstens in Skizzenform zu charakterisieren: Sie diente fortan in ihrer Hauptaufgabe der Seeschiffsassistentz<sup>31</sup>, zunächst wohl überwiegend für Schiffe der eigenen Reederei sowie aus dem Verkehr mit schließlich über hundert geschleppten und firmeneigenen, mit einer Nummer versehenen Leichtern, die für den Weitertransport der Frachtgüter sorgten, u. a. nach Hamburg, was ein bezeichnendes Schlaglicht auf die vielfältige Verklammerung beider Häfen wirft. In enger Symbiose mit der Schleppschiffahrt, nämlich zumindest zeitweise unter dem Dach einer gemeinsamen Abteilung (Flussschiffahrt), stand bis nach dem Ersten Weltkrieg die mit einigem Lokalkolorit behaftete Fahrgastschiffahrt auf der Unterweser, zu den Seebädern sowie der Passagiertenderdienst auf der Reede vor Bremerhaven. Hier wurden vor allem Raddampfer eingesetzt, doch einzelne Schraubenschlepper waren, in zeitüblicher Weise, in ihrer Zweitfunktion auch als Passagiertender ausgelegt<sup>32</sup>.

Dagegen befanden sich die beiden hauptsächlich geplanten Geschäftsfelder, die Nordatlantikfahrt und ein Dienst nach England, zum Zeitpunkt der

28 Beutin (wie Anm. 1), S. 78.

29 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), Bericht Generalversammlung (im Folgenden: BGV) 28. 4. 1873.

30 Neubaur, NDL, Bd. 2, (wie Anm. 1), S. 533 - 544.

31 Reinhard H. Schnake, Schlepper des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Hapag-Lloyd, Transport & Service 1970–1994 (Geschichte der Schleppschiffahrt, Bd. 3), Herford 1995.

32 Neben der allgemeinen Lloydliteratur, die diesen Bereich stellenweise erwähnt, s. Günter Benja, Niederweser-Lustfahrten: eine Chronik, Bremen 1983; ders., 150 Jahre Bremer Seebädertörns. 1837–1957, Bremen 1989.

Gründung lediglich in der Planung, erste Schiffe hatte man schon in Auftrag gegeben. Auch die Verbindung mit Großbritannien wurde als eine wichtige Ergänzung betrachtet. Schließlich handelte es dabei um die seit etwa 1700 größte europäische Seehandels- und schließlich Kolonialmacht, die obendrein seit dem Ende des 18. Jahrhunderts Vorreiter der europäischen Industrialisierung wurde und im viktorianischen Zeitalter eine weitere, ungeheure Expansion erlebte. So verwundert es nicht, dass der allgemeine bremische Englandhandel in jenen Jahren eine positive Tendenz aufwies. Die Einfuhren von dort verdreifachten sich zwischen 1857 und 1868<sup>33</sup>. Dies alles liefert eine hinreichende Erklärung für die Einrichtung dieses dritten Standbeins des Lloyd.

Ein weiteres Geschäftsfeld muss noch gewürdigt werden, auch wenn dies in der einschlägigen Literatur als eine Nebensache angesehen wird. Analog zu seinem namentlichen Gegenstück in London engagierte sich das Unternehmen im Assekuranzgeschäft, also der Seeverversicherung. Zunächst unterhielt man sogar Filialen in Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Marseille und Le Havre, plante also wohl ein groß angelegtes Engagement, doch dieses Netz wurde bereits 1859 aufgegeben<sup>34</sup>. Fortan wurde dieser Geschäftszweig als eine Abteilung unter vielen von Bremen aus betrieben und besaß, wohl im Gegensatz zu den Intentionen bei der Gründung, nur ein geringes Gewicht innerhalb des Geschäftsvolumens<sup>35</sup>. Für das Rechnungsjahr 1930 wird dieser marginal gewordene Bereich zum letzten Mal im Jahresbericht erwähnt<sup>36</sup>.

Die ersten Jahre des neuen Unternehmens gestalteten sich schwierig. Dessen erste Seeschiffe waren sechs kleinere Dampfer für die Englandfahrt, die Vogelnamen trugen und ab Herbst 1857 bis in das Jahr 1858 hinein der Flotte zuliefen<sup>37</sup>, nach London, Hull und gelegentlich nach Newcastle-upon-Tyne fuhren und nicht zuletzt in der bedeutenden Viehfahrt zwischen dem Großherzogtum Oldenburg und England Verwendung fanden. Dieser Dienst litt unter Anlaufschwierigkeiten, spielte sich aber nach 1859 ein<sup>38</sup>.

Noch komplizierter gestalteten sich die Anfänge in der Transatlantikschieffahrt. Wie im Fall der Englanddampfer, hatte man auch hier britische Werften für die Neubauten herangezogen, befand sich doch der deutsche Schiffbau damals noch weitgehend in der vorindustriellen Phase der Fertigung hölzerner Segelschiffe. Gegenüber Hamburg bestand dringender Nachholbedarf, denn die konkurrierende Hapag verkehrte bereits seit 1856 mit Schraubendampfern zwischen Hamburg und New York. Gleich vier Schiffe ähnlicher Größe gab der NDL für die Nordatlantikfahrt in Auftrag, zwei davon (BREMEN und NEW YORK) bei Caird & Co. in Greenock, zwei weitere (HUDSON

33 Wilhelm Lührs, *Die Freie Hansestadt Bremen und England in der Zeit des Deutschen Bundes (1815–1867)* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 26), Bremen 1958, S. 149.

34 NDL, *Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen 1857–1927*, Berlin 1927, S. 42.

35 So wies für 1905 die Assekuranz einen Gewinn von 170 000 Mark aus, im Vergleich zum Reingewinn von rund 11 Millionen Mark eine bescheidene Summe, s. NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 5. 4. 1906.

36 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 16. 4. 1931.

37 Kludas, *Seeschiffe NDL*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 8–9.

38 Szymanski (wie Anm. 1), S. 325–327.

und WESER) bei Palmer in Jarrow am Tyne. Im Juni 1858 stach die BREMEN als erstes Schiff in See, doch eine Serie von Unglücksfällen (darunter ein Großbrand und eine Strandung) führte noch im gleichen Jahr dazu, dass sich der angestrebte Dienst nicht mit vier, sondern nur mit zwei Schiffen (BREMEN und NEW YORK) entfalten konnte<sup>39</sup>.

Wirtschaftliche Probleme gesellten sich diesen Anlaufschwierigkeiten hinzu. Nach einer internationalen Hochkonjunktur in den 1850er Jahren, gepaart mit Hyperspekulation und Überforderung der Kreditwirtschaft, brach im Sommer 1857 in den USA eine Börsen- und Bankenkrise aus, die im Spätherbst desselben Jahres den europäischen Kontinent erreichte und im November in Hamburg zu einer Börsenpanik sowie zu etlichen Zusammenbrüchen von Unternehmen und zu einer Stützungsaktion des Hamburger Senats führte. In Bremen hatte man es mit der Hyperspekulation nicht so weit getrieben wie im Vorfeld der Krise in Hamburg. Vor allem aber gelang unter Federführung der durch H.H. Meier 1856 gegründeten Bremer Bank, die bis 1875 das Recht besaß, eigene Noten zu emittieren, eine Stützungsaktion. Die generelle Panik beruhigte sich gegen Jahresende, die Auswirkungen der Krise waren aber noch Monate später spürbar und dürften das Anfangsgeschäft des Lloyd zusätzlich belastet haben<sup>40</sup>. Die Zeichnung des Kapitals verlief jedenfalls schleppend und nicht im Sinne der Initiatoren: Statt der vorgesehenen 4 Millionen konnten bis Frühjahr 1858 nur 2 863 200 Taler gezeichnet werden<sup>41</sup>. Zunächst operierte man bis einschließlich 1859 in roten Zahlen. Die dennoch für 1858 ausgeschüttete Dividende von 5 % ist als Bauzins zu verstehen. Erst 1860 erreichte der Lloyd die Gewinnzone. Doch mittlerweile hatte sich Nervosität unter den Aktionären breit gemacht. Sieben von ihnen, in der Mittelweserstadt Minden ansässig, richteten im März 1860 ein entsprechendes Schreiben mit etlichen kritischen Fragen zur Rentabilität des NDL und einer Forderung nach einer speziellen Untersuchungskommission an die Unternehmensleitung. Eine ausführliche Antwort, von der auch die übrigen Aktionäre Kenntnis erhielten, konnte die Bedenken aus Minden schließlich zerstreuen<sup>42</sup>.

Für Meier und Crüsemann dürften die ersten drei Jahre mit großer Anspannung verbunden gewesen sein. Sie haben sich mit Sicherheit vom Prinzip Hoffnung leiten lassen, einen wirtschaftspsychologisch essentiellen Faktor,

39 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 17-24, 27-29; ders., Seeschiffe NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 10.

40 Hauptsächlich hierzu, vor allem aus Sicht des am meisten betroffenen Hamburg s. Gerhard Ahrens, Krisenmanagement 1857. Staat und Kaufmannschaft in Hamburg während der ersten Weltwirtschaftskrise (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte Bd. XXVIII), Hamburg 1986. Vgl. die Einschätzung bei Beutin (wie Anm. 1), S. 83, und die Darstellung bei Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1995, S. 236. Zur Bremer Bank s. die Charakterisierung bei Beutin (wie Anm. 1), S. 79, sowie das neue Werk von Harald Wixforth, »Unserer lieben ältesten Tochter« 150 Jahre Bremer Bank, Bremen 2006.

41 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 27; NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 27. 4. 1858.

42 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 24. 4. 1860.

der in der historischen wie aktuellen Betrachtung über Erfolge und Misserfolge von Unternehmen stets unterschätzt wird. In diesem Fall führte er aber zum Ziel.

1861 konnte schließlich, wie in den Folgejahren, eine Dividende von 2 % ausgeschüttet werden. Zwar drückte der amerikanische Bürgerkrieg (1861–1865) auf das Geschäft, stellte aber die Rentabilität nicht prinzipiell in Frage. Vornehm sprach man 1863 über »die fortdauernden Wirren in Amerika«<sup>43</sup>, ein geschäftstaktisch vielleicht verständliches, historisch und politisch aber krasses Understatement. Doch ein Jahr später hatte man sich den Realitäten angenähert, denn nun war von den Folgen »...des nun schon drei Jahre dauernden Bürgerkrieges in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und der in einzelnen Teilen derselben immer mehr um sich greifenden Zerrüttung der Zustände«<sup>44</sup> die Rede. Allerdings hielt man diese Belastung wohl nur für temporär. Aufgrund der Gewinnlage dürfte sich ein Grundvertrauen in das Geschäft der Reederei gefestigt haben. Schließlich konnte das zu den Nordstaaten gehörende New York von der internationalen Schifffahrt ohne weiteres angelaufen werden, denn die relativ schwache Marine der Konföderierten war nur zu einzelnen waghalsigen Kaperkreuzfahrten in der Lage, die aber den Liniendienst des NDL und anderer europäischer Reedereien nicht tangierten<sup>45</sup>.

Durch das rasche Vordringen der Unionsstreitkräfte in das Mississippital zur strategischen Abschnürung der Südstaaten wurde 1863 als die Wende im amerikanischen Bürgerkrieg zugunsten des industriell hoch überlegenen Nordens erreicht, nachdem bereits New Orleans im April 1862 eingenommen worden war<sup>46</sup>. So nimmt es nicht wunder, dass sich die wirtschaftlichen Verhältnisse auf dem Nordatlantik noch vor Ende des Konflikts aufhellten und 1864 beim Lloyd ein erheblich höherer Gewinn mit entsprechender Dividendenausschüttung verzeichnet werden konnte. Das scheint einige Aktionäre überrascht zu haben. Einer von ihnen, der renommierte bremische Segelschiffsreeder C. H. Wätjen, schrieb am 29. April 1865 in einem Brief an seinen Sohn über die Dividende für das Geschäftsjahr 1864: »Unsere Lloydaktien haben wir zu früh verkauft. An eine Dividende von 10 % hatte niemand gedacht, aber es wird wohl nicht so fortgehen«<sup>47</sup>.

Kurz nach der Kapitulation der Südstaaten in Virginia vor den überlegenen Truppen des Nordens am 9. April 1865<sup>48</sup> wurde beim Lloyd über den »nun schon vier Jahre[n] andauernden Bürgerkrieg[es] in den Vereinigten Staaten von Nordamerika«<sup>49</sup> sinniert. Doch stellte man zutreffend fest, dass die eigene

43 Ebd., BGV 28. 4. 1863.

44 Ebd., BGV 29. 4. 1864.

45 Wätjen (wie Anm. 13), S. 49–65.

46 Udo, Sautter, Geschichte der Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1986, S. 226.

47 Zitiert nach Wätjen (wie Anm. 13), S. 65.

48 Sautter (wie Anm. 46), S. 227.

49 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 28. 4. 1865. Die Weser-Zeitung hatte ihr Publikum erst am 23. April in einem Extrablatt von der Kapitulation informiert und berichtete in der Abendausgabe vom 24. 4. 1865 ausführlicher.

Transatlantikfahrt von dem Krieg nicht mehr beeinträchtigt wurde<sup>50</sup>. Ein Jahr später konnte man schließlich die »*endliche Beilegung des amerikanischen Bürgerkrieges*«<sup>51</sup> konstatieren. Ein vergleichsweise kurzes Intermezzo war dagegen der deutsch-dänische Krieg 1864 gewesen, der den NDL dazu veranlasste, seine Seeschiffe für ein Vierteljahr unter der neutralen russischen Flagge laufen zu lassen<sup>52</sup>.

Der nunmehr mit Erfolg eingeleitete Betrieb zog Konkurrenz an. 1865 versuchte ein deutsch-amerikanisches Unternehmen namens »Nordamerikanischer Lloyd«, unter der Federführung des bremischen Handelshauses Gebrüder Rüger, mit drei Schiffen in den Wettbewerb mit dem so namensähnlichen NDL auf der Nordatlantiklinie zu treten. 1867 trat die Reederei unter der Bezeichnung »New York - Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft« auf, als Agent fungierte in beiden Fällen die bremische Firma Reck & Co. Doch blieb dieser Versuch ohne Erfolg, ähnlich wie ein anderes Experiment eines amerikanischen Reeders, dessen Dampfer nach der ersten Abfahrt aus Bremerhaven 1865 strandete<sup>53</sup>.

Die bereits eingesetzte erfreuliche Tendenz in der Rentabilität des NDL setzte sich für den Rest des Jahrzehnts fort. 1866 führte zwar der »*gottlob kurze Krieg im deutschen Vaterlande*« zu »*zeitweiligen Verkehrsstockungen*«<sup>54</sup>, wie man sich ein Jahr später ausdrückte, doch konnte dieser Konflikt zwischen Preußen und Österreich um die innerdeutsche Hegemonie das günstige Geschäftsergebnis jenes so wichtigen Jahres keineswegs trüben.

Der Lloyd tat in dieser Dekade einiges, um sein Angebot zu verbessern. Nach der teilweise verpatzten Premiere im Nordatlantikdienst baute er seine Flotte erheblich aus. Caird in Greenock war zur Hauswerft avanciert und lieferte von 1861 bis 1869 neun Dampfer für die Verbindung nach New York, die 1868 durch eine Zweiglinie nach Baltimore, 1869 durch eine weitere Verbindung in die Karibik ergänzt wurde. Diese beiden neuen Dienste erhielten bis 1870 zehn weitere bei Caird erbaute Dampfer. Ferner wurde die Anfahrt, besonders der Auswanderer, dadurch erleichtert, dass 1862 die so genannte »Geestebahn« zwischen Bremen und Bremerhaven in Betrieb ging und die zeitraubende Flussfahrt auf der Unterweser überflüssig machte<sup>55</sup>.

Am Vorabend des deutsch-französischen Krieges 1870/71 erfreute sich der NDL nach wie vor einer guten Ertragslage. Dieser relativ kurze Konflikt wurde in seinen hauptsächlich strategischen und politischen Ergebnissen an Land ausgefochten, während die deutsche Marine zum größten Teil inaktiv blieb. Doch ergaben sich für die deutsche Seeschiffahrt bedrohliche, zumindest lästige Konsequenzen. Allgemein wurden Aufbringungen durch die überlegene französische Flotte befürchtet, die von August bis Oktober 1870 eine

50 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 28. 4. 1865.

51 Ebd., BGV 27. 4. 1866.

52 Thiel, NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 94. Vgl. die Einträge im Hauptbuch einkommender Schiffe in Bremerhaven (StAB 4,20 - 1223).

53 Beutin (wie Anm. 1), S. 85, 290 - 291.

54 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 23. 4. 1867.

55 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 30 - 34, 45 - 46, 49 - 52.

Blockade vor der deutschen Küste ausübte. So musste der Schiffsverkehr zunächst ruhen. Nach Ende der Blockade wurde der Transatlantikverkehr unter den härteren Wetterbedingungen des Spätherbstes und hereinbrechenden Winters zeitweise rund um Schottland geleitet. Diese besonderen Umstände gerieten am 28. November 1870 dem Dampfer UNION zum Verhängnis, als dieser unter Totalverlust an der schottischen Ostküste strandete, zum Glück ohne Personenschaden<sup>56</sup>. Zumindest einige der kleineren Englanddampfer setzten vorübergehend das »Red Ensign«, die in diesem Krieg neutrale britische Handelsflagge<sup>57</sup>. Derartige Kalamitäten konnten dem in jenem Jahr sowie im folgenden Jahr der deutschen Reichsgründung günstigen Geschäftsabschluss nur begrenzt etwas anhaben. Diese Glückssträhne hielt bis einschließlich 1873 an.

Zum besseren Verständnis des weiteren Geschäftsgangs ist ein Blick auf die gesamtökonomische Entwicklung hilfreich. Nach den Ergebnissen der neueren wirtschaftshistorischen Forschung war 1869 in Deutschland ein Aufschwung eingetreten, der durch den Krieg 1870/71 zwar gestört, jedoch nicht zum Erliegen gebracht wurde. Diese Phase ist allgemein unter dem Begriff der Gründerzeit in die Geschichte eingegangen: »*Kriegsnachfrage, verstärkte Investitionen und privater Verbrauch wirkten zusammen, insbesondere im Wohnungsbau. [...] Die 5 Milliarden Goldfrancs der französischen Kriegsschuld, von denen etwa die Hälfte den Kapitalmarkt unmittelbar beeinflussten, erhöhten die Liquidität. Die Gründungsmode wurde begünstigt durch das neue Aktiengesetz, das nur Eisenbahngesellschaften und Notenbanken genehmigungspflichtig machte*«<sup>58</sup>. Doch entstand um 1872/73 in der gesamten Wirtschaft eine Phase verstärkter Unsicherheit: »*Im Mai 1873 erlebte Wien eine Börsenpanik, im Herbst folgte eine Kreditkrise. Neben Österreich und den USA wurde Deutschland am stärksten von den nun hereinbrechenden Schwierigkeiten betroffen. Zahlreiche Geschäftszusammenbrüche waren die Folge*«<sup>59</sup>. Die anschließenden Jahre waren in Deutschland von Stagnation geprägt, vor allem in den Jahren 1874 bis 1879, »*wobei das Nettosozialprodukt in laufenden Preisen um 15 % zurückging. Der Eisenverbrauch fiel in Deutschland auf weniger als die Hälfte. In der Gründung von Aktiengesellschaften trat 1878 eine Pause ein. Grundstücke, Häuser, Mieten, Wertpapiere verloren, die Zahl der Arbeitslosen stieg*«<sup>60</sup>.

Geradezu spiegelbildlich findet sich dieser Verlauf in den Geschäftsergebnissen des NDL wieder. Das Jahr 1874 brachte einen schweren Verlust, der von der Unternehmensleitung einer im Vorjahr ausgebrochenen Wirtschaftskrise in den USA zugeschrieben wurde<sup>61</sup>. Der Zusammenbruch eines großen

56 Einige Angaben in: N. N., Der Norddeutsche Lloyd in den Kriegsjahren 1866–1870/71–1914/15, in: Jahrbuch des NDL 1914/1915, hier S. 58–61.

57 Thiel, NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 124.

58 Hermann Kellenbenz, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Bd. II. Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, München 1981, S. 313.

59 Ebd., S. 314.

60 Ebd.

61 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 26. 4. 1875.

Bankhauses stürzte 1873 etliche Unternehmen in den Ruin, darunter allein 89 Eisenbahngesellschaften. Er löste in den Vereinigten Staaten eine Depression aus, die bis 1877 dauerte<sup>62</sup>.

Zwar besserte sich beim Lloyd nach dem defizitären Jahr 1874 die Ertragslage, sie blieb aber vergleichsweise mager, was nicht zuletzt mit der Wirtschaftskrise in den USA zusammenhing. Die allgemeine Verunsicherung hielt also an und wurde unternehmensintern 1875 durch zwei schwere Unglücksfälle genährt: Die Strandung des Transatlantikdampfers DEUTSCHLAND am 5. Dezember 1875 in der Themsemündung mit 57 Toten und das Bombenattentat im Rahmen eines Versicherungsbetrugs durch den Deutschamerikaner Thomas am 11. Dezember 1875 in Bremerhaven auf den Dampfer MOSEL sowie den beigegebenen Lloyd-Schlepper SIMSON (81 Tote)<sup>63</sup>. Kein Wunder, dass man anschließend diese beiden tragischen Ereignisse für das relativ magere Resultat des Vorjahres mitverantwortlich machte<sup>64</sup>.

Die Statistik über die von Bremerhaven nach New York (genauer gesagt: dem in Hoboken/New Jersey gegenüber der Stadt gelegenen Terminal des NDL) pro Jahr reisenden Passagiere entwickelte sich in den 1870er Jahren zunächst in einer richtungslosen Zickzackkurve nach oben (1873 rund 41 000) und unten (1877 14 200). Danach wies aber der Trend steil aufwärts und erreichte 1880 die Marke von rund 53 000 Passagieren<sup>65</sup>.

Neben diesen besonderen Faktoren erklärt jedoch vor allem der Blick auf die allgemeine Wirtschaftskonjunktur hinreichend, weshalb die Reedereileitung in jenen prekären Jahren vorsichtig operierte und sich bis 1877 nicht die Ausschüttung einer Dividende zutraute. 1878 war dies wieder möglich geworden, doch im Folgejahr war nur ein äußerst magerer Gewinn zu verzeichnen, der auf Totalverluste und die Abschreibungen zweier Schiffe zurückgeführt wurde: die am 23. Juni 1879 in der Ostsee von einer norwegischen Bark gerammte CONDOR und den in der Nacht vom 3. auf den 4. Januar 1880 vor Terschelling gestrandeten Dampfer HANSA<sup>66</sup>. In den Folgejahren hellte sich das Bild in den Bilanzen wieder auf.

Angesichts der in der Gründerzeit vorherrschenden unsicheren Wirtschaftslage, aber auch derartiger Wechselfälle wirtschaftete man beim Lloyd nach wie vor konservativ, wie man heute sagen würde. Das langfristige Wohl der Firma stand eindeutig über dem bereits angesprochenen, in heutiger Terminologie umschriebenen »shareholder value«. Dieser Geist kam um 1873 in einer offiziellen Antwort an eine Gruppe von Aktionären zum Ausdruck, der knapp und klar folgende Grundsätze mitgeteilt wurden: »*Im Interesse der Gesamtheit, welcher das großartige Unternehmen des Norddeutschen Lloyd seine*

62 Sautter (wie Anm. 46), S. 274.

63 Michael Klaus Wernicke, *Gescheiterte Rettung. Fünf Franziskanerinnen und der Schiffbruch der DEUTSCHLAND im Jahre 1875*, Hamburg 1995; Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 79-83; Thiel, *NDL*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 151-153.

64 *NDL 1857-1906* (wie Anm. 7), BGV 29. 4. 1876.

65 Zahlen bei Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 217.

66 *NDL 1857-1906* (wie Anm. 7), BGV 20. 4. 1880; Kludas, *Seeschiffe NDL*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 8, 38.

*Dienste erweist, liegt es offenbar, daß seine Aktien möglichst in festen Händen bleiben, in solchen, die an einmaligen hohen Dividenden und an zeitweilig hohem Kurse nicht interessiert sind*«<sup>67</sup>. Man legte also nach wie vor Wert auf eine seriöse Kaufmanns- und Bankenklientel unter den Aktionären und war bestrebt, undurchsichtige Spekulanten und neunmalklugen Finanzjongleure vom Unternehmen fernzuhalten. Im Übrigen hatte man nicht nur unter bremischen Kaufleuten Aktienpakete verteilt, sondern auch an ein auswärtiges Publikum, wie das Mindener Beispiel beweist. Sogar in der konkurrierenden Schwesterstadt Hamburg saßen offenbar Lloydaktionäre<sup>68</sup>.

Ein späterer Paradigmenwechsel in der Geschäftspolitik des NDL zugunsten einer stärkeren Berücksichtigung von Aktionärsinteressen ist zumindest bis zum Ersten Weltkrieg nicht erkennbar. Bei der konkurrierenden Hapag dachte man übrigens ähnlich. In deren Aufsichtsrat hatte der Hamburger Segelschiffsreeder Carl Laeisz (1828–1901) das Sagen. Ihm wurde um 1890 der Ausspruch zugeschrieben: »Zweck der Gesellschaft [der Hapag] ist Betrieb der Reederei, aber nicht die Zahlung von Dividenden«<sup>69</sup>.

Nach wie vor zog in Bremen beim NDL H. H. Meier als einflussreicher Vorsitzender des Verwaltungsrats seine Fäden und dürfte schon aus dieser Position heraus für Kontinuität im Geschäftsgebaren und den damit verbundenen Grundauffassungen gesorgt haben. Direktor Crüsemann war am 1. September 1869 im Alter von nur 43 Jahren gestorben<sup>70</sup>. Das Duumvirat Hermann Peters und Carl Stockmeyer, die beide aus dem Management des NDL stammten, übernahm seine Nachfolge. Peters indes starb bereits am 9. Dezember 1872, Stockmeyer am 8. März 1877 in den Sielen. Beider wurde zwar respektvoll gedacht<sup>71</sup>, doch werden sie, falls überhaupt erwähnt, in der bisherigen Lloydhistoriographie bestenfalls als Figuren des Übergangs ohne größeres firmenhistorisches Profil charakterisiert<sup>72</sup>. Wesentlich bedeutsamer für die Unternehmensgeschichte bewertet die Literatur übereinstimmend deren 1877 berufenen Nachfolger: Johann Georg Lohmann (1830–1892), der vor seinem

67 Zit. nach Beutin (wie Anm. 1), S. 82.

68 Eine Aktionärsliste von 1867 faksimiliert bei Wiborg (wie Anm. 1), S. 30. Ein Hamburger Beispiel: Johann Heinrich Goßler (1805–1879), Mitinhaber der Hamburger Privatbank Joh. Berenberg, Goßler & Co., s. Ostersehle (wie Anm. 25), S. 19.

69 Zit. nach Susanne Wiborg, Albert Ballin, Hamburg 2000, S. 25. Demnach versuchte der seit 1888 amtierende Direktor Albert Ballin zwar, höhere Dividenden auszuschütten, traf aber auf den energischen Widerspruch von Laeisz. Die Dividendenpolitik der Hapag scheint sich danach nicht grundlegend geändert zu haben, vgl. Schaubild bei Wiborg (wie Anm. 1), S. 190–191.

70 Historische Gesellschaft (wie Anm. 26), S. 103.

71 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 28. 4. 1873, 30. 4. 1877, Lindeman (wie Anm. 1), S. 54–55.

72 So z.B. bei Neubaur, NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 33, 44; Bessell (wie Anm. 1), S. 38, 46. Neubaur hat Peters und Stockmeyer in seinem Abschnitt über Biographien von maßgeblichen Führungspersönlichkeiten des Lloyd ebenfalls nicht aufgenommen, s. NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 589–616. Auch in der Bremischen Biographie des 19. Jahrhunderts (s. Anm. 26) sind sie nicht zu finden. Hier besteht noch Forschungsbedarf.

Eintritt im Handel zwischen Bremen und dem brasilianischen Bahia eine wichtige Rolle spielte<sup>73</sup>, sollte als Lloyddirektor für eigene Akzente sorgen.

Bei den Liniendiensten lagen in den 1870er Jahren für den NDL Erfolg und Misserfolg dicht beieinander, und das betrifft nicht nur das konjunkturelle Auf und Ab in den angestammten Fahrtgebieten USA und England, in denen sich inzwischen Routine eingestellt hatte. 1874 musste der Westindiendienst aufgegeben werden. Vier Jahre später wurde die Zweiglinie nach Baltimore, bis dahin ein Gemeinschaftsunternehmen des Lloyd und der Baltimore & Ohio Railroad Co., vom NDL ganz übernommen. Man dachte damals schon in integrierten Transportketten. 1876 konnte ein neues Kapitel aufgeschlagen werden, als eine Verbindung zur Ostküste Südamerikas geschaffen wurde, was man zwar schon für 1874 geplant, jedoch wegen einer problematischen Schifffahrtskonjunktur zurückgestellt hatte. Diese Veränderungen gingen mit entsprechenden Bauprogrammen einher, wobei nach wie vor britische Werften (Caird, aber auch andere Firmen) bevorzugt wurden<sup>74</sup>. Die einschlägigen deutschen Eisenschiffswerften waren in jenen Jahren erst im Entstehen und galten in ihren jeweiligen Frühphasen als noch wenig konkurrenzfähig gegenüber dem Ausland.

Das nun folgende Jahrzehnt wies eine nur bedingte allgemeinerwirtschaftliche Expansion auf: *»Der Beginn der achtziger Jahre brachte eine kurze, schwache Aufschwungphase. Der Schutzzoll kam dabei der Erzeugung von Kohle und Eisen sowie der Spinnerei zugute, und der Eisenbahnbau in Amerika lockte zu Kapitalanlage und Güterausfuhr. Günstige Aussichten in Übersee ließen die Auswanderung wieder anschwellen, zumal in den langen Stockungsjahren 1883–1887. Der Preisrückgang verstärkte sich. Während der ganzen Zeit nahm in Deutschland die Roheisenerzeugung von 3,4 auf 4 Mill. t zu, ebenso stiegen der Eisenverbrauch pro Kopf sowie die Erzeugung von Wollgarn und Wollwaren. Schwindender Unternehmerngewinn verstärkte die Tendenz zu Kartell- und Trustbildung«*<sup>75</sup>. So kann für diese Jahre keine einheitliche Konjunktur festgestellt werden, sondern wir haben es mit einzelnen branchenspezifischen Sonderentwicklungen zu tun, die eine grundlegende Differenzierung erfordern. Beim NDL konnte man von Glück sagen, dass das eigene Geschäft, wie etwa die Auswanderung, eher begünstigt wurde<sup>76</sup>.

Insgesamt bedeuteten die 1880er Jahre eine besonders prosperierende Phase in der Lloydgeschichte, und damit stand man unter den großen Transatlantikreedereien keineswegs allein. Allerdings sah es in anderen Fahrtgebieten,

73 Angefüllt mit vielen persönlichen und pittoresken, aber ins Banale gehenden Details und sicherlich nicht kritisch ist ein von der Ehefrau Lohmanns kurz vor dessen Tod initiiertes Privatdruck: Clarissa Lohmann, *Erinnerungen aus dem Leben Georg Lohmanns*, Bremen 1891, ferner in: Historische Gesellschaft (wie Anm. 26), S. 283–285; Neubaur, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 599–602. NDB 15, 1987, S. 127f. Einige biographische Angaben finden sich bei Thiel, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 100.

74 Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 46, 49–52, 76–87.

75 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 314.

76 Zahlen über die Passagierbeförderung zwischen 1880 und 1890 finden sich bei Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 217.

wie der Ostsee, keineswegs gut aus. So wirkte sich etwa zwischen 1883 und 1886/87 eine allgemeine Schifffahrtskrise bei flauer Allgemeinkonjunktur und Verfall der Frachtraten in der Verlängerung auf die Werften aus, die über Auftragsmangel der Reederschaft klagten<sup>77</sup>. Doch die großen Atlantikreedereien scheinen diesem bedrohlichen Trend in ihren Geschäftsergebnissen zumindest teilweise ausgewichen zu sein, trotz gewisser Einbußen im Transportaufkommen Mitte der 1880er Jahre. Die positive Gesamtentwicklung galt auch für den Lloyd und bewahrte dessen Bilanzen vor Einbrüchen<sup>78</sup>. Im Gegenteil: Zwischen 1880 und 1890 wurden Dividenden von 5 % zur Regel. In sieben Jahren kam sogar noch eine Superdividende hinzu, die zwischen 1 1/2 und 7 % lag. Das Aktienkapital hatte sich von (wegen der Währungsumstellung 1875 nachträglich umgerechneten) rund zwei Millionen Goldmark auf fast zwanzig Millionen 1880 beinahe verzehnfacht<sup>79</sup>. Bei der Konkurrenz sah es ähnlich aus. So muss sich in jenen Jahren, zwar nicht durch Bilanzen überliefert, aber in Gestalt untrüglicher äußerer Anzeichen dokumentiert, die Rentabilität der White Star Line in Liverpool mehr als zufrieden stellend entwickelt haben<sup>80</sup>.

Vor dem Hintergrund der guten Konjunktur der 1880er Jahre ist die Übernahme des staatlich subventionierten Reichspostdampferdienstes 1886 nach Ostasien und Australien durch den NDL zu sehen. Zwar kam diese neue Linie nur unter großen Bedenken der Firmenleitung zustande und wurde allenthalben als eine Art wirtschaftspolitischer »Sündenfall« angesehen. Zudem schrieb der neue Dienst bis 1893 tiefrote Zahlen, die vor allem auf dem Nordatlantik wieder ausgeglichen werden mussten. Aber die Gesamtbilanz belegt, dass man sich ein derartig kostspieliges Experiment in jenen Jahren wirtschaftlich leisten konnte<sup>81</sup>. Eine expansive Dynamik in der Passagierbeförderung entfaltete

77 Christian Ostersehlte, Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern, Hamburg 2004, S. 77-79. Die dortigen Angaben basieren auf Berichten der Kieler Handelskammer.

78 Entsprechende Zahlen für Hapag und Lloyd bei Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 216-218.

79 Eine Tabelle bei: Moritz Lindeman, Der Norddeutsche Lloyd von 1857 bis 1882, Bremen 1882, S. 52 (Tabelle 9).

80 Im September 1885 beehrten die Aktionäre den Gründer der White Star Line, den Liverpooler Reeder Thomas Henry Ismay (1837-1899), in einer Feierstunde an Bord eines Dampfers der Reederei mit einem wertvollen Silberservice. Zur gleichen Zeit ließ sich die Familie Ismay in Dawpool bei Liverpool ein feudales Anwesen errichten, s. Wilton J. Oldham, The Ismay Line. The White Star Line and the Ismay family story, Liverpool und London 1961, S. 13, 60, 68, 78-88.

81 Zu diesem gewichtigen Kapitel der Reedereigeschichte s. (neben der allgemeinen Lloyd-Literatur): Paul Neubaur, Die Deutschen Reichspostdampfer nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe, Berlin 1906; Glade (wie Anm. 1); Christine Reinke-Kunze, Die Geschichte der Reichs-Post-Dampfer. Verbindung zwischen den Kontinenten 1886-1914, Herford 1994. Eine eigene kleine Übersicht: Der Reichspostdampferdienst des Norddeutschen Lloyd, in: Hartmut Roder (Hrsg.), Bremen-Ostasien. Eine Beziehung im Wandel. 100 Jahre Ostasiatischer Verein Bremen, Bremen 2001, S. 215-220.

die Fernostfahrt bis etwa zur Jahrhundertwende nicht, worin ein großer Gegensatz zum eigentlichen Kerngeschäft des Lloyd auf dem Atlantik lag. Doch konnten nach 1900 doch noch Steigerungsraten erzielt werden. Schon in der Anfangszeit, aber vor allem im Zeichen wachsender Entfaltung wurde der Reichspostdampferdienst durch Zubringerdienste ergänzt. Es begann 1886 mit einer Zweiglinie von Australien zu den pazifischen Inseln sowie von Penang nach Sumatra (ab 1889). Vor allem aber baute man ab 1899 die fernöstlichen Küsten- und Zubringerdienste aus und erwarb zwei britische Reedereien (East Indian Ocean SS Co. Ltd., Liverpool, und Scottish Oriental SS Co., Glasgow) mit einer ansehnlichen Flotte von insgesamt 25 Küstendampfern, weitere Neubauten kamen in der Folgezeit hinzu<sup>82</sup>. Ohne Zusammenhang mit dem Kriegsausbruch liefen die Subventionen 1914 im Reichspostdampferdienst aus<sup>83</sup>.

H. H. Meyer hatte vor dessen Etablierung die wirtschaftlichen Perspektiven Ostasiens wohl ein wenig zu rosig gesehen. Dasselbe galt für Australien, dessen Aufnahmefähigkeit für europäische Auswanderer von ihm überschätzt wurde<sup>84</sup>. Die nachfolgende Erfahrung lehrte vielmehr, dass in Ostasien (besonders in China) zwar Fortschritte zu erzielen waren, die zahlreichen innerchinesischen Wirren eine größere Dynamik aber blockierten<sup>85</sup>. In Australien hatte um die Mitte des 19. Jahrhunderts zwar eine bedeutende Einwanderungswelle eingesetzt, doch nachfolgend minderten eine ausstehende Landreform (die für Neusiedler attraktiv gewesen wäre), mancherlei soziale Auseinandersetzungen sowie eine seit 1860 restriktive Einwanderungspolitik zunächst Großbritanniens, ab 1901 des Australischen Bundes, die Attraktivität für potentielle Immigranten<sup>86</sup>. Jedenfalls war die wirtschaftliche Ausstrahlung dieser Fahrtgebiete mit der ungeheuren, wenngleich durch periodische Krisen unterbrochenen Dynamik der USA im 19. und frühen 20. Jahrhundert keineswegs zu vergleichen, weswegen die Blümenträume Meiers nicht reiften.

Mit der Einrichtung des Reichspostdampferdienstes waren im Wesentlichen die Grundsteine des weltumspannenden Liniennetzes des Lloyd gelegt. Der NDL hatte mit den Fahrtgebieten Nord- und Südamerika sowie Ostasien und Australien seine geschäftlichen Schwerpunkte gefunden. Natürlich erfolgte bis 1914 noch eine Weiterentwicklung im Detail und der Ausbau eines komplexen Filigrans von Neben- und Zweiglinien. Die zeitgenössische wie spätere Lloydliteratur strotzt vor Tabellen, Karten und anderen Detailangaben über die Einrichtung von Haupt-, Neben- und Zweiglinien. Ebenso kann das weit verzweigte Netz der Agenturen in Europa und Übersee, das die Vielzahl von Geschäftspartnern und -kontakten sowie deren Einbindung in lokale Strukturen trefflich widerspiegelt, aus diesen Quellen bis ins Detail rekonstruiert werden<sup>87</sup>.

82 Zahlen bei Glade (wie Anm. 1), S. 88, und bei Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 217, Bd. 2, S. 223. Zu den Küstendiensten ebd., S. 115-125.

83 Wiborg (wie Anm. 1), S. 195.

84 Hardegen und Smidt (wie Anm. 1), S. 246.

85 Glade (wie Anm. 1), S. 90-99.

86 C. M. Clark, A history of Australia (4 Bde.), Melbourne 1971-1977.

87 Nur summarisch ist auf das umfangreiche Karten-, Zahlen- und Datenmaterial in der einschlägigen Lloydliteratur zu verweisen. Weitere substantielle wirtschafts-

Neben der Aufnahme des Verkehrs nach Ostasien und Australien standen die 1880er Jahre vor allem im Zeichen der Schnelldampfer auf dem Nordatlantik. Im August 1880 wurde das erste Schiff der später so genannten »Flüsse«-Klasse<sup>88</sup> bei John Elder & Co. in Glasgow in Auftrag gegeben und im Juni des Folgejahres als ELBE abgeliefert. Das 4510 BRT große und 16 Knoten schnelle Schiff schaffte die Atlantiküberquerung von Southampton nach New York in rund acht Tagen und zählte damals in diesem Fahrtgebiet zu den Spitzenschiffen, wenngleich die Dampfer der britischen Konkurrenz – hier fällt vor allem der Name der Guion Line aus Liverpool, eines damaligen Marktführers – rund zwei Knoten schneller und rund anderthalbtausend BRT größer waren. Sie verkehrten allerdings nicht auf der Kanalroute über Southampton in die USA, sondern von Liverpool aus. Die ELBE, die am 30. Januar 1895 nach einer Kollision mit einem englischen Dampfer in der Nordsee mit 322 Personen an Bord unterging, war der Prototyp einer Schiffsklasse, die schließlich elf Einheiten umfasste und mit welcher der Lloyd 1886 immerhin zwei, später sogar drei Schnelldampferabfahrten pro Woche anbieten konnte. Bis 1891 wurden von Elder (später Fairfield) neun Schiffe und schließlich vom Stettiner Vulcan zwei Einheiten abgeliefert. Diese beiden Schlusslichter der Serie, die an der Oder entstandenen SPREE und HAVEL, zeigen das Aufschließen der sich entwickelnden deutschen Schiffbauindustrie an das britische Vorbild an. Die hauptsächliche Entstehungsphase der deutschen Eisenschiffswerften lag zwar vornehmlich in den 1870er Jahren<sup>89</sup> und damit deckungsgleich mit dem bereits erwähnten Begriff der Gründerzeit, doch benötigte man eine Reifung von rund zwei Jahrzehnten, bis man qualitativ mit Großbritannien gleichziehen und die deutschen Reeder als Stammkunden überzeugen konnte.

Mit der »Flüsse-Klasse« hatte der Lloyd einen homogenen Schnelldampferotyp geschaffen, dem man den wirtschaftlichen Erfolg auf dem Nordatlantik in

historische Gesamtdarstellungen über wichtige Fahrtgebiete, welche jeweils den NDL einschließen, sind die Werke von Beutin und Glade (wie Anm. 1) sowie von Roder (wie Anm. 81). Ferner sind die Arbeiten des Reedereikaufmanns (Hapag-Lloyd) Otto J. Seiler zu erwähnen: *Einhundert Jahre Australienfahrt 1886–1986*, Hamburg und Bremen 1986; ders., *Einhundert Jahre Ostasienfahrt der Hapag-Lloyd AG 1886–1986*, Hamburg und Bremen 1986; ders., *Ostasienfahrt. Linienschiffahrt der Hapag-Lloyd AG im Wandel der Zeiten*, Herford 1988; ders., *Südamerikafahrt. Deutsche Linienschiffahrt nach den Ländern Lateinamerikas, der Karibik und der Westküste Nordamerikas im Wandel der Zeiten*, Herford 1993<sup>2</sup>.

88 Zu dieser Klasse und ihren Konkurrenten s. Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 122–147, 185–188. Als ausführliches und materialreiches Grundwerk zum Nordatlantikdienst gilt nach wie vor N. R. P. Bonsor, *North Atlantic Seaway* (5 Bde.), Newton Abbot, London, Vancouver, Jersey 1975–1980.

89 Ein Großteil der heute noch übrig gebliebenen renommierten deutschen Werften stammt aus dieser Zeit: Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (1872), Jos. L. Meyer, Papenburg (neu gegründet 1872), die beiden heute zum Thyssen-Krupp-Konzern gehörigen Werften Blohm und Voss in Hamburg sowie Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) in Kiel (beide 1876 gegründet bzw. neu gegründet). Ebenfalls aus dieser Epoche stammt die Fr. Lürssen Werft in Bremen-Vegesack, die 1875 als unscheinbarer Bootsbaubetrieb unter vielen im Unterwesergebiet entstand und erst viel später den Bau größerer Schiffe aufnahm.

den 1880er Jahren zu danken hatte. Die in der Literatur geäußerte Vermutung, dass der Auftrag für die spätere ELBE, getätigt am Ende einer wirtschaftlichen Durststrecke, wie die Bilanzen plastisch ausweisen, eine Art erfolgreicher »Flucht nach vorn« Lohmanns gewesen sind, hat einiges für sich. Doch ab etwa 1885 fiel dieser standardisierte Schiffstyp, der nur mit vergleichsweise geringen Modifikationen weitergebaut wurde, nicht nur gegenüber der ohnehin führenden britischen Konkurrenz aus Liverpool zurück. Auch die französische Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.) aus Le Havre, welche ebenfalls die Kanalroute bediente und in direkter Konkurrenz zum NDL stand, baute ab Mitte der 1880er Jahre deutlich größere Schiffe. Die Hapag erhielt zwischen 1889 und 1891 mit den vier 7–8000-Tonnern und Dreischornsteinern der AUGUSTA VICTORIA-Klasse größere und mit 18–20 Knoten auch schnellere Schiffe, die obendrein mit dem sichereren Doppelschraubenantrieb ausgerüstet waren. Dagegen besaß die »Flüsse«-Klasse nur eine Schraubewelle, die, wenn sie brach, das Schiff manövrierunfähig machte. Lohmann wird deshalb für die zweite Hälfte der 1880er Jahre ein viel zu starres Festhalten an einem allmählich veraltenden Schiffstyp vorgeworfen<sup>90</sup>. Auseinandersetzungen blieben denn auch unternehmensintern nicht aus.

Seit etwa 1887 spitzte sich der Gegensatz zwischen Meier und dem über 20 Jahre jüngeren Lohmann zu, bei dem es um einen mit Sachfragen verbundenen Generations- und wohl auch Mentalitätskonflikt handelte. Dissens bestand u. a. in der von Meier monierten Vernachlässigung des transatlantischen Frachtgeschäfts gegenüber der nach außen hin prestigeträchtigeren Passagierbeförderung<sup>91</sup>, ein Grundsatzkonflikt übrigens, der auch zu anderen Zeiten bei vielen anderen renommierten Reedereien auszutragen war. Im Frühjahr 1888 war diese Kluft zwischen Lohmann und Meier nicht mehr zu kaschieren. So zog sich der Ältere der beiden Streithähne zurück. Die äußeren Formen wurden zwar respektvoll gewahrt<sup>92</sup>, aber der Bruch war zunächst vollzogen. Eine Aussöhnung zwischen Gründer und Reederei kam erst nach Lohmanns Tod zustande. Sie wurde Ende 1892 der Öffentlichkeit gegenüber durch die Taufe eines in Nordengland auf dem Helgen angekauften Dampfers dokumentiert, der den Namen H. H. MEIER erhielt. Der Namengeber selbst starb hoch betagt am 17. November 1898<sup>93</sup>.

90 So vor allem Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), hier S. 126-132.

91 Lindeman (wie Anm. 1), S. 67, ging 1892 noch nicht auf die Ursachen ein, kurz zuvor hatte die Ehefrau Lohmanns (s. Anm. 73) ihre oberflächliche, eher atmosphärisch gefärbte Version der Ereignisse dargestellt (S. 85-86). Dagegen stammt die noch heute gültige und wohl zutreffende Deutung von Hardegen und Smidt (wie Anm. 1), S. 252, s. die ergänzende Darstellung bei Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 129, wogegen Thiel, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 72, die Relevanz dieser Frage bestreitet.

92 Anzeige des Austritts am 25. März 1888. Auf der Generalversammlung am 28. April wurde das Ausscheiden bekannt gegeben, s. Hardegen und Smidt (wie Anm. 1), S. 251; Lindeman (wie Anm. 1), S. 67-68.

93 Hardegen und Smidt (wie Anm. 1), S. 253-255, 257. Die H. H. MEIER war immerhin das erste Zweischraubenschiff der Reederei und zählte mit ihren 5481 BRT

Sein Nachfolger als Aufsichtsratsvorsitzender wurde der bremische Segelschiffsreeder Friedrich Reck<sup>94</sup>, dessen Handelshaus sich gut zwei Jahrzehnte zuvor zwar an einem Konkurrenzversuch gegen den Lloyd beteiligt hatte, was aber 1888 inzwischen nicht mehr Stein des Anstoßes gewesen sein dürfte. Reck konnte sich allerdings nur bis 1892 halten und musste weichen, als beim NDL erneut ein Führungswechsel anstand<sup>95</sup>. Am 9. Februar jenes Jahres verstarb Lohmann unerwartet<sup>96</sup>. Sein Nachfolger als Lloydirektor wurde der Jurist Heinrich Wiegand (1855–1909). Er hatte sich zunächst auf das Seerecht spezialisiert, wirkte als Rechtsanwalt in Bremen und war seit 1889 als juristischer Berater dem Lloyd lose verbunden. Nach dem Tod Lohmanns wurde er zum Direktor des NDL ernannt, 1899 erfolgte eine Erhöhung zum Generaldirektor<sup>97</sup>. Damit wurde seine bereits schon vorher ausgeübte Richtlinienkompetenz als Primus inter Pares unterstrichen. Bei den übrigen Direktoren, darunter einem Stellvertreter, handelte es sich eher um Spezialisten ihres Faches, die Wiegand zuarbeiteten<sup>98</sup>. Das System einer personell überschaubaren Betriebsführung mit einer nachgeordneten, direktoralen Führungsebene entsprach dem anderer zeitgenössischer Aktiengesellschaften wie etwa Krupp<sup>99</sup>.

Gleichzeitig mit Wiegand wurde der bremische Baumwollkaufmann Georg (Geo) Plate (1844–1914) an die Spitze des nunmehrigen Aufsichtsrats des NDL berufen und übte dieses Amt bis 1911 aus<sup>100</sup>. Zwar häufig in den Quellen vor allem bei äußeren Anlässen erwähnt<sup>101</sup>, dürfte er aber, im deutlichen Gegensatz zu H.H. Meier, eher als eine Art Präsidialfigur gewirkt haben, die vor allem Wiegand bei seiner Geschäftspolitik den Rücken freihielt<sup>102</sup>. Letzterer gilt deswegen wohl zu Recht in der Literatur als die prägende Persönlichkeit des Lloyd der Vorkriegszeit.

Wiegand trat 1891 kein leichtes Erbe an. Das lag nicht nur an der Firmenpolitik seines Vorgängers. Das Geschäftsjahr 1890 schloss eine besonders prosperierende Phase in der Lloydgeschichte ab, die Gewinnentwicklung der folgenden Jahre wies indes ein sehr zerklüftetes Bild auf. Bis einschließlich

damals zur ersten Garnitur der Flotte, s. Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 50.

94 Bremer Adressbuch 1890, S. 223, Anhang.

95 Eine wohl zutreffende Deutung bei Thiel, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 100–101.

96 Historische Gesellschaft (wie Anm. 26), S. 285.

97 Lührs (wie Anm. 20), S. 518–526. Als das Standardwerk über W. sowie dessen mannigfaltige Aktivitäten gilt nach wie vor die Biographie von Arnold Petzet (wie Anm. 1). Vf. (1868–1941) war seit 1906 im Direktorium des NDL einer der engsten Mitarbeiter Wiegands und gehörte diesem Gremium bis 1927 an, s. Lührs (wie Anm. 20), S. 373–375.

98 Nachrufe auf die Lloydirektoren Bremermann, Leist und Walter bei Lührs (wie Anm. 20), S. 74, 312, 548, Namenslisten der Vorstände und Aufsichtsräte des NDL finden sich in den fünf Bänden von Thiel (wie Anm. 1) jeweils am Schluss.

99 Vgl. Lothar Gall, Krupp. Der Aufstieg eines Industrieimperiums, Berlin 2000.

100 Lührs (wie Anm. 20), S. 379–380. Ein Nachruf im Jahrbuch des NDL 1913/1914, S. 338–357, S. 259–262.

101 Verschiedene Belege bei Thiel, NDL, Bd. 1–3.

102 Diese Deutung bei Lührs (wie Anm. 20), S. 380.

1895 wurden entweder rote Zahlen geschrieben oder nur bescheidenere Dividenden zwischen 1 ½ und 3 % ausgeworfen. Offiziell hörte man Erklärungen wie etwa 1891: »*Verschiedene nicht vorauszusehende Umstände beeinträchtigten das Ergebnis, insbesondere trugen die gesteigerten Lohnsätze und höheren Kohlenpreise zur Verminderung der Überschüsse bei*«<sup>103</sup>. Der schweren Choleraepidemie von 1892–1893, die Hamburg schwer, Bremen indes kaum traf<sup>104</sup>, wurden 1893 zunächst nur gewisse, keineswegs aber bestimmende Einflüsse auf die damalige magere Rentabilität des Lloyd zugesprochen<sup>105</sup>. Doch scheint eine vorübergehende Einwanderungssperre in den USA (bis 1. März 1893) das Geschäft mit den Zwischendeckspassagieren zeitweilig arg beeinträchtigt zu haben.

Die Ursachen lagen nicht zuletzt in der allgemeinen Konjunktur. In Deutschland herrschte zwischen 1891 und 1894 mehr oder weniger Stagnation, danach hellte sich das Bild wieder auf<sup>106</sup>. In den USA brach indes 1893 wieder eine Wirtschaftskrise aus, die jener zwei Jahrzehnte zuvor ähnelte. Erst 1897 belebte erneut ein Aufschwung die amerikanische Wirtschaft<sup>107</sup>. Diese Entwicklung konnte dem Lloyd alles andere als gleichgültig sein. Die große Weltausstellung in Chicago 1893 hatte schon einen Gutteil des gehobenen amerikanischen Publikums von Europareisen abgehalten, dafür vergleichsweise wenige europäische Passagiere in der Kajütenklasse angezogen. Da gingen in der zweiten Jahreshälfte auch die Auswandererzahlen zurück<sup>108</sup>. Dieser Umstand, der auch die Frachtbeförderung nicht unberührt ließ, verdarb dem NDL gründlich das Geschäftsjahr 1894<sup>109</sup>, wirkte aber noch bis in das folgende Jahr hinein, das auf dem Nordatlantik indes wieder einen Silberstreif am Horizont verhieß<sup>110</sup>. Die Priorität dieses Fahrtgebietes, das stets an erster Stelle genannt wurde, kommt in den damaligen Geschäftsberichten klar zum Ausdruck und kennzeichnet gleichzeitig den mutmaßlichen, sicherlich durch die künftige Forschung noch genauer zu bestimmenden Schwerpunkt der Rentabilität. Ab 1896 war für den NDL das Schlimmste überstanden, schwarze Zahlen wurden wieder geschrieben, auch der Geschäftsbericht sprach quasi als Ouvertüre von einer »*Besserung unserer Einnahmen*«<sup>111</sup> (so im April 1899). Die Transportzahlen der Passagier- und Frachtfahrt zwischen Bremerhaven und New York bildeten auch in jenen Jahren den wechselhaften konjunkturellen Verlauf trefflich ab. Bezeichnend ist, dass im Gegensatz dazu das Frachtgeschäft, zumindest ab 1896, eine stetige Aufwärtsentwicklung verzeichnete und sich innerhalb von zehn Jahren verzehnfachte<sup>112</sup>. Damit ist die Bedeutung

103 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 29. 4. 1891.

104 Allgemein hierzu: Richard J. Evans, *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830–1910*, Reinbek 1996.

105 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 18. 4. 1894.

106 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 314–315.

107 Sautter (wie Anm. 46), S. 284–287.

108 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 18. 4. 1894.

109 Ebd., BGV 27. 4. 1895.

110 Ebd., BGV 30. 4. 1896.

111 Ebd., BGV 30. 4. 1899.

112 Zahlen bei Kludas, *Deutsche Passagierschiffahrt*, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 223.

dieses in der Öffentlichkeit und in der Literatur gegenüber der glamourösen Passagierschiffahrt oftmals unterschätzten Geschäftsbereichs besonders unterstrichen.

Um 1900 war der Lloyd endgültig seinen Kinderschuhen entwachsen, mehr noch: Bremens führende Großreederei hatte jene überaus komplexe Form und Gestalt angenommen, welche nicht nur ihren Nimbus innerhalb und außerhalb Bremens ausmachte, sondern ein mehr oder weniger festes Gehäuse für die Firmengeschichte bis 1970 abgab, was letztlich wohl eher mental als unbedingt materiell die Basis für den zweifachen Neubeginn nach 1918 und 1945 ermöglicht hat.

Als Drehscheibe des NDL an der deutschen Nordseeküste fällt vor allem Bremerhaven ins Blickfeld, dessen Hafenentwicklung ganz wesentlich vom Lloyd vorangetrieben wurde. Zwar zeichnete die bremische Politik für den Bau und die Finanzierung der umfangreichen, im stadtbremischen Besitz befindlichen Hafenanlagen in der Unterweserstadt zuständig, aber die enge Verflechtung zwischen Kaufmannschaft und bremischer Senatspolitik sorgte dafür, dass den Wünschen des NDL stets Rechnung getragen wurde und der Staat sich zu dieser nicht gerade billigen Wirtschaftsförderung verstand. Der Bau des Neuen Hafens 1847 bis 1852 diente vor allem dem Transatlantikdienst des Lloyd, ebenso wie die Entstehung und der allmähliche Ausbau des nördlich davon gelegenen Kaiserhafens, dessen Anfänge auf das Jahr 1872 zurückgehen, dessen hauptsächliche Erweiterung aber zwischen 1892 und 1915 stattfand. Zu den groß angelegten Baumaßnahmen zählte auch die 1897 in Betrieb gegangene Kaiserschleuse, damals die größte der Welt, mit der dazugehörigen Lloydhalle für die Passagierabfertigung. Im Vorfeld dazu hatte es ausnahmsweise Reibungen gegeben, weil die Politik mit der Reedereientwicklung nicht ganz Schritt gehalten hatte. Der Lloyd hatte wegen beengter Verhältnisse in Bremerhaven seinen Abfertigungsbetrieb 1890 nach Nordenham verlegt, wo am Weserstrom ein neuer Terminal errichtet wurde. Doch 1897 war es mit diesem Intermezzo wieder vorbei, und der NDL kehrte auf die andere Weserseite zurück<sup>113</sup>.

Neben den Hafenanlagen prägte der seit 1896 am Kaiserhafen gelegene, ausgedehnte Werft- und Dockbetrieb des Lloyd das Bild, der sich wegen der großen Flotte rentierte, weil ein Gutteil der anfallenden Überholungs- und Reparaturarbeiten dort zum Selbstkostenpreis erledigt werden konnte. Seine Vorgängerbetriebe hatte der NDL zunächst 1857/58 in Bremen und 1862 in

113 Georg Bessell, *Geschichte Bremerhavens*, Bremerhaven 1927, hier S. 446-455, 512-518, 530-558; Burchard Scheper, *Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven*, Bremerhaven 1977, hier S. 65-96. Auf die neuere Bremerhaven-Forschung im Umkreis des dortigen Stadtarchivs unter der Ägide seines Leiters, Dr. Hartmut Bickelmann, sei hier summarisch verwiesen. Über Nordenham s. Wolfgang Günther, *Blexen und Nordenham im 19. und 20. Jahrhundert*, in: Wolfgang Günther, Hermann Haiduck, Rosemarie Krämer, Peter Schmid und Heinrich Schmidt, *Nordenham. Die Geschichte einer Stadt*, Oldenburg 1993, hier S. 376-386 (Die »sieben fetten Jahre«: Die »Lloydzeit«); vgl. Dirk J. Peters, *100 Jahre Kaiserschleuse Bremerhaven. 1897-1997 – Ein Kapitel deutscher Schlegengeschichte*. In: *Niederdeutsches Heimatblatt*, September 1997, S. 1-2.

Bremerhaven am Übergang vom Alten Hafen zum Neuen Hafen etabliert, das 1871/1872 angelegte Trockendock an der Westseite des Neuen Hafens ist in seiner Umfassungsmauer noch heute zu sehen. Doch erst das Gelände am Kaiserhafen ließ die Anlage eines modernen, großzügig dimensionierten Werftbetriebs zu. In dessen Umfeld, nicht zuletzt im Zusammenhang mit einer 1899 bis 1900 errichteten Schiffsbauversuchsanstalt, sammelte und entwickelte sich unter dem Dach des Lloyd ein großer Fundus an technischem Know-how, das der Reederei zugute kam<sup>114</sup>.

Weitere Versorgungseinrichtungen des NDL im Raum Bremerhaven sind hier nicht mehr im Einzelnen zu nennen, doch beeinflussten sie wohl nicht wenig die örtliche Milieuprägung durch den Lloyd<sup>115</sup>, welche bis heute überreichlich Stoff für unzählige lokalhistorische Studien liefert.

Nicht ganz so unmittelbar, doch nicht etwa distanziert, stellte sich der NDL zum Ausbau der Hafenanlagen im 60 Stromkilometer weseraufwärts gelegenen Bremen. Hierzu ist vor allem die Grundvoraussetzung in Gestalt der 1885 bis 1895 durch den bremischen Oberbaudirektor Ludwig Franzius konzipierten und durchgeführten Unterweserkorrektur anzuführen. Dadurch wurde die bisher seichte Unterweser auf fünf Meter Fahrwassertiefe ausgebaggert und für die internationale Großschifffahrt wieder zugänglich gemacht. Der am 2. Oktober 1888 eingeweihte Freihafen und heutige Europahafen bildete nur die erste Ausbaustufe<sup>116</sup>. Der NDL betrachtete diese Maßnahme mit Wohlwollen<sup>117</sup>. Es war sicherlich von symbolischer Bedeutung, dass noch vor Abschluss der eigentlichen Strombauarbeiten als eines der ersten Seeschiffe der ältere Lloyd-Dampfer HANNOVER (2571 BRT, 1869) am 21. September 1892 unter lebhafter Anteilnahme der Bevölkerung den Freihafen anlief<sup>118</sup>.

Letztlich bedeutete dies alles für den NDL eher eine Art Abrundung, welche die herausragende Bedeutung Bremerhavens nicht in Frage stellte. Von Korrektur und Hafenbau in Bremen profitierte nicht allein der Lloyd, sondern die bremische Schifffahrt insgesamt, die expandiert und sich stetig zur Jahrhundertwende hin arbeitsteilig aufgefächert hatte. Dies war durch die Gründung

114 Peters (wie Anm. 16), S. 103-109, 151-158; ders., 100 Jahre Kaiserdock I, Bremerhaven 1999; Siegfried Stegmann, Die Lloyd-Werft. Von der Werkstatt zum großen Reparaturbetrieb, Langen-Debstedt 2000; Hans Jürgen Witthöft, Lloyd-Werft. 150 Jahre Schiffbaugeschichte, Hamburg 2007, S. 9-31.

115 Zur Bremerhavener Infrastruktur außerhalb des Technischen Betriebs existiert noch viel lokalhistorischer Forschungsbedarf. Hinweise zum Technischen Betrieb, aber auch zu den übrigen Einrichtungen s. Lindeman (wie Anm. 1), S. 139-164; Neubaur, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 409-504. Etliche ehemalige Betriebsgebäude des NDL sind bis in die jüngste Zeit abgerissen worden (frdl. Mitteilung Dr. Dirk J. Peters, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven).

116 Zur ausführlichen zeitgenössischen Dokumentation: Ludwig Franzius, Die Korrektur der Unterweser, Leipzig 1895. Eine neuere Übersicht s. Arne Andersen, Jürgen Bartkowiak, Uwe Kiupel, Hermann J. Pölking-Eiken, Die Häfen in Bremen – Kurs Zukunft. Ein Jahrhundert Freihafen und Weserkorrektur, Bremen 1988, hier S. 26-44.

117 Ausgedrückt bei Neubaur, NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 264.

118 Ausführlich beschrieben bei Thiel, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 112-113.

einer Reihe renommierter Reedereien geschehen, welche die verschiedenen europäischen und überseeischen Fahrtgebiete abdeckten, vor allem jene, für die sich der mächtige Lloyd nicht so sonderlich interessierte. Die prominenteste Firma unter diesen Neugründungen war sicherlich die 1881 entstandene Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa«, die vor allem in den Nahen Osten und nach Indien fuhr<sup>119</sup>. Eine andere namhafte bremische Reederei, die 1896 gegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo«, hatte sich auf die Nord- und Ostseefahrt spezialisiert<sup>120</sup> und übernahm im Juli 1897 den traditionsreichen Englanddienst vom Lloyd<sup>121</sup>. Man brauchte beim NDL nicht mehr alles selbst zu machen, sondern konnte großzügiger delegieren, dafür lieber Einfluss hinter den Kulissen ausüben. Eine 1899 eingegangene Beteiligung von einer halben Million Mark an der 1890 in Bremen gegründeten Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser« (heute Unterweser Reederei/URAG)<sup>122</sup> und die später erfolgten Gründungen der mit dem NDL eng verbundenen Roland-Linie (1905)<sup>123</sup>, welche einen Frachtdienst zur südamerikanischen Westküste einrichtete, sowie der Hamburg-Bremer Afrika Linie (1906)<sup>124</sup>, sind vor einem ähnlichen Hintergrund zu sehen.

1897 wurde der Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE vom Stettiner Vulcan an den Lloyd abgeliefert. Dieser 14 000-Tonner war nicht nur das damals größte Schiff der Welt, sondern erlangte mit seinen rund 22 Knoten das prestigeträchtige »Blaue Band« für die schnellste Überquerung des Nordatlantiks. Bis 1907 folgten drei modifizierte Schwesterschiffe, die dem Lloyd einen homogen gestalteten Schnelldampferdienst ermöglichten und eine führende Stellung des NDL auf dem Nordatlantik bis zum Kriegsausbruch weiterhin sicherten. Dass diese äußerlich eindrucksvollen Schiffe mit ihren vier Schornsteinen als prestigeträchtige Aushängeschilder, ja als Synonyme des Lloyd überhaupt galten, lag nahe, denn dieses Quartett wurde in der Eigenwerbung, aber auch in verschiedenster zeitgenössischer Publizistik bis tief in das Binnenland der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Das änderte sich auch nicht grundlegend, als die britische wie nationale Konkurrenz diese Lloyd-dampfer durch größere und schnellere Neubauten überflügelte, hier nur eine summarische Aufzählung: MAURETANIA und LUSITANIA (Cunard, 1907), die auf drei Schiffe konzipierte OLYMPIC-Klasse (White Star Line, ab 1912), die ebenfalls für drei Schiffe geplante IMPERATOR-Klasse (Hapag, ab 1913) sowie der Einzelbau AQUITANIA (Cunard, 1914). Diese Schiffe waren schneller und vor allem größer (bis 50 000 BRT), hier konnte der Lloyd nicht mehr mithalten. Vielmehr versuchte man, mit Einzelbauten zu antworten, wie etwa dem 17 000-

119 Peter Kiehlmann und Holger Patzer, Die Frachtschiffe der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«. Bremen 2000.

120 Reinhold Thiel, Argo-Reederei und Atlas-Levante-Linie: 100 Jahre bremische Seeschiffahrt, Bremen 1994.

121 Thiel, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 163.

122 Botho Koschwitz, Eckart Oestmann, 75 Jahre Unterweser Reederei, Bremen 1965, S. 26.

123 Reinhold Thiel, Norddeutscher Lloyd. Roland-Linie 1905–1992, Bremen 1999.

124 Reinhold Thiel, Norddeutscher Lloyd. Hamburg-Bremer Afrika-Linie, Bremen 2000.

Tonner PRINZ FRIEDRICH WILHELM (1908), dem 25 000-Tonner und nunmehrigen Flaggschiff GEORGE WASHINGTON und dem für die Mittelmeer-New York-Route konzipierten 17 000-Tonner BERLIN (beide 1909). Schließlich befanden sich bei Kriegsausbruch 1914 mit der COLUMBUS-Klasse in Danzig zwei weitere Liner im Bau. Diese 33 000-Tonner waren vergrößerte Weiterentwicklungen der wohl besonders rentablen GEORGE WASHINGTON.

Doch darf man angesichts der so spektakulären Transatlantikliner nicht den eigentlichen Mittel- und Unterbau der Flotte vergessen. Dieser bestand aus zahlreichen Schiffsklassen kombinierter Fracht- und Passagierdampfer, aber auch reiner Frachter und trug wesentlich zum wirtschaftlichen Erfolg des NDL bei. Die verschiedenen Klassen können hier nicht alle gewürdigt werden. Nur ein Beispiel: Die acht Passagier- und Frachtdampfer der um die 10 000 BRT großen BARBAROSSA-Klasse (erbaut zwischen 1894 und 1900) galten als besonders flexibel und wirtschaftlich. Sie wurden sowohl im Reichspostdampferdienst als auch auf dem Nordatlantik eingesetzt und hatten ebenfalls ihren Anteil an der Außendarstellung des Unternehmens<sup>125</sup>. Am 1. Januar 1913 betrug die Flottenstärke des NDL 131 seegehende Schiffe, zwei Segelschulschiffe (HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE und HERZOGIN CECILIE) sowie 341 Schlepper, Flussdampfer, Barkassen und antriebslose Leichter. Insgesamt umfasste diese in ihrer Größe wie auch Typologie heterogene Ansammlung 474 Fahrzeuge mit einem Rauminhalt von 889 183 BRT<sup>126</sup>.

Aufgrund seiner Transportleistungen verblieb der Lloyd nach wie vor in der ersten Liga im Nordatlantikgeschäft, das von Wachstumsraten von durchschnittlich 10 % im Jahr geprägt war und wo deswegen die Steigerung in den Schiffsgrößen kein Größenwahn, sondern pure ökonomische Notwendigkeit bedeutete. Das überlieferte Zahlenwerk spricht eine unmissverständliche Sprache: 1912 landete der NDL in Hoboken rund 132 000 Fahrgäste aus Bremerhaven sowie rund 36 000 aus dem Mittelmeerraum an, worin das Wachstum gegenüber früheren Transportleistungen klar zum Ausdruck kommt<sup>127</sup>.

Am Beispiel Bremerhavens wurde bereits deutlich, wie sehr der Lloyd, damals wichtiger Teil der bremischen Stadtidentität, von der engen politischen Vernetzung zwischen Senat und Kaufmannschaft profitierte, die im hanseatischen Bremen bis zum Ersten Weltkrieg geradezu konstitutiv war. H. H. Meier selbst war von 1840 bis 1874 Mitglied der bremischen Bürgerschaft sowie 1878 bis 1887 nationalliberaler Abgeordneter im Deutschen Reichstag gewesen<sup>128</sup>. Und auch im Wirken Wiegands sind unzählige Verbindungen zur bremischen, aber auch zur Reichspolitik einschließlich des maritim so interessierten Kaisers Wilhelm II. zu finden, ein noch eingehender zu bearbeitender Forschungs-komplex<sup>129</sup>.

125 Allgemein zum Schiffsmaterial des Lloyd s. Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1).

126 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 19. 3. 1913.

127 Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 147–198, Bd. 3, S. 15–19, 198–223, 229.

128 Die Aktivitäten und Wechselwirkungen zwischen den politischen und unternehmerischen Aktivitäten Meiers wären eine genauere Untersuchung wert.

129 Zahlreiche Hinweise bei Petzet (wie Anm. 1), S. 208–262.

Die bremische Verfassung von 1854, die bis 1918 galt, hatte das den Kaufmannsstand begünstigende Achtklassenwahlrecht festgeschrieben. Senat, Bürgerschaft und als gemischte Ausschüsse die Deputationen kümmerten sich um die Regierungsgeschäfte. Die Senatoren übten ihr Amt noch ohne feste Ressortzuweisung lebenslänglich aus. Die jeweils zwei Bürgermeister wie das Präsidium des Senats unterlagen jedoch einer regelmäßigen Ämterrotation<sup>130</sup>. Von daher ist es verständlich, dass aus der bremischen Politikgeschichte zwischen etwa 1860 und 1914 zwar zahlreiche klangvolle Namen mehr oder weniger alteingesessener bremischer Kaufmannsfamilien überliefert sind, aber keine für die Nachwelt herausragende historische Figur legendär geworden ist. Bremen stand damals unter der Herrschaft einer senatorischen Kaufmanns-oligarchie, was für die Entwicklung in Handel und Schifffahrt nicht von Nachteil war und der Verfassungsentwicklung und heftig umstrittenen Verfassungswirklichkeit in anderen deutschen Bundesstaaten ähnelte. Das alles gab nach außen hin ein Bild von erwünschter oder auch unbefriedigender Kontinuität, politischer Statik und selbstverständlich der auch in Bremen sich weiter zuspitzenden sozialen Frage ab. Leidenschaftliche Debatten über Zeitprobleme, aber auch über politische Einzelfragen (neben Bauprojekten und anderen kommunalen Angelegenheiten Handel und Schifffahrt) waren im politischen Leben Bremens an der Tagesordnung. Die örtliche Presse (allen voran die 1844 gegründete, von der Kaufmannschaft gerne gelesene und von einem Teil der heutigen maritimen Historiographie ebenso gern ausgewertete »Weser-Zeitung«) oder auch die zahlreichen Bände der Verhandlungen der Bürgerschaft (seit 1848/49) sind voll davon. Die soeben erwähnte »Weser-Zeitung« ließ sich jahrzehntelang willig von der Lloydwerbung instrumentalisieren, was zu bedenken ist, wenn man den Materialreichtum der darin enthaltenen Zeitungsartikel auswertet<sup>131</sup>. Alles in allem herrschte in der Hansestadt für den Lloyd wie für die übrige Wirtschaft vor dem Ersten Weltkrieg ein gedeihliches politisches Klima. Baulich hat dies in Gestalt zahlreicher repräsentativer Geschäftshäuser und einiger Verwaltungsbauten die Bremer Innenstadt geprägt, was trotz späterer Kriegszerstörungen noch heute im Stadtbild zu erkennen ist.

Konstitutiv, wie die politische Einbindung in Bremen, war auch die nationale und internationale Konkurrenz. Neben den britischen und französischen Firmen auf der Nordatlantikstrecke sowie der Hamburger Dauerkonkurrentin Hapag ist für die Südamerikafahrt noch die 1871 gegründete Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft (kurz: Hamburg-Süd/HSDG) zu erwähnen, die sich ab 1881 vor den Bremern an die Spitze setzte, wobei der Lloyd in manchen Jahren noch einmal einen Vorsprung erzielen konnte<sup>132</sup>. Aber die HSDG hatte letztlich aufgrund ihres Namens, aber auch wegen ihrer

130 Schwarzwälder (wie Anm. 40), S. 220.

131 Im fünfbändigen Werk von Thiel über den NDL wird zwar die »Weser-Zeitung« häufig zitiert, aber nicht quellenkritisch hinterfragt.

132 Zur Gründungsgeschichte s. Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 64 - 67. Zu den Transportzahlen im Vergleich ebd., S. 217-218, Bd. 2, S. 223.

Spezialisierung einen uneinholbaren Imagevorteil im Fahrtgebiet Südamerika erlangt. Ferner fasste die Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1900 dort Fuß<sup>133</sup>.

Aber das Verhältnis zur Hapag, dem klassischen Gegenstück zum Lloyd, unterlag einer ganz besonderen Dialektik, die zwischen Kooperation und Konkurrenz oszillierte. Zunächst lag der NDL bei diesem Wettbewerb vorn, doch die Hamburg-Amerika Linie holte unter der Führung ihres zielstrebigen Direktors Albert Ballin (1857–1918, seit 1886 bei der Hapag)<sup>134</sup> auf und überflügelte schließlich auf einigen Feldern den Lloyd. Hier spielte selbstverständlich viel Konkurrenz zwischen Hamburg und Bremen eine tragende Rolle. Doch bei allen zeitweiligen Spannungen vollzog sich ein für beide Seiten fruchtbarer Wettbewerb, der insgesamt der Weiterentwicklung der Schifffahrt und Hafenwirtschaft in beiden Hansestädten enorm nützte<sup>135</sup>. Wiegand und Ballin verband persönlich ein enges Verhältnis, das neben der aggressiven Interessenwahrung gegenseitige Wertschätzung keineswegs ausschloss<sup>136</sup>. In den Jahren um die Jahrhundertwende versuchten beide Seiten für die so wichtigen Fahrtgebiete Nordatlantik und Ostasien Absprachen zu treffen<sup>137</sup>, doch mittlerweile bewegte sich der Amerikadienst beider Reedereien in weiträumigeren Strukturen. 1885 hatte man begonnen, ein System kontinentaler Linienkonferenzen auf dem Nordatlantik<sup>138</sup> zu etablieren. Zunächst betraf dieses den NDL, die Hapag sowie kontinentale Reedereien, später stießen britische und französische Unternehmen dazu. So entstand ein internationales System an kooperativen Strukturen, das für ein Minimum an Absprachen, wohl auch für einen gewissen Kommit im Umgang der Reedereien miteinander sorgte, um einen ruinösen Wettbewerb mit Schaden für alle Parteien zu verhindern. Irritationen entstanden, als der amerikanische Industrielle John Pierpont Morgan (1837–1913) ab 1902 mehrere britische Reedereien (darunter die White Star Line) aufkaufte, um einen transatlantischen Transportkonzern daraus zu formen. Dagegen regte sich in der europäischen Schifffahrt Widerstand, Cunard und die französische C.G.T. nahmen Hilfe ihrer Regierungen in London und Paris in Anspruch, Hapag und Lloyd schlossen mit Morgan eine Art Stillhalteabkommen<sup>139</sup>. Das Konferenzsystem wurde aber nicht prinzipiell erschüttert oder gar in Frage gestellt.

133 Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 147.

134 Zu Albert Ballin gibt es mehrere historische wie rezente biographische Werke, das wichtigste stammt von Lamar Cecil, Albert Ballin, Hamburg 1969.

135 S. den wichtigen Aufsatz von Friedrich Prüser, Hamburg-Bremer Schifffahrtswettbewerb in der Zeit der großen Segelschifffahrt und der Dampfer. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 49/50, 1964, S. 147 ff.

136 Zahlreiche Hinweise finden sich in den genannten biographischen Werken über beide Persönlichkeiten.

137 Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 90, 114.

138 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 28. 4. 1886.

139 Beutin (wie Anm. 1), S. 167-176; Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 3 (wie Anm. 1), S. 54 - 65; Erich Murken, Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften, Jena 1922. Teile aus der Vereinbarung mit Morgan sind zitiert in einem Auszug, der den Aktionären des NDL zu einer außerordentlichen Generalversammlung am 23. Juni 1902 präsentiert wurde, s. NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 23. 6. 1902.

Eine weitere Verflechtung bedeutete die enge technische Symbiose zwischen Lloyd und Hapag, denn beide Reedereien schotteten sich auf diesem Feld keineswegs voneinander ab, sondern kopierten erfolgreiche Schiffsklassen voneinander. Auch in den Geschäftskontakten zur deutschen Werftindustrie überlappte sich vieles. Beide Unternehmen ließen bei den renommierten Werften Vulcan in Stettin sowie Schichau in Danzig – industriellen Kernen im sonst sehr agrarisch dominierten deutschen Osten – einen Teil ihrer Flotte bauen. Zwar ist nach der Jahrhundertwende beim Lloyd die Tendenz erkennbar, die aufstrebende Schiffbauindustrie an der Unterweser (AG »Weser« in Bremen, Bremer Vulkan in Vegesack, J. C. Tecklenborg und Georg Seebeck in Geestemünde) mit Neubaufträgen zu fördern, doch kamen Neubauten für den NDL auch aus Hamburg, wie auch die Hapag an der Unterweser bauen ließ. So sind technikgeschichtlich beide Unternehmen als ein einheitlicher Block aufzufassen<sup>140</sup>.

Nach der Beschreibung dieser wesentlichen Zusammenhänge, die einen nicht zu unterschätzenden Bestandteil der Geschäftspolitik des Lloyd zu jener Zeit ausmachten, ist nunmehr wieder der Blick auf die Bilanzen jener Jahre zu richten. Die in der zweiten Hälfte der 1890er Jahre einsetzende erfreuliche Entwicklung hatte Bestand über die Jahrhundertwende hinaus. Das Jahr 1900, geistesgeschichtlich ein Datum optimistischer Vorausschau durch die Zeitgenossen, entsprach auch rein wirtschaftlich für den Lloyd der Hochstimmung jener Zeit. Schon 1899 war das gute Ergebnis kaum durch die Blamage um den an die Bauwerft zurückgegebenen Schnelldampfer KAISER FRIEDRICH geschmälert worden, gelassen konnte man vielmehr jenes Malheur den Aktionären zur Kenntnis geben<sup>141</sup>. 1900 wurde ein Rekordjahr, dessen Ertrag die Brandkatastrophe im Lloydterminal von Hoboken gegenüber von New York, bei der am 30. Juni drei Dampfer ausbrannten und etwa 300–400 Menschen ums Leben kamen<sup>142</sup>, nur wenig schmälern konnte. Auf der Generalversammlung am 27. März 1901 sprach die Reedereileitung verständlicherweise – knapp zwölf Jahre bevor die TITANIC neue traurige Maßstäbe setzen sollte – von »dem Umfange nach wohl der schwerste Schlag, von dem jemals eine Dampfschiffahrtsgesellschaft betroffen worden ist...«<sup>143</sup>, doch gab es auf dem

140 Eine relativ frühe, wenngleich materialreiche Bestandsaufnahme, inzwischen mit Primärquellenwert, bei R. Haack, C. Busley, Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft, Berlin 1893. Reprint, hrsg. u. eingeleitet von Lars U. Scholl (2 Bde.), Düsseldorf 1986.

141 ND 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 23. 4. 1900; vgl. Ostersehlte, KAISER FRIEDRICH (wie Anm. 2).

142 Zur eigenen Forschung über Hoboken: Christian Ostersehlte, Schwarzer Tag für den Norddeutschen Lloyd. Die Brandkatastrophe von Hoboken bei New York am 30. Juni 1900, in: Niederdeutsches Heimatblatt (Beilage zur Nordsee-Zeitung) Nr. 606, 6/2000, 30. 6. 2000, sowie: ders., Hoboken, 30. 9. 1900, in: Thomas Stamm-Kuhlmann, Jürgen Elvert, Birgit Aschmann und Jens Hohensee (Hrsg.), Geschichtsbilder. Festschrift für Michael Salewski zum 65. Geburtstag (Historische Mitteilungen, Bd. 47), Stuttgart 2003, S. 571–590. Weitere Forschungen zu diesem Gegenstand sind im Gange.

143 ND 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 27. 3. 1901.

Nordatlantik im gleichen Jahr positive Faktoren, welche die in Hoboken zu verzeichnenden Schäden wohl mehr als ausglich. Die Handelskammer in Bremen jedenfalls betrachtete in ihrem Jahresrückblick die von einer späteren Geschichtsschreibung als besonders glamourös gewürdigte Pariser Weltausstellung von 1900 als einen wichtigen Impulsgeber für die Buchung von Plätzen in der Kajütenklasse beim NDL<sup>144</sup>, während die Reederei in ihrem Jahresrückblick hierüber hinwegging. Dafür bot Ostasien wegen des Boxeraufstands ein zwiespältiges Bild. Den Ausfällen des regulären Dienstes dorthin standen die umfangreichen Truppentransporte nach Fernost entgegen, wozu insgesamt 15 Lloydampfer abgestellt wurden<sup>145</sup>. Die berühmt-berüchtigte »Hunnenrede« Wilhelms II. am 27. Juli 1900, anlässlich der Einschiffung von Truppen in Bremerhaven, lieferte eine nicht ganz zeitunübliche Begleitmusik hierzu<sup>146</sup>. In der zweiten Jahreshälfte 1901 gingen die Frachtraten auf dem Nordatlantik zurück, sorgten für ein gutes, aber etwas geringeres Ergebnis und unterstrichen erneut, wie wichtig dieser Geschäftsbereich für das Gesamtergebnis war<sup>147</sup>. Dieser Rückgang war nur der Vorbote einer im Folgejahr beklagten »*Depression auf dem Seefrachtenmarkte*«<sup>148</sup>, die im Übrigen mit einem gesamtjunkturellen Einbruch zur gleichen Zeit zusammenfiel<sup>149</sup>. Aber ab 1903 zeigten sich wieder erfreulichere Perspektiven, auch wenn beispielsweise ein Konkurrenzkampf mit der Cunard 1904<sup>150</sup> für einen vorübergehenden, doch nicht zu dramatischen Einbruch sorgte. Die Wirtschaftskrise 1908/09<sup>151</sup> verursachte dagegen in den Bilanzen für 1908 tiefrote Zahlen und wurde im April 1909 als eine »*schwere Depression, welche bereits im vorhergehenden Jahre einsetzte und namentlich in den Vereinigten Staaten von Amerika zu heftigen Erschütterungen führte*«<sup>152</sup>, charakterisiert. Im Vorjahr hatte der NDL mit einigem Aufwand sein 50-jähriges Jubiläum gefeiert, wobei das neue und repräsentative Gebäude der Hauptverwaltung als Beigabe hierzu gedacht war, aber erst 1910 fertig gestellt wurde. Allerdings mussten etliche historisch gewachsene wie wertvolle Straßenzüge diesem Bauwerk weichen. Neben der Notwendigkeit, eine gewachsene Verwaltung für ein Unternehmen mit einem Personalbestand

144 Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1900 erstattet an den Kaufmanns-Konvent, Bremen 1901, S. 29.

145 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 27. 3. 1901. Über die in Kriegseinsätzen ab dem Boxeraufstand verwendeten Schiffe des NDL sei summarisch auf das umfangreiche Werk verwiesen von Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass), *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. (9 Bde.), Bonn und Koblenz, vor allem: Bd. 7, Landungsverbände (II): Landungsfahrzeuge i. e. S. (Teil 2), Landungsfähren, Landungsunterstützungsfahrzeuge, Transporter; Schiffe und Boote des Heeres, Schiffe und Boote der Seeflieger/Luftwaffe, Kolonialfahrzeuge, Koblenz 1990.

146 Monika Schädler, Die »Hunnenrede«. Kaiser Wilhelm II. in Bremerhaven, in: Roder (wie Anm. 81), S. 191–194.

147 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 19. 4. 1902.

148 Ebd., BGV 11. 4. 1903.

149 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 315.

150 NDL 1857–1906 (wie Anm. 7), BGV 15. 4. 1905.

151 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 315.

152 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 24. 4. 1909.

von (1907) rund 11000 an Bord, 600 Landangestellten und 3000 Arbeitern in den Bremerhavener Betrieben<sup>153</sup> adäquat unterzubringen, kann das bis zum Zweiten Weltkrieg in seiner ursprünglichen Größe existente Lloydgebäude als ein ganz bewusst geplantes bauliches Zeugnis angesehen werden, mit dem Bremens führende Reederei ihre überragende Stellung auch äußerlich dokumentieren wollte<sup>154</sup>. Allgemein entsprach dies dem ausladenden Repräsentationsbedürfnis jener Zeit als Teil des später zutreffend so bezeichneten »wilhelminischen Bombasts« (Michael Stürmer).

Die regionale wie überregionale Bedeutung, die der NDL ausstrahlte, bezog sich aber keineswegs nur auf den Reedereibetrieb als Kerngeschäft. Wiegand wirkte vielmehr als Impulsgeber bei Gründungen einer Reihe von Industriefirmen (Schiffszubehör, Automobil- und Waggonbau, Elektrotechnik, Hochofenwerk) im Unterweserraum. Sie wurden zwar deswegen »Wiegand-Industrien« genannt, sind aber wirtschaftsgeschichtlich als ein sehr heterogener, vom eigentlichen Geschäft des Lloyd gesonderter Komplex zu behandeln und können hier lediglich gestreift werden<sup>155</sup>.

Nur wenige Worte sind über die Bilanzen des Lloyd in den verbleibenden Jahren bis zum Kriegsausbruch zu verlieren: Die Wirtschaftskrise in zeitlicher Nähe zum Firmenjubiläum kann letztlich als eine durchaus ernste, aber vorübergehende Episode angesehen werden, auch wenn es aus der Rückschau später hieß: »Die Reserven waren durch die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse verloren gegangen, erhebliche Bankkredite mußten in Anspruch genommen werden«<sup>156</sup>. An gleicher Stelle heißt es aber auch: »Durch die umfassende Neuorganisation des Betriebes und Beobachtung äußerster Sparsamkeit wurde die innere Konsolidierung des Norddeutschen Lloyd in wenigen Jahren erreicht, so daß er nach Tilgung der laufenden Werft- und Bankschulden binnen kurzem wieder frei dastand...«<sup>157</sup>. Von 1910 bis 1913 konnten wieder, mit steigender Tendenz (3–8 %), Dividenden verteilt werden. Das Aktienkapital hatte mit der stürmischen Expansion Schritt gehalten: War es 1890 mit 40 Millionen Mark gegenüber 1880 verdoppelt worden, lag es 1900 bei 80 Millionen, kletterte 1902 auf 100 Millionen und erreichte 1906 den Vorkriegshöchststand von 125 Millionen<sup>158</sup>. Die Phase zwischen 1890 und 1914 ist

153 Neubaur, NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 518. Eine Sozialgeschichte des NDL bleibt ein lohnenswertes Desiderat der Forschung.

154 Thiel, NDL, Bd. 3 (wie Anm. 1), S. 125–130, 181–185. Als Festgabe zum Jubiläum diente das zweibändige Werk von Neubaur (wie Anm. 1). S. ferner Wilhelm Ehlers: Fünfzig Jahre Norddeutscher Lloyd. Zur Erinnerung an das fünfzigjährige Jubiläum am 20. Februar 1907, Bremen 1907; ders., Das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen. Erbaut in den Jahren 1901–1910 von Architekt Johann Georg Poppe, Bremen um 1912.

155 Mehr darüber bei Uwe Kiupel, Heinrich Wiegand und die Industrie, in: Roder (wie Anm. 10), S. 122–130; kritische Reflexionen bei Beutin (wie Anm. 1), S. 201–203.

156 N.N., Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand des Norddeutschen Lloyd, in: Jahrbuch des NDL 1920/1921, hier S. 290.

157 Ebd.

158 S. Statistiken bei NDL 1857–1906 (wie Anm. 7) sowie bei NDL 1907–1926 (wie Anm. 7).

ganz allgemein nicht umsonst einmal mit den Worten »Auf der Höhe der Weltwirtschaft«<sup>159</sup> umschrieben worden.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 setzte der Expansion für Deutschland und Europa, aber auch für den NDL ein bitteres Ende. Durch die umgehend verhängte britische Fernblockade in der Nordsee wurde das Deutsche Reich schlagartig von seinen überseeischen Verbindungen abgeschnitten, die kaiserliche Hochseeflotte blieb in der Deutschen Bucht eingeschlossen. An dieser grundsätzlichen geostrategischen Situation änderte die Skagerrakschlacht (Mai/Juni 1916) nichts. Die Kaiserliche Marine besaß letztlich nur einen sehr eingeschränkten Aktionsradius, wenn man von der U-Bootkriegführung absieht. Die deutsche Handelsflotte, darunter auch Schiffe des Lloyd, wurde auf hoher See von überlegenen gegnerischen Seestreitkräften früher oder später aufgespürt, aufgebracht oder versenkt, flüchtete in neutrale Gewässer oder lag in heimatlichen Häfen auf. Eine wichtige Ausnahme bildete der Ostseeverkehr.

Eine begrenzte Anzahl von NDL-Dampfern war der Marine als Hilfskreuzer, Transportdampfer und Lazarettschiff nützlich, dasselbe galt für Teile der Schlepperflotte. Zwei weitere Dampfer fanden in der kriegswichtigen Erfahrung nach Schweden Verwendung. Acht bzw. sieben Lloyd-Dampfer wurden 1917/18 in die Ostsee beordert, wo sie die deutsche Landung auf der baltischen Insel Ösel im Oktober 1917 sowie die deutsche Intervention im finnischen Bürgerkrieg im März 1918 unterstützten<sup>160</sup>.

Einen besonderen Einschnitt bedeutete für das in Übersee befindliche Eigentum des Lloyd der Kriegseintritt der USA im April 1917. Dort wurden die Hafenanlagen in Hoboken, aber auch einige Dampfer der Reederei, die 1914 dort vom Kriegsausbruch überrascht worden waren und seither dort festlagen, von den Behörden beschlagnahmt. Die vorher sich ergebende Möglichkeit, diese Schiffe an die damals noch neutralen USA zu akzeptablen Preisen zu verkaufen, war von der Reichsleitung aus strategischen Gründen untersagt worden<sup>161</sup>.

Doch das alles war nur eine Seite der Medaille. Die deutschen Großreedereien legten – und der NDL bildete dabei keine Ausnahme – in der Wahrnehmung alternativer Geschäftsmöglichkeiten einigen Erfindungsreichtum an den Tag, wozu auch die Vercharterungen an die Marine zählten. So übernahm der Lloyd ab 1915 die Verpflegung von Gefangenenlagern sowie von Marinestützpunkten, versorgte ferner sechs Lazarettschiffe, die aus der eigenen Flotte stammten, stieg in das Speditionsgeschäft ein und vermittelte bis 1917 Geldtransfers zwischen den USA und den besetzten Ländern. Die

159 Beutin (wie Anm. 1), Bezeichnung für Abschnitt IV.

160 N. N., Die Expeditionen nach Ösel und Finnland, in: Jahrbuch des NDL 1918/1919, S. 338 - 357.

161 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 5.3.1921, ferner publiziert als: N.N., Der Norddeutsche Lloyd in den Jahren 1914–20, in: Jahrbuch des NDL 1920/1921, S. 169 - 214. Hier wurde zusammenfassend über die Kriegsjahre berichtet, denn eine Bundesratsverordnung vom 25. Februar 1915 befreite den NDL kriegsbedingt von der Vorlage eines Jahresabschlusses und der Abhaltung einer Generalversammlung.

Gepäckabteilung arbeitete für das Rote Kreuz. Der Technische Betrieb in Bremerhaven war nun auch für die Marine tätig und außerdem mit mannigfaltigen, zum Teil schiffbaufremden Arbeiten wie der Herstellung von Geschossen und dem Umrüsten von Eisenbahnwaggons für Lazarettzüge beschäftigt<sup>162</sup>. Ein besonderes Kapitel stellte die 1915 unter maßgeblicher Beteiligung des Lloyd gegründete Deutsche Ozean-Rhederei GmbH dar, die mit Tauchbooten eine wenigstens minimale Einfuhr kriegswichtiger Rohstoffe aus den noch neutralen USA anstrebte. Unter der Führung des Lloyd-Kapitäns Paul König unternahm das Handels-U-Boot DEUTSCHLAND 1916 zwei geglückte Fahrten über den Atlantik, während das Boot BREMEN bei der Ausreise verschollen blieb<sup>163</sup>. Ebenfalls 1916 wurden aus den vom deutschen Heer besetzten Ostgebieten sogar in Zusammenarbeit mit dem Oberkommando im Osten (Oberost) Auswanderer in die USA expediert, welche holländische Schiffe für die Überfahrt benutzten. Im gleichen Jahr stellte man die Reisebüroorganisation auf eine neue, wesentlich verbreiterte Grundlage, indem man gemeinsam mit der Hapag und den staatlichen Eisenbahnverwaltungen die Deutsche Reisebüro GmbH mit Sitz in Berlin gründete.

Schließlich datieren erste Planungen einer Beteiligung am zivilen Luftverkehr, wie sie ab 1920 Wirklichkeit werden sollte, vom Sommer 1918. Auf diese vielfältige Weise konnte nicht nur der Gesamtbetrieb rentabel, sondern auch der personelle Apparat einigermaßen gehalten werden, wobei viele Lloyd-angestellte ohnehin zum Militär eingezogen waren. Vom Kontorpersonal waren dies zwei Drittel des Friedensumfangs, etwa 450 Mann, von den Angestellten und Arbeitern in den Betrieben einschließlich Bordpersonal ein Drittel, rund 700 Mann. Eine im Geschäftsbericht von 1921 aufgeführte Ehrentafel nennt 427 Gefallene. Die Unterstützungskassen des Unternehmens bemühten sich um Fürsorgeleistungen an die Angehörigen<sup>164</sup>.

Das am 7. November 1917 erlassene Gesetz betreffend den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte sah erhebliche staatliche Beihilfen bei der Neubeschaffung des Schiffsraums vor, wies also bereits in die Zukunft nach dem Krieg. Dessen Ausgang erschien zu jener Zeit noch keineswegs gewiss, denn lange sah es nach einem militärischen Patt zwischen den Mittelmächten und der Entente aus. Dieses Gesetz darf deswegen keineswegs mit dem Größenwahn alldeutscher Kriegszielplanungen aus jener Zeit verglichen werden, sondern besaß einen zweckrationalen Charakter, auch wenn nach 1918 alle diesbezüglichen Planungen Makulatur wurden. Erste Aufträge aus diesem Gesetz ergingen noch 1917 an die Werften, wobei man an einen Wiederaufbau von insgesamt 360 000 BRT dachte<sup>165</sup>.

162 Rübner (wie Anm. 1), S. 64 - 67. Mit dieser Thematik befassen sich mehrere Artikel im Jahrbuch des NDL 1914/1915 sowie in den folgenden Jahrbüchern der Kriegszeit.

163 Hartmut Schwerdtfeger und Erik Herlyn, Die Handels-U-Boote DEUTSCHLAND und BREMEN. Das Abenteuer der sensationellen Ozeanüberquerungen, Bremen 1997.

164 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 5. 3. 1921.

165 Ebd., s. auch N.N., Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, in: Jahrbuch des NDL 1917/1918, S. 41 - 123.

In diesen Zeiten der Unruhe und des weltgeschichtlichen Umbruchs hatte mittlerweile eine neue Führung das Sagen beim Lloyd. Nach dem Tod Wiegands im März 1909 wurde der Baumwollkaufmann Dr. Philipp Heineken (1860–1947) zum Nachfolger bestellt. Sein Vater, der Rechtsanwalt Dr. Johannes Heineken (1822–1899), hatte in früheren Zeiten als juristischer Berater dem NDL gedient. Sein Sohn wirkte bis 1920 als Generaldirektor und anschließend noch bis 1933 als Aufsichtsratsvorsitzender. Philipp Heineken symbolisiert in der Firmengeschichte damit eine dramatische Übergangsepoche zwischen den Zeiten<sup>166</sup>. 1913 wurde der Vorstand auf sieben Mitglieder erweitert<sup>167</sup>, so dass man von einer kollektiven Führung unter Heineken als Primus inter Pares sprechen kann. Im Grundsatz wurde dieses System auch nach dem Ersten Weltkrieg beibehalten<sup>168</sup>.

#### 4. Der NDL 1918–1933: Krisen und Konjunkturen in der Weimarer Republik

Im Jahrbuch des NDL 1918/19 hielt Generaldirektor Heineken eine Betrachtung über »Vergangenheit und Zukunft« der Reederei ab, in der Rückschau gehalten, aber auch versucht wurde, in die Zukunft zu blicken. Heutzutage liest sich der Text als eine Mischung aus faktenreicher Bestandsaufnahme und jenem Selbstmitleid, welches für das damalige nationalkonservative Bürgertum so typisch war und einer kritischen Reflexion über den deutschen Anteil an den Kriegsursachen hindernd im Wege stand. Aber für den kaufmännischen Pragmatismus spricht folgende Passage: »Doch was hilft es, sich heute über Dinge zu unterhalten, die der Vergangenheit angehören. Wir wissen, daß wir ganz von vorn anfangen und uns den verlorenen Boden Zoll für Zoll wiedererkämpfen müssen. Wahrlich eine Aufgabe, so gewaltig, so groß, dass die lebende Generation beinahe stolz darauf sein könnte, sie in Angriff zu nehmen, wenn nicht der Preis ein so furchtbarer wäre«<sup>169</sup>. Hier finden wir einen ersten, noch sehr rudimentären gedanklichen Grundriss der Firmenpolitik nach dem Ersten Weltkrieg. Heineken selbst hatte als Sachverständiger an den Friedensverhandlungen von Versailles teilgenommen, dabei versucht, die Auslieferung der deutschen Handelsflotte zu verhindern und sich sogar öffentlich gegen die Annahme des Versailler Vertrags ausgesprochen<sup>170</sup>. Trotz oder gerade wegen dieser Haltung war bei ihm die Bereitschaft zu einem Neuanfang vorhanden.

In der Tat hatte nicht nur die Firmenleitung des Lloyd, sondern die gesamte deutsche Seeschifffahrt weit reichende Konsequenzen aus der Niederlage des Deutschen Reichs zu tragen. Die Weiterexistenz der zivilen Schifffahrt erschien nach Kriegsende zunächst nicht eindeutig. Bei der Unterzeichnung des Waffenstillstands am 11. November 1918 bei Compiègne war es zunächst

166 Historische Gesellschaft (wie Anm. 26), S. 223–225. Eine Würdigung des Wirkens von Heineken bei N.N. (wie Anm. 156), S. 289–300.

167 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 2. 4. 1914.

168 N.N. (wie Anm. 156), Ausklapptafel auf S. 308.

169 Philipp Heineken, Vergangenheit und Zukunft, in: Jahrbuch des NDL 1918/1919, hier S. 9.

170 N.N. (wie Anm. 156), hier S. 293–294.

nur um die Bekanntgabe des Aufenthaltsorts der Schiffe gegangen. Die Blockade wurde aufrechterhalten. Zunächst wurde zwischen der Entente und Deutschland in Trier am 15./16. Januar 1919 ein Waffenstillstands- und Schifffahrtsabkommen geschlossen, das bereits in die Richtung der Auslieferung der Handelsflotte wies. Neben anderen Aspekten spielten die Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln sowie selbstverständlich die alliierten Kriegsverluste an Schiffsraum eine Rolle, nicht zuletzt durch den uneingeschränkten deutschen U-Bootkrieg. Der bei einem großen Teil der zeitgenössischen deutschen Öffentlichkeit nicht ganz zu Unrecht verhasste sowie bis heute in der Geschichtswissenschaft unterschiedlich gewichtete Versailler Friedensvertrag (28. Juni 1919) schrieb vor, dass Deutschland alle Schiffe über 1600 BRT, die Hälfte der Tonnage in der Größenordnung zwischen 1000 und 1600 BRT sowie ein Viertel der für die Volksernährung so wichtigen Fischdampferflotte abzuliefern hatte. Das betraf auch Schiffe, die sich noch im Bau befanden. In den folgenden fünf Jahren hatten auf deutschen Werften noch 200 000 BRT für die Alliierten als Reparation gebaut zu werden. Spätere Regelungen milderten diese Bedingungen nur noch unwesentlich. Am 1. Juli 1920 verzeichnete das in der Schifffahrt bis heute oft genutzte dickleibige und alljährlich neu erscheinende Lloyd's Register of Ships nur noch 672 671 BRT an Schiffen über 100 BRT unter der deutschen Flagge, was einen Verlust von rund 80 % der Vorkriegstonnage bedeutete. Der Lloyd verlor dabei etwa 869 000 BRT, ihm blieben 57 000 BRT<sup>171</sup>. Zum »Flaggschiff« des NDL avancierte mit seinen bescheidenen 781 BRT der Passagiertender GRÜSSGOTT (1915 abgeliefert), der einst als Zubringer für die großen Schiffe der geplanten COLUMBUS-Klasse gedacht war<sup>172</sup>. Man fing im kleinen Stil wieder an: Im Frühjahr 1919 wurde der Seebädderdienst nach Wangerooog und Helgoland wieder aufgenommen. Ansonsten entpuppte sich der angestammte Schlepp- und Leichterdienst des Lloyd in ähnlicher Weise wie zur Gründungsphase als der vorübergehend wichtigste Geschäftsbereich. An Nord- und Ostseeküste sowie auf der Weser entfaltete sich binnen kurzer Zeit ein umfangreicher Frachtverkehr mit den Schleppern und Leichtern des Lloyd, die wegen ihrer geringen Tonnage nicht an die Entente abgeliefert zu werden brauchten<sup>173</sup>. Sogar der bremische Staatseisbrecher DONAR wurde 1920/21 für diesen Schleppdienst in der eisfreien Zeit eingechartert<sup>174</sup>.

Auch der Technische Betrieb in Bremerhaven musste den veränderten Zeitumständen Rechnung tragen und wurde 1920 in eine selbständige GmbH umgewandelt, um Fremdaufträge akquirieren zu können. Wie andere Werften, so wick man zeitweise auf die Reparatur von Eisenbahnmaterial aus, bevor der

171 Rübner (wie Anm. 1), S. 68-75. Für die Zwischenkriegszeit ist als Ergänzung das ältere, aber materialreiche wie kritisch reflektierende Werk von Reinhart Schmelzkopf heranzuziehen: Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939. Band I. Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau. Oldenburg 1974, hier S. 20-23.

172 Bessell (wie Anm. 1), S. 135; Kludas, Seeschiffe ND, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 164.

173 Bessell (wie Anm. 1), S. 136.

174 Christian Ostersehlte, Der bremische Eisbrechdampfer DONAR, in: Brem. Jb. 58, 1980, S. 231-232.

Wiederaufbau der Lloydflotte einsetzte und wieder für mehr Eigenaufträge sorgte, so dass in den 1930er Jahren eine Reintegration in die Reederei erfolgen konnte<sup>175</sup>.

Die wirtschaftliche Entwicklung nach Ende des Ersten Weltkriegs wurde in Deutschland mehr und mehr durch die Inflation geprägt, die unzählige über Jahrzehnte angehäuften private Sparguthaben vernichtete und dies mit unheilvollen psychologischen und politischen Folgen, die in eine fatale Radikalisierung des deutschen Bürgertums mündeten. Zwar heizten die ungeheuren Kosten des Ersten Weltkrieges die Geldentwertung an, aber auch die horrenden, von den Siegern von Deutschland erwarteten Reparationen (132 Milliarden Goldmark), besaßen keinen geringen Anteil daran, hatte doch auch die Entente ihre Kriegsanstrengungen zu einem bedeutenden Teil auf Pump finanziert. Zwar wurden die Reparationen mit der Zeit durch unendlich komplizierte und heftig umstrittene Vertragswerke wie den Dawes- (1924) und den Youngplan (1930) jeweils neu geregelt und bis 1932 ganz weg verhandelt, aber das lag 1919 noch ungeahnt in weiter Ferne. Die Schuldenaufnahme des Reiches stieg unaufhörlich an und beschleunigte sich 1923 durch den von der Reichsregierung in Berlin gedeckten passiven Widerstand gegen die Besetzung des Ruhrgebiets durch französische und belgische Truppen. Wurde ein US-Dollar 1914 mit 4,20, Anfang 1919 mit 8,90 Mark gehandelt, so musste man am 15. November 1923 4,2 Billionen wertlos gewordener Papiermark für einen Dollar ausgeben. Zwar hatte die Inflation für einen Nachkriegsboom mit Vollbeschäftigung gesorgt, doch die Währung war zerrüttet und wurde am 15. November 1923 durch die provisorische Rentenmark, am 1. September 1924 durch die Reichsmark (RM) endgültig ersetzt. Nun stand der Wechselkurs zum amerikanischen Dollar wieder auf dem altbekannten Wert von 1 \$: 4,20 RM<sup>176</sup>.

Nach 1918 vollzog sich das Schifffahrtsgeschäft unter stark veränderten Prämissen eines durch die vorangegangene Kriegswirtschaft erheblich zugenommenen Staatseinflusses, was übrigens nicht nur auf Deutschland, sondern auch für das Ausland, wie etwa Großbritannien, zutraf. Das bereits erwähnte Wiederaufbaugesetz von 1917 bedeutete für die deutsche Handelsschifffahrt einen wichtigen Meilenstein in dieser Entwicklung. In Quellen und Literatur präsentiert sich Schifffahrtspolitik nach 1918 als ein zunächst unverständliches Knäuel aus staatlichen Maßnahmen, Gesetzen und Verordnungen, mannigfaltigen finanziellen Beihilfen sowie schier undurchschaubaren finanziellen Transaktionen des Staates, aber auch des Großkapitals, das von außen her wesentlich stärker auf Reedereien und Werften einwirkte als vor 1914.

Der Verlust des Großteils der deutschen Handelsflotte erwies sich als vorübergehend, denn nur in wenigen folgenden Jahren gelang der Wiederaufbau der

175 Marc Fisser, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 10), Bremerhaven 1995, S. 110-112.

176 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 359-360, 362, sowie Hermann August Winkler, Weimar 1918-1933. Die Geschichte der ersten deutschen Demokratie, München 1994, S. 135, 143-144. Zur Wechselwirkung zwischen Inflation und Seeverkehrswirtschaft s. Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 59-64.

Schiffsbestände. Waren die Ablieferungen an die Siegermächte abgearbeitet, stand von deren Seiten gesetzlich und vertraglich einem Neubeginn der deutschen Überseeschifffahrt nichts entgegen. Um diese wieder aufzubauen, wurde bereits am 15. September 1919 in Hamburg die Reederei-Treuhandgesellschaft (RTG) gegründet, die sich um die Entschädigung der deutschen Reedereien kümmerte und hierfür vom Reich mit einem Kapital von 1,5 Milliarden Mark ausgestattet wurde. Die Wiederaufbaukosten wurden Ende 1920 auf insgesamt 70–80 Milliarden Mark geschätzt, im Februar 1921 einigten sich Staat und Reederschaft auf eine Summe von 12 Milliarden, später auf 18 Milliarden Mark, die wegen der galoppierenden Inflation als 104 Billionen Mark bis 1923 ausgeschüttet wurden (früherer Wert: 586 Millionen Goldmark). Bis zum 1. Mai 1923 waren mit Mitteln der Schiffbautreuhandbank GmbH (STB, der Nachfolgerin der RTG), und eigenen Geldern der deutschen Reeder 423 Schiffe (1,1 Millionen BRT) neu gebaut, 20 Schiffe (27000 BRT) zu Frachtern umgebaut und 169 Schiffe (570000 BRT) im Ausland angekauft. Darunter befanden sich etliche ehemalige deutsche Beuteschiffe, mit denen die Alliierten nichts anfangen konnten und die von ihren früheren Besitzern nunmehr zurückgekauft wurden. Auch der NDL weist derartige Schiffsbiographien auf. Insgesamt konnten durch staatliche Hilfen nur 17–25 % der Verluste der Reeder ausgeglichen werden, eine an den harten wirtschaftlichen Realitäten orientierte Zahl. Der Rest musste durch Eigen-, vor allem aber durch Fremdkapital in Form von Bankkrediten finanziert werden. Um 1924 betrug die Verschuldungsquote der deutschen Reedereien zwischen 35 und 45 % des Wertes der deutschen Handelsflotte, eine Relation, die sich betriebswirtschaftlich noch im Rahmen hielt<sup>177</sup>.

Als ersten Schritt zum Neuaufbau des internationalen Schifffahrtsgeschäfts nahmen Hapag und Lloyd zunächst ausländische Hilfe in Anspruch. Hier spielte das Agenturgeschäft, ein diskreter, aber wegen der mannigfaltigen Kleinarbeit unentbehrlicher und in der Literatur bis heute verkannter Geschäftsbereich in der Seeverkehrswirtschaft, eine strategische Rolle. Die USA waren zwar nach dem Ersten Weltkrieg durch eigene Neubauten und deutsche Beuteschiffe plötzlich in Besitz einer umfangreichen Handelsflotte von rund 6 Millionen BRT unter der Regie der US-Regierung gekommen, standen aber vor dem Dilemma, dass deren Bewirtschaftung an oft hastig neu gegründete Reedereien übertragen wurde. Diesen fehlte zu einem professionell und konkurrenzfähig organisierten Betrieb die notwendige Erfahrung.

Ungefähr zeitgleich mit dem Wiederanknüpfen der Schifffahrtsverbindungen zwischen Bremen und den USA fiel ein rascher Neubeginn im Baumwollgeschäft von Bremer Kaufleuten und der hiesigen Baumwollbörse mit den Vereinigten Staaten<sup>178</sup>. Über alledem schwebte allgemeine Politik: Einer Wiederannäherung an Deutschland standen in den USA psychologisch weniger Hindernisse im Weg als etwa bei den europäischen Entente-Mächten. Differenzen unter den Alliierten traten nach 1918 offen zutage, aus einem Bündel von Gründen lehnte der amerikanische Kongress im November 1919 und noch

177 Rübner (wie Anm. 1), S. 99–110; Fisser (wie Anm. 175), S. 16–21, 23–26.

178 Beutin (wie Anm. 1), S. 217–223.

einmal im März 1920 die Ratifizierung des Versailler Vertrags ab, freilich auch den Eintritt der USA in den neu geschaffenen Völkerbund<sup>179</sup>.

Die Hapag nutzte die Gunst der Stunde und schloss im Mai 1920 mit der amerikanischen Firmengruppe Harriman ein Abkommen über einen Gemeinschaftsverkehr auf dem Nordatlantik. Der NDL folgte, noch unter Heinekens Führung, der deswegen eine erste Amerikareise nach dem Krieg unternommen hatte, diesem Beispiel und vereinbarte im August desselben Jahres eine Art Agenturvertrag mit der United States Mail Steamship Company. Diese nahm, quasi auf den Spuren des NDL, mit ex-deutschen Schiffen (darunter einigen ehemaligen Lloydampfern) einen Liniendienst von New York zur Weser auf und nutzte im Rahmen eines befristeten Abkommens die Einrichtungen, Verbindungen und nicht zuletzt das Renommee des Lloyd vor Ort. Schon am 18. August 1920 lief der US Mail-Dampfer SUSQUEHANNA, die einstige RHEIN des NDL, zum ersten Mal Bremerhaven an, wurde aber vom deutschen Publikum ziemlich unterkühlt empfangen. Doch bereits im August 1921 ging die Reederei in Konkurs. Mit der Nachfolgerin, der United States Lines, konnte ein Gemeinschaftsdienst vereinbart werden, ebenso mit einer weiteren US-Reederei (J.H.W. Steele Co., Galveston). Ferner wurde mit drei englischen Reedereien und einer japanischen Firma im Fernostverkehr ebenfalls ein Agenturvertrag abgeschlossen, ein Poolvertrag zwischen Hapag und Lloyd einerseits und den beiden renommierten englischen Reedereien Holt (Liverpool) und Ellerman (London) rundeten Anfang 1920 dieses Netzwerk ab<sup>180</sup>. Es ermöglichte dem NDL wieder das Entree in die internationale Schifffahrt und kann in seiner Bedeutung kaum überschätzt werden. Die Einkünfte aus diesen internationalen Geschäften bestanden vor allem aus harten Devisen, und das sollte entscheidende Vorteile bringen.

Konjunkturrell durchlitt die internationale Schifffahrt nach einem kurzzeitigen Nachkriegsboom (zwischen Frühjahr 1919 und dem Sommer 1920) bis 1923 eine schwere Krise, die durch den Rückgang des allgemeinen Welthandels, aber auch von Überkapazitäten – und hier zählten neben den Kriegsbauten vornehmlich aus den USA auch die deutschen Reparationsschiffe – geprägt war. Ab 1921 erlassene, wesentlich verschärfte Bestimmungen beschnitten fortan drastisch die Einwanderung in die USA, weshalb die transatlantische Passagierschifffahrt nie mehr an das quantitativ so umfangreiche Auswanderergeschäft

179 Stephan Bierling, *Geschichte der amerikanischen Außenpolitik. Von 1917 bis zur Gegenwart*, München 2003, S. 75.

180 Rübner (wie Anm. 1), S. 77-80, 96-99; Bessell (wie Anm. 1), S. 139-141; Beutin (wie Anm. 1), S. 228-233. Vgl. hierzu Edmund Fander, *Die deutsch-amerikanischen Seeschiffsverträge der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd vom Jahre 1920, ihre Bedeutung und ihre Auswirkungen für die deutsche Seeschifffahrt und Volkswirtschaft*, Köln 1926 (Diss. rer. oec. et soc. Köln), sowie zum allgemeinen zeitgenössischen amerikanischen Hintergrund: William H. Miller, *Picture History of the UNITED STATES*, New York 2003, S. 1-10. Über die Eigenheiten des Agentur- und Maklergeschäfts informiert instruktiv aus bremsischer Perspektive: Rolf Engelsing, *Herm. Dauelsberg Schiffsmakler, 1857-1957* (Bd. 21 der Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V., Hamburg), Hamburg 1957, hier S. 9-20.

vor 1914 anknüpfen konnte. 1924 war nur noch eine Einwanderungsquote von 2 % der 1890 in den Staaten lebenden Angehörigen einer jeweiligen Volksgruppe zugelassen. Die radikal veränderte Marktlage schlug sich in den Beförderungszahlen nieder: Hatte der NDL 1912 rund 559 000 Fahrgäste transportiert, so waren es 1927 etwa 136 000. An Bord der Passagierschiffe wich das Zwischendeck für die Auswanderer der Touristenklasse.

Für die deutschen Reedereien erbrachten aber die chaotischen Währungsverhältnisse der Inflationszeit einige Vorteile, die sie den widrigen Entwicklungen in der Weltschifffahrt trotzen ließen. In der Regel rechnete man mit den verlässlichen, deshalb heiß begehrten Devisen ab, das niedrige deutsche Lohn- und Heuerniveau trug zur weiteren Konkurrenzfähigkeit bei. So überstand man diese Jahre allgemein recht gut, keine deutsche Reederei ging in Konkurs, einige Unternehmen wurden sogar neu gegründet<sup>181</sup>. Die Ergebnisse der Geschäftsjahre 1921 und 1922 wurden vom NDL denn auch als »befriedigend«<sup>182</sup> oder auch als »zufriedenstellend«<sup>183</sup> bezeichnet. Das Aktienkapital wurde 1921 von 125 auf 250 und im gleichen Jahr auf 475 Millionen Mark erhöht, ähnlich wie übrigens bei zahlreichen anderen deutschen Reedereien<sup>184</sup>. Alles in allem verwundert es nicht, dass es dem NDL möglich war, bis einschließlich 1922 Dividenden von zuletzt 10 % auszuschütten.

Ein wichtiger Eckstein im Wiederaufbau der Reederei bedeutete das so genannte COLUMBUS-Abkommen zwischen der britischen Regierung und dem Lloyd vom 5. August 1921. Gegenstand war der bereits vor dem Krieg bei Schichau in Danzig begonnene und bis dahin mit Vorbedacht dilatorisch weiter gebaute Transatlantikdampfer COLUMBUS. Da der Werftstandort nunmehr im neu entstandenen, dem Versailler Vertrag nicht unterworfenen Freistaat Danzig lag, war eine höchst verworrene Rechtslage entstanden. Der Neubau sollte jetzt beschleunigt an die britische Seite abgeliefert werden. Nach der Probefahrt im Februar 1922 wurde das Schiff anschließend von der White Star Line als HOMERIC in den Nordatlantikdienst eingestellt. Für die COLUMBUS durfte der Lloyd sechs aus Südamerika zurückgekehrte Dampfer (SEYDLITZ, YORK, GÖTTINGEN, GOTHÄ, WESTFALEN und HOLSTEIN, erbaut 1903–1911, 4932–8901 BRT) als einen Grundstock für den Neuaufbau seiner Flotte behalten<sup>185</sup>. Eines dieser sechs Schiffe, der Ostasiendampfer SEYDLITZ, nahm am 12. November 1921 den Südamerikadienst wieder auf und lief etwas später, als erstes Lloydschiff nach dem Krieg, am 27. Februar 1922 in New York ein<sup>186</sup>. Ferner stach der Frachter WESTFALEN am 7. Januar 1922 als erstes Lloydschiff nach Ostasien in See<sup>187</sup>. Neben diesem Sextett blieb dem NDL das ebenfalls im Bau befindliche Schwesterschiff der COLUMBUS erhalten, denn der ursprünglich als HINDENBURG geplante Neubau brauchte nicht

181 Rübner (wie Anm. 1), S. 81–89, 113; Beutin (wie Anm. 1), S. 227–228.

182 NDL 1907–1926 (wie Anm. 7), BGV 29. 3. 1922.

183 Ebd., BGV 15. 5. 1923.

184 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 43. Vgl. Tabelle 11 bei Rübner (wie Anm. 1), S. 446 für den Zeitraum zwischen 1914 und 1923.

185 Rehm, COLUMBUS-Abkommen (wie Anm. 2).

186 Bessell (wie Anm. 1), S. 143.

187 Rübner (wie Anm. 1), S. 165.

mehr abgeliefert zu werden. Als nunmehrige COLUMBUS trat das mit seinen 32354 BRT große Schiff im April 1924 seine Jungferreise nach New York an und avancierte nicht nur zum Flaggschiff des NDL, sondern der damaligen deutschen Handelsflotte insgesamt<sup>188</sup>.

Der Neuaufbau der Flotte hatte beim Lloyd, wie bei etlichen anderen Reedereien, schon früher eingesetzt. Mit dem beim Bremer Vulkan erbauten Frachter VEGESACK (1566 BRT) hatte der NDL bereits im September 1920 seinen ersten Nachkriegsneubau erhalten, auf den die Ententemächte keinen Zugriff mehr hatten, freilich unterlag dieses Schiff wegen seiner geringen Tonnage ohnehin nicht den Ablieferungsbestimmungen. Weitere Neubauten folgten. Die neun Frachtschiffe der MINDEN-Klasse, die 1921–1924 von vier Werften in Stettin, Kiel, Geestemünde und Bremen abgeliefert wurden, teilten sich auf in sechs Dampfer, ein Turbinenschiff sowie in Gestalt der ERFURT (1922) und KÖNIGSBERG (1924) in die ersten beiden Motorschiffe in der Lloydflotte. Der beginnende Umbruch in der Schiffsantriebstechnik ist hier mit Händen zu greifen, zumal die technische Inspektion des Lloyd offenbar bestrebt war, mehrere Varianten gleichzeitig zu testen. Ähnliches praktizierte man mit den rund 9400 BRT großen Fracht- und Passagierschiffen der WESER-Klasse (1922–1924). Von deren sechs Schiffen waren vier mit der konventionellen Dampfmaschine sowie je eines mit Turbinen- bzw. Dieselantrieb ausgerüstet. Die beiden noch mit Dampfmaschine angetriebenen Frachter ISAR und DONAU (1929) waren, wie später einige andere Lloydsschiffe, mit dem löffelförmigen und besonders strömungsgünstigen Maierbug versehen.

Die COLUMBUS mit ihrer verworrenen Vorgeschichte blieb also keineswegs der einzige Zulauf. Ein anderer Neubau, das 1914 beim Bremer Vulkan vom Stapel gelaufene Passagierschiff ZEPPELIN, konnte 1927 aus Großbritannien zurückgekauft und als DRESDEN (14167 BRT) die Lloydflagge setzen. Doch Jahre zuvor hatte man beim NDL an Neubauten für die nach wie vor betriebene Südamerikafahrt (SIERRA-Klasse, vier Schiffe, 1922–1924, 8–11000 BRT) sowie für den traditionellen Transatlantikdienst gedacht: Die drei Dampfer MÜNCHEN (13325 BRT), STUTTGART (13367 BRT, beide Stettiner Vulcan) sowie die etwas größere, beim Bremer Vulkan entstandene BERLIN (15286 BRT) kamen 1922–1925 zur Ablieferung. Im Vergleich mit der britischen und auch amerikanischen Konkurrenz, die nicht zuletzt mit ex-deutschen Linern ihre führende Position souverän hielt, waren dies vergleichsweise unspektakuläre Schiffe, die aber, gemeinsam mit der COLUMBUS, das Comeback des NDL auf dem Nordatlantik bewerkstelligten<sup>189</sup>.

Vor dem Hintergrund dieses raschen Flottenaufbaus wurde das traditionelle Liniennetz im Großen und Ganzen wieder eingerichtet, wobei Details hier zu weit führen würden. Hinzu kamen einige neue Verbindungen, die durch den 1914 eröffneten Panamakanal zur Westküste Nord-, Mittel- und Südamerikas

188 Hans Georg Prager, COLUMBUS. Welch ein Klang ... Das glückhafte Schiff und seine Nachfolger, Hamburg 1998.

189 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 1 (wie Anm. 1), S. 150, ebd. Bd. 2, S. 8–27. Zum damaligen Stand der Entwicklung bei den Motorschiffen s. Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 94–97; Rübner (wie Anm. 1), S. 149–150.

führten<sup>190</sup>. Ab 1925 wurden außerdem Kreuzfahrten angeboten, ein Geschäftszweig, den man bereits vor dem Krieg nur sporadisch betrieben hatte, wo sich der Lloyd nunmehr aber wesentlich intensiver engagierte<sup>191</sup>. Weit in die Zukunft wies ein zunehmendes Engagement in der noch an ihren Anfängen stehenden Luftfahrt. Im Frühjahr 1920 gründete der NDL die Lloyd-Luftdienst GmbH, die im Februar 1923 mit der Deutschen Luft-Reederei, an der die Hapag Anteile hatte, zusammenging. Das fusionierte Unternehmen, die Deutsche Aero Lloyd AG, unterhielt ein Streckennetz in Deutschland und im europäischen Ausland und ging unter dem Druck der Reichsregierung, die für einen Großteil der Subventionen aufkam, im Januar 1926 in die neu gegründete Deutsche Luft Hansa AG auf. Beide Reedereien hielten Aktienminoritäten in diesem Unternehmen. Der in Bremen groß gefeierte erfolgreiche Atlantikflug in Ost-West-Richtung mit dem Junkers-Flugzeug BREMEN (12.–14. April 1928) wurde auch maßgeblich vom NDL unterstützt, war doch eines der drei Besatzungsmitglieder (Freiherr von Hünefeld) Werbe- und Pressechef des Lloyd. Schließlich kam es stellenweise zur Verzahnung zwischen dem Transatlantikdienst und der Lufthansa, als Katapultflugzeuge vorübergehend (1929–1931) auf den Schnelldampfern BREMEN und EUROPA für den Postdienst stationiert wurden. Für Anschlüsse in Bremerhaven an das innerdeutsche und europäische Luftnetz hatte man ebenfalls gesorgt<sup>192</sup>.

Ein neues Feld für die küstennahe Passagierfahrt hatte sich bereits Anfang 1920 durch den Seedienst Ostpreußen eröffnet, der die nunmehr abgetrennte Provinz mit dem übrigen Reich über See verband. Von Juni 1920 bis April 1922 beteiligte sich der Lloyd an diesem Verkehr, danach wurde die 1926 für diesen Dienst erbaute HANSESTADT DANZIG bis 1939 durch den Lloyd bereedert<sup>193</sup>. Der Seebäderdienst in der Nordsee wurde weiterentwickelt, versinnbildlicht durch den formschönen Zweischornstein-Turbinendampfer ROLAND (2436 BRT), der von Tecklenborg in Geestemünde 1927 kurz vor dem Ende dieser Werft abgeliefert wurde<sup>194</sup>. Aus dem Flussfahrgastdienst zog sich der Lloyd indes in den frühen 1920er Jahren zurück und überließ diese kleinteilige Sparte mittelständischen Anbietern, wie den Schiffseignern Bernhard Riedemann oder den aus dem Brandenburgischen zugewanderten Brüdern Franz und Otto W. A. Schreiber, die 1926 nach Bremen kamen<sup>195</sup>.

190 Bessell (wie Anm. 1), S. 158–159.

191 Kludas, Vergnügungsreisen (wie Anm. 1) Bd. 1, S. 19–119, eine aufschlussreiche Liste aller deutschen Kreuzfahrten 1889–1939, bei der die quantitativen Relationen zwischen den konkurrierenden Reedereien deutlich werden, s. S. 195–214.

192 Wiborg (wie Anm. 1), S. 248–251; Dirk J. Peters, Vom Schiff in die Luft. Die Bedeutung der transatlantischen Katapultflüge zwischen den beiden Weltkriegen für die deutsche Schifffahrts- und Luftfahrtgeschichte, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern, Bd. 76, 1997, S. 247–276.

193 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 28, 31, 48. Zum Seedienst Ostpreußen ferner s. Uwe Nussbaum, Brücke über die Ostsee. Der Seedienst Ostpreußen 1920–1944, Hamburg 1999.

194 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 160; Benja, Niederweser (wie Anm. 32), S. 78; Fisser (wie Anm. 175), S. 69, 72–73, 75.

195 Benja, Niederweser (wie Anm. 32), S. 77–90; Klaus Auf dem Garten, 125 Jahre

Dem Wiederaufbau des NDL<sup>196</sup> folgte rasche Expansion, denn allgemein stand die deutsche Seeschifffahrt damals im Zeichen von nicht selten problematischen Fusionen und Konzentrationen<sup>197</sup>, ein Prozess, der nicht nur in der deutschen, sondern auch internationalen Schifffahrt vonstatten ging<sup>198</sup>. Der Lloyd nutzte die Gelegenheit, sich binnen kurzer Zeit eine Reihe von Reedereien und die damit verbundenen Liniendienste einzuverleiben, ein Vorgang, der das krasse Gegenteil dessen verkörperte, was man im Rahmen der Arbeitsteilung und Auslagerung vor der Jahrhundertwende für richtig gehalten hatte. Den Anfang machte im November 1925 mit einer Flotte von zehn Frachtern die Hamburg-Bremer Afrika-Linie (HABAL), gefolgt nur einen Monat später von der in Lübeck ansässigen Dampfschiffs-Rhederei Horn AG (10 Dampfer). Die Roland-Linie in Bremen mit einer beachtlichen Flotte von 31 Schiffen, bei der der Lloyd 1904 mit 40 % eingestiegen war, wurde zum 1. Januar 1926 eingegliedert. Dies hatte die Übernahme gleich drei weiterer Reedereien zur Folge: Die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus Lübeck, die mit fünf kleineren Dampfern Nord- und Ostseefahrt betrieb, wurde zwar übernommen, doch als Tochterfirma belassen und ihr Sitz nach Hamburg verlegt. Es folgte die Einverleibung der »Argo«, womit der Schritt von 1897 (die Abgabe der Englandfahrt) rückgängig gemacht wurde. Die 22 kleineren »Argo«-Dampfer verblieben in der angestammten Nord-Ostseefahrt, setzten aber die Lloydflagge. Die dritte Reederei, die im Rahmen der Roland-Übernahme zum Lloyd kam, war die 1903 gegründete Dampfschiffsreederei Seefahrt AG in Bremen, die aber mit einem, zeitweise vier Dampfern bis 1932 selbständig belassen wurde. Schließlich erfolgte im Juni 1927 die Übernahme der Rhederei-AG von 1896 in Hamburg. Diese Firma wurde aber aufgelöst, ihre acht Dampfer an die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft übertragen. Sie verblieben somit im Hamburger Schiffsregister. Daneben hielt der Lloyd eine namhafte Beteiligung an der Unterweser Reederei (URAG) in Bremen, die neben dem Schleppdienst auch Massengutfahrt betrieb. Dieser expansive Kurs des Lloyd wurde in anderen deutschen Hafenstädten als aggressiv und bedrohlich wahrgenommen<sup>199</sup>. In Hamburg tat man es dem Lloyd nach, als

FRIEDRICH. Von der Hamburger Hafenfähre zum Bremer Traditionsschiff. Bremen 2005, S. 54 - 68; Andreas Mausolf, Wilhelm Esmann, Die Weiße Flotte von der Unterweser. Die Geschichte der Schreiber-Reederei (1926 - 2002), Bremen 2006, S. 14 - 22.

196 Allgemein zum Wiederaufbau des NDL: Willi Schick, Der Wiederaufbau des Norddeutschen Lloyd in der Nachkriegszeit und seine Entwicklung bis zur Gegenwart, Dissertation Frankfurt 1934.

197 Zur Frühzeit dieses Prozesses, s. Rübner (wie Anm. 1), S. 169 - 171.

198 Ebd., S. 178 - 182. Das wohl bekannteste Beispiel bietet der englische Finanzier Lord Kylsant (gest. 1937), dessen Royal Mail-Gruppe 1926 die White Star Line erwarb und sich auch in deren Hauswerft Harland & Wolff in Belfast eingekauft hatte. 1931 erhielt Kylsant wegen fragwürdiger Transaktionen eine zweijährige Gefängnisstrafe und war somit als Geschäftsmann gesellschaftlich erledigt.

199 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 28 - 59, 74 - 77; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 81 - 84; Rübner (wie Anm. 1), S. 210 - 211, 214. Vgl. Thiel, Hamburg-Bremer Afrika-Linie (wie Anm. 124); ders. Roland-Linie (wie Anm. 123); ders., Argo (wie Anm. 120).

die Hapag im November 1926 die beiden namhaften Reedereien »Kosmos« (Fahrtgebiet: Westküste Südamerika) und Deutsch-Austral (Fahrtgebiet: Australien) übernahm. Das setzte einer gerade erst begonnenen Kooperation ein Ende, die zwischen den beiden traditionellen Gegenspielern seit 1925 verhandelt worden war und die immerhin im März 1926 einen Betriebsvertrag hervorgebracht hatte<sup>200</sup>. Selbst von einem relativ wohlwollenden Lloydchronisten ist diese Geschäftspolitik rund drei Jahrzehnte später aus der Rückschau kritisch beurteilt worden: »Aber war es wirklich ein erstrebenswerter Zustand, wenn um 1930 die beiden Großreedereien vier Fünftel oder mehr der gesamten deutschen Schifffahrt beherrschten?«<sup>201</sup>

Das alles geschah unter einer neuen Führung des Lloyd. Nachfolger Heinekens, der fortan als Aufsichtsratsvorsitzender wohl eine ähnlich präsidiale Rolle spielte wie seinerzeit Geo Plate, wurde 1921 der Jurist Carl Stimming (1876–1931), der ursprünglich lange Jahre im zivilen Verwaltungsdienst der Kaiserlichen Marine tätig gewesen war. Eine kurzzeitige Abordnung zum NDL (1902/03) blieb eine Episode, die biographisch nicht überschätzt werden sollte. Seit 1915 im Reichsschatzamt tätig, kam er infolge kriegswirtschaftlicher Aktivitäten wieder in Verbindung mit dem Lloyd, der ihn 1917 zunächst als Abteilungsleiter einstellte, bis er vier Jahre später an die Spitze der Reederei trat und ihr bis zu seinem Tod vorstand<sup>202</sup>. Diese Personalie indiziert zeittypisch die gewachsene Nähe zur staatlichen Politik und Berliner Bürokratie, zumal die Hapag zur gleichen Zeit mit einem auffälligen Parallelbeispiel aufwartete: Ebenfalls aus dem Reichsschatzamt stammte ein weiterer Jurist, der Stimming gleichaltrige Dr. Wilhelm Cuno (1876–1933), der 1917 von Ballin zur Hapag geholt wurde und ein Jahr später dessen Nachfolger wurde. Ein Intermezzo als parteiloser Reichskanzler (November 1922 bis August 1923) unterbrach diese Karriere nur vorübergehend, ab 1926 führte Cuno die Hamburger Großreederei erneut<sup>203</sup>.

Zum Stellvertreter Stimmings beim Lloyd avancierte der Reedereikaufmann Ernst Glässel (1878–1950), der ab 1904 tonangebend wie erfolgreich die Roland-Linie aufgebaut und geführt hatte, bis er im Rahmen der Übernahme 1926 in den Lloyd-Vorstand eintrat und diesem sechs Jahre lang angehörte. Unterschiede in der Herkunft, den fachlichen Schwerpunkten, aber auch prägnante Divergenzen in Mentalität und Auftreten ergaben ein Spannungsverhältnis zwischen Glässel und Stimming. Letzterer wurde, vor allem in Fragen der Gestaltung des Alltagsgeschäfts, durch den robusten wie dynamischen Schifffahrtspraktiker Glässel an die Wand gedrückt<sup>204</sup>. Dieser galt denn auch als maßgeblich treibende Kraft hinter den Reedereiübernahmen: »Es gab einflussreiche Leute genug, auch in Bremen, die ihm eifrig zustimmten, und andere, die ihm nicht so energisch entgegentraten, wie sie es wohl hätten tun können

200 Bessell (wie Anm. 1), S. 152–153, 159; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 84, 89, 90–94; Rübner (wie Anm. 1), S. 212–213.

201 Bessell (wie Anm. 1), S. 159.

202 Lührs (wie Anm. 20), S. 504; N.N. (wie Anm. 156), hier S. 303–304.

203 Artikel über C. in: Neue Deutsche Biographie 3. Bd. Bürklein-Ditmar, Berlin 1957, S. 439.

204 Lührs (wie Anm. 20), S. 178.

und müssen«<sup>205</sup>. Der zurückhaltende Stimmung konnte diese Rolle sicherlich nicht spielen. Doch wie auch immer: Dieses neue Doppelgestirn an der Lloydspitze kam ab Mitte des Jahrzehnts in den Genuss verbesserter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen.

Die Einführung der neuen Reichsmark als eine harte, aber unumgängliche Maßnahme leitete eine vorübergehende Erholung der deutschen Volkswirtschaft ein. Sie war wieder kreditwürdig geworden, und das brach Bahn für umfangreiche amerikanische Kredite, die nach Deutschland vergeben wurden und zu einer gesamtwirtschaftlichen Belebung beitrugen<sup>206</sup>. Für die so instabile und bedrohte deutsche Republik bedeutete die zweite Hälfte der zwanziger Jahre eine kurze wirtschaftliche Verschnaufpause, weshalb das in Literatur und Publizistik nicht selten benutzte Schlagwort der »goldenen zwanziger Jahre« sich, genauer betrachtet, auf diese wenigen Jahre bezieht. Auch die Weltwirtschaft erholte sich, obwohl man von der relativen und lang anhaltenden Prosperität der Vorkriegszeit nach wie vor weit entfernt war<sup>207</sup>.

Beim Lloyd zeitigte die wirtschaftliche Erholung nach dem Währungsschnitt Folgen. Das Aktienkapital betrug am 1. Januar 1924 (also nach der Inflation) 33 Millionen Reichsmark<sup>208</sup>, zwei Jahre später 125 Millionen RM. 1929 war es auf 165 Millionen Mark geklettert<sup>209</sup>. Damit einher ging ab 1928 eine erhöhte Aufnahme amerikanischer Bankkredite: »Der Lloyd verankerte sich noch tiefer im amerikanischen Boden«<sup>210</sup>.

Die Flottenstärke wies zum 1. Januar 1927 132 Seeschiffe mit einem Rauminhalt von 742360 BRT auf, zusammen mit den Schleppern, Seebäderschiffen und kleineren Einheiten kam man auf 421 Fahrzeuge von insgesamt 803145 BRT<sup>211</sup>, hatte also den Vorkriegsstand in etwa wieder erreicht. In zeitüblicher Diktion hatte Stimmung in einem Geleitwort zum Lloydjahrbuch 1925 bereits geschrieben: »Und doch darf und soll die wirtschaftliche Wetterschau auch einmal den Blick auf Stellen richten, wo das Gewölk etwas lichter zu werden scheint«<sup>212</sup>. Ab 1926 konnte das Unternehmen wieder Dividenden zahlen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es verständlich, dass in eben jenem Jahr 1926 der Lloyd über ein größeres Schiff für den Nordatlantik nachzudenken begann. Schließlich entstanden aus diesen Vorplanungen die beiden Turbinendampfer BREMEN (51656 BRT, 1929) und EUROPA (49746 BRT, 1930), die nach längerer Zeit das prestigereiche »Blaue Band« des Nordatlantiks wieder nach Deutschland holten. Natürlich war dieses Projekt in der Führungsetage des Unternehmens nicht unumstritten: Glässel trieb es voran, Heineken und

205 Bessell (wie Anm. 1), S. 159.

206 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 363, 454 - 455.

207 Rübner (wie Anm. 1), S. 129 - 134.

208 NDL 1907-1926 (wie Anm. 7), Bericht außerordentliche Generalversammlung 17. 12. 1924. Vgl. mit anderen Reedereien in der Tabelle 48 bei Rübner (wie Anm. 1), S. 458.

209 NDL 1927-1938 (wie Anm. 7), BGV 25. 3. 1930.

210 Beutin (wie Anm. 1), S. 245.

211 NDL 1927-1938 (wie Anm. 7), BGV 28. 3. 1927.

212 Jahrbuch des NDL 1925, S. 3.

Stimming waren eher skeptischer. Überlegungen im März 1928, das zweite Schiff der Hapag zwecks Bereinigung des wieder einmal angespannten Verhältnisses zu überlassen, wurden alsbald nicht mehr verfolgt<sup>213</sup>.

Die BREMEN entstand bei der AG »Weser«, die aber seit Ende 1926 als Deutsche Schiffs- und Maschinenbau AG (DESCHIMAG) firmierte und bis 1928 eine Reihe von Konkurrenzwerften in Hamburg, Geestemünde, Stettin, Rostock und Einswarden bei Nordenham teils aufkaufte, teils stilllegte. Dieser relativ eilig zusammengebrachte Konzern galt zwar als größter deutscher Schiffbautrust, er war aber umstritten. Der Auslöser zur Bildung der DESCHIMAG war die damalige Lage der deutschen Werftindustrie, die sich in einer schweren Strukturkrise befand<sup>214</sup>. Hinter dieser Trustpolitik stand der Bremer Bankier Johann Friedrich Schröder (1879–1933). Er bekleidete nicht nur das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden bei der Bremer Großwerft. Vielmehr war sein Bankhaus mit dem bremischen Staat wie mit zahlreichen namhaften Firmen der Hansestadt finanziell verflochten. Auch beim Lloyd agierte Schröder als Hauptaktionär und saß seit 1921 im Aufsichtsrat<sup>215</sup>. Ihm wird ferner ein Anteil an der damaligen expansiven Politik des NDL zugeschrieben: »Der Bankmann rationalisierte in der Art, wie sie in jenen Jahren üblich geworden war: durch Kartellisierung und die Bildung von Konzernen«<sup>216</sup>. Aus diesen verwickelten Zusammenhängen ergibt sich, dass der BREMEN-Auftrag ein handfestes Stück Interessenpolitik verkörperte. Das Schwesterschiff EUROPA wurde hingegen bei Blohm & Voss in Auftrag gegeben, denn diese Hamburger Großwerft hatte damals im Turbinenbau eine führende Stellung inne. Am 26. März 1929 brannte dieser in der Ausrüstung befindliche Neubau durch ein Großfeuer aus, was die Fertigstellung um rund ein Jahr verzögerte<sup>217</sup>.

Die beiden Schiffe nahmen nicht nur der britischen MAURETANIA das über zwanzig Jahre gehaltene »Blaue Band« ab, sondern hievten den Lloyd erneut in eine Spitzenposition im Amerikadienst. In der Größe der IMPERATOR-Klasse der Hapag vor 1914 ähnelnd, verkörperten die beiden Neubauten jedoch eine neue Schiffsgeneration, galten allein wegen ihres zukunftsweisenden, mit Elementen des zeitgenössischen Expressionismus ausgestatteten Entwurfs als besonders avantgardistisch und können als Höhepunkte der Technikgeschichte des Lloyd gewertet werden. Eine Reihe von Folgebauten der internationalen Konkurrenz wurde in den 1930er Jahren von diesen beiden Schiffen beeinflusst. Die Rentabilität dieser legendären und im höchsten Maß imageprägenden Passagierdampfer blieb angesichts der alsbald herein

213 Arnold Kludas, Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche, Hamburg 1996; Bessell (wie Anm. 1), S. 153 - 156,

214 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 101-105; Ostersehlte (wie Anm. 77), S. 273 - 275.

215 Rübner (wie Anm. 1), S. 218. Biographischer Abriss über Sch. bei Lührs (wie Anm. 20), S. 459-460. Zur Wahl Schs. in den Aufsichtsrat s. Thiel, NDL, Bd. 4 (wie Anm. 1), S. 16.

216 Beutin (wie Anm. 1), S. 257, eine kritische Gesamtbetrachtung über Sch. auf S. 257-259.

217 Über den EUROPA-Brand s. Manfred Gihl und Harry Braun, Feuerwehr im Hafen. Die Geschichte der Hamburger Feuerlöschboote (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 28), Hamburg 1991, S. 55 - 62.

brechenden Weltwirtschaftskrise ein Problem. Bei einer zunächst guten Auslastung spielte wohl der Reiz des Neuen für das Reisepublikum eine Rolle<sup>218</sup>.

Wie bereits vor dem Ersten Weltkrieg, zog auch in den 1920er Jahren der bremische Staat beim Hafenausbau in Bremerhaven seine Konsequenzen aus der Entwicklung beim Lloyd. 1924 bis 1928 entstand direkt am Weserstrom die 900 Meter lange Columbuskaje mit Abfertigungsanlagen und angeschlossenen Bahnhof im zeitgemäßen Bauhausstil. Der Lloyd-Dampfer gleichen Namens hatte bei der Benennung Pate gestanden. Deutlicher konnte die Verflechtung zwischen dem NDL und dem Hafenausbau nicht zum Ausdruck gebracht werden. Der Bau der nahe gelegenen Nordschleuse (1927–1931) stand im gleichen Zusammenhang<sup>219</sup>.

Währenddessen war der Prozess der Konzentration in der deutschen Seeschifffahrt weitergegangen, an dem sich der NDL, neben der Hapag, weiterhin beteiligte. Vor allem ging es um die Aneignung von Majoritäten bei renommierten Reedereien an Nord- und Ostseeküste. Dadurch kam schließlich ein sehr dicht geknüpftes, konzerneigenes Liniennetz in der europäischen Fahrt zustande. 1928 kaufte der Lloyd zwei Hamburger Reedereien (Mathies und Baltische Reederei) und betrieb von Hamburg aus Nord- und Ostseefahrt, ferner gelang im gleichen Jahr über den Erwerb der Hälfte des Aktienkapitals der Stettiner Dampfer-Compagnie ein Einstieg in die Levantefahrt, schließlich wurde im April 1929 die Aktienmajorität der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« in Bremen erworben, um den Einfluss in der europäischen Fahrt noch weiter auszubauen. Im März 1930 folgte ein Angebot an die »Neptun«-Aktionäre, ihre Aktien gegen die des NDL umzutauschen, doch das wurde abgelehnt. Der Lloyd stieß hier an die Grenzen seiner Macht und des Machbaren. Doch im gleichen Jahr 1930 musste der Flensburger Reeder Harald Schuldt, der einen Dienst nach Westindien und Mexiko unterhielt, auf Druck des NDL seine beiden modernen Passagiermotorschiffe RIO PANUCO und RIO BRAVO nach Bremen abgeben. Hapag und Lloyd versuchten ferner, Anteile der Hamburg-Süd sowie der DDG »Hansa« aufzukaufen, um dort den Einfluss auszuweiten<sup>220</sup>. Dieser Konzentrationsprozess, an der deutschen Küste in der maritimen Branche misstrauisch beäugt, mutet aus der Rückschau in seiner Gigantomanie als ein Präludium zur folgenden allgemeinwirtschaftlichen Katastrophe an. Unabhängig von diesem problematischen Prozess besaß der

218 Kludas (wie Anm. 213); Bessell (wie Anm. 1), S. 162; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 112 - 114; Rübner (wie Anm. 1), S. 225 - 226.

219 Allgemein hierzu: Lars U. Scholl, Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer, Bremerhaven 1980, S. 141-143, 149-151, detaillierter: Dirk J. Peters, Von der Lloydhalle zum Columbusbahnhof, in: Schulz (wie Anm. 14), S. 71-80; ders., Planung, Bau und Betrieb der Nordschleusenanlage in Bremerhaven von den Anfängen bis heute, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 82/2003, S. 91-119. Eine wirtschaftshistorische Einordnung versucht Beutin (wie Anm. 1), S. 246 - 247.

220 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 130-134, 136; Rübner (wie Anm. 1), S. 214 - 217, 221. Zur »Neptun« vgl. Reinhold Thiel, Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« 1873 1998 Sloman-Neptun Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Bremen 1998, S. 116, 121-122.

Lloyd traditionell Anteile an einer Reihe von Firmen der Industrie und Verkehrswirtschaft, womit eine Praxis aus der Vorkriegszeit wie auch der Konzerncharakter des Unternehmens weitergeführt wurde. 1929 nannte der NDL 28 Tochterfirmen sein Eigen<sup>221</sup>.

Die zwanziger Jahre standen in den USA psychologisch wie wirtschaftlich (beides untrennbar miteinander verbunden) im Zeichen einer Wirtschaftsblüte, die schließlich in eine ebenso verantwortungslose wie aberwitzige Hyperpekulation einmündete. Die Quittung wurde am so genannten »Schwarzen Freitag« (24. Oktober) 1929 ausgestellt, der eigentlich ein Donnerstag war. In der New Yorker Wallstreet ereignete sich ein spektakulärer Kurssturz. Um liquide zu bleiben, riefen die amerikanischen Banken ihre in Europa angelegten Gelder zurück, darunter Kredite, die von den Kommunen kurzfristig aufgenommen worden waren, um langfristige Vorhaben zu finanzieren, was in Deutschland die öffentlichen Haushalte in Bedrängnis brachte. Die amerikanische Krise erreichte auf diese Weise Europa. Am 21. September 1931 rückte die britische Regierung vom Goldstandard ab und ließ das Pfund Sterling, eine im Welthandel wichtige Leitwährung, um 30 % abwerten. Im gleichen Jahr brach in Deutschland eine Bankenkrise aus, die zum Zusammenbruch mehrerer Geldinstitute und mit ihnen verbundener Firmen führte. Die weltwirtschaftliche Rezession glitt schließlich in eine Depression über. Der seit 1930 amtierende und 1932 wieder gestürzte Reichskanzler Brüning von der Zentrumspartei verfolgte einen Kurs strikter öffentlicher Sparsamkeit (auch als Deflation bezeichnet, was sich auf sinkende Preise und Löhne bezog), der die konjunkturelle Lage in Deutschland noch verschlimmerte. Bis 1932 stieg die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland auf sechs Millionen. Im Sommer jenes Jahres begann sich das Blatt in Deutschland allmählich zu wenden. Schon ging die Zahl der Arbeitslosen zurück<sup>222</sup>. Doch das war zunächst in der öffentlichen Stimmung wenig spürbar. Das folgende Verhängnis hat dieser Hoffnungsschimmer, der eher in der politischen und ökonomischen Klasse als in breiteren Bevölkerungsschichten wahrgenommen wurde, nicht mehr verhindern können.

Es war nur eine Frage der Zeit, wann diese fatale Entwicklung auf den NDL durchschlagen würde<sup>223</sup>, zumal aufgrund der engen Bindung an die USA. Alles, was sich dort wirtschaftlich tat, wirkte sich erfahrungsgemäß meistens sehr rasch auf den Geschäftsgang des Lloyd aus. Eine vorübergehende positive Entwicklung soll aber nicht unerwähnt bleiben: Die Kompensation des im Weltkrieg beschlagnahmten Vermögens wurde 1928 im US-Kongress für rechtmäßig erklärt (Settlement of War Claims Act), weil es der traditionellen

221 Rübner (wie Anm. 1), S. 206. Eine Vermögensaufstellung mit Dividendenzahlungen über die wichtigen Lloydbeteiligungen (1. 3. 1930) s. NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 25. 3. 1930.

222 Winkler (wie Anm. 176), S. 357, 416–417, Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 364–365. Zur Weltwirtschaftskrise in der deutschen Seeschifffahrt, s. Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 140–144.

223 Zum allgemeinen Hintergrund in seiner Verknüpfung mit Bremen und den NDL s. Beutin (wie Anm. 1), S. 259–265.

Politik der USA entsprach, dem Eigentum von Unternehmen auch von Feindstaaten einen Rechtsschutz zu gewähren. Nach längeren Verhandlungen erhielten 1930–1931 der NDL, die Hapag und zu einem geringen Prozentsatz auch andere Reedereien von den USA eine Entschädigung für die im Krieg beschlagnahmten Schiffe. Dem Lloyd waren 27 249 000 \$ zugesprochen worden, doch es kam schließlich zur Überweisung von nur etwa 50 % der avisierten Summe, der Rest wurde nie mehr ausbezahlt. Es ergab sich nämlich eine Verknüpfung mit der auslaufenden Reparationsproblematik, denn das nach dem damaligen US-Präsidenten benannte »Hoover-Moratorium« stundete 1931 nicht nur die restlichen deutschen Reparationen, sondern auch die amerikanischen Zahlungen<sup>224</sup>.

1930 konnte der Lloyd, für lange Zeit zum letzten Mal, eine Dividende auswerfen. Doch der Geschäftsbericht erwähnte gleichzeitig die »*Einflüsse der Weltwirtschaftskrise, die auch die deutsche Seeschifffahrt schwer betroffen haben*«<sup>225</sup>. Der Großbrand des Lloyd dampfers MÜNCHEN in New York am 11. Februar 1930 (das teilweise ausgebrannte Schiff konnte als GENERAL VON STEUBEN wiederhergestellt werden) wirkte wie ein zufälliges Menetekel der sich verdüsternden Gesamtlage<sup>226</sup>.

Am 22. März 1930 schlossen Hapag und Lloyd ein Abkommen – »*ein Kind der Krise*«<sup>227</sup> – (Beutin) über eine wesentlich engere Zusammenarbeit als bisher, um überflüssige Konkurrenz zu vermeiden. Es wurde am 15. April von den außerordentlichen Generalversammlungen beider Reedereien gebilligt und war auf 50 Jahre angelegt. Beide Vorstände sollten gemeinsam zusammenwirken, sich nicht gegenseitig blockieren, die Erträge waren im Verhältnis 50:50 zu teilen, bei getrennter, in den Grundprinzipien gleichartiger Rechnungsführung. Die Liniendienste beider Gesellschaften wurden aufeinander abgestimmt. Das Vertragswerk trug die Bezeichnung »Hapag-Lloyd-Union«, kontrollierte etwa 70 % der deutschen Handelsschifffahrt und sollte die Vorteile einer Fusion ergeben, ohne dass diese in letzter Konsequenz auch vollzogen wurde. Letztlich war ein gigantisches wie auch höchst umstrittenes Kartell entstanden<sup>228</sup>.

1931 schrieb der Lloyd zwar noch schwarze Zahlen, doch in Erwartung kommenden Unheils hatte man wohlweislich den Überschuss in die Rückstellungen überführt, die allgemeine Lage kommentierte man so: »*Das Geschäftsjahr 1931 muß leider als ein Krisenjahr größten Ausmaßes bezeichnet werden*«<sup>229</sup>.

224 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 25. 3. 1930; Bessell (wie Anm. 1), S. 166; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 141–142, 147, 159. Gründlicher: Rübner (wie Anm. 1), S. 196–202, sowie Beutin (wie Anm. 1), S. 236–239.

225 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 16. 4. 1931. Zur Dividendenentwicklung im Vergleich zu anderen deutschen Großreedereien vgl. Tabelle 51 bei Rübner (wie Anm. 1), S. 460.

226 Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 4 (wie Anm. 1), S. 90, 101, 108–109. Vgl. Thiel, NDL, Bd. 4 (wie Anm. 1), S. 188–189.

227 Beutin (wie Anm. 1), S. 256.

228 Bessell (wie Anm. 1), S. 162, Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 133, 136; Rübner (wie Anm. 1), S. 285–287. Zitiert wird der Vertrag bei Thiel, NDL, Bd. 4 (wie Anm. 1), S. 182–183.

229 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 28. 6. 1932.

Am 20. Juli 1931 brach infolge des vorangegangenen Konkurses des Textilkonzerns Nordwolle das Bankhaus Schröder spektakulär zusammen, wobei der NDL ein Viertel seiner dortigen Spareinlagen von 5,5 Millionen Mark abschreiben musste. Allerdings übernahmen das Reich sowie der bremische Staat eine Kursgarantie für Lloydaktien im Wert von 22 Millionen Mark, was eine Stützungsaktion des Lloyd durch den Steuerzahler bedeutete. Die Abwertung des britischen Pfundes, das auch im internationalen Schifffahrtsgeschäft als Leitwährung diente, verschärfte die Lage. Das alles gab den Hintergrund dafür ab, dass Hapag und Lloyd begannen, die Fühler nach Staatshilfe auszustrecken, wie übrigens die ausländischen Konkurrenzreedereien Cunard, C.G.T., United States Lines sowie mehrere italienische Unternehmen, die in den Folgejahren allesamt auf Staatskosten oder zumindest unter Staatseinfluss saniert wurden<sup>230</sup>. Das Grundkapital des Lloyd wie der Hapag wurde zum Mai 1932 im Verhältnis 3:1 heruntergesetzt<sup>231</sup>.

Das Personalkarussell an der Lloydspitze begann sich wieder zu drehen, als Stimming am 6. November 1931 starb und zunächst Glässel an seine Stelle rückte. Doch dieser konnte sich wegen der Expansionspolitik der vergangenen Jahre nicht lange halten, wurde im Mai 1932 durch den Berliner Rechtsanwalt Dr. Heinrich F. Albert (1874 – 1960) als Generaldirektor ersetzt und verließ im August desselben Jahres den NDL. Der neue Mann an der Spitze des Lloyd hatte 1922/23 als parteiloser Reichsschatzminister und Reichsminister für den Wiederaufbau im Kabinett Cuno amtiert. Albert residierte an der Spitze des NDL nur knapp anderthalb Jahre, soll aber ausgleichend gewirkt haben<sup>232</sup>.

Lakonisch hieß es im Geschäftsbericht: »Das Geschäftsjahr 1932 ist ein Verlustjahr«<sup>233</sup>. Nun war der Lloyd endgültig in die roten Zahlen geraten. Daran sollte sich in den folgenden Jahren nichts ändern, auch bei der Hapag sah es nicht besser aus<sup>234</sup>. Am 1. Januar 1932 waren 219 deutsche Handelsschiffe aufgelegt, das entsprach 19,2 % der Gesamttonnage<sup>235</sup>. Bis Ende August 1932 hatte der NDL sein Fahrtprogramm von 397 auf 297 Fahrten ausgedünnt. Auch wurde Personal abgebaut. Beschäftigte der Lloyd Ende 1930 noch 18426 Mitarbeiter (davon 13389 an Bord), war 1933 die Belegschaft auf 12674 Personen (davon 8688 an Bord) geschrumpft<sup>236</sup>. Bei den Lloydangestellten und -arbeitern, die bleiben durften, wurden die Gehälter 1931 um 25 % (Landangestellte) und um 13,6 % (Schiffspersonal) gekürzt<sup>237</sup>.

230 Bessell (wie Anm. 1), S. 164; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 142-143, 146, 155; Rübner (wie Anm. 1), S. 277.

231 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 28. 6. 1932; Arnold Kludas und Herbert Bischoff, Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie 1927–1970, Herford 1981, S. 9.

232 Bessell (wie Anm. 1), S. 165-166, 170; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 155, 157; Rübner (wie Anm. 1), S. 290. Zu Albert s. Wikipedia im Internet.

233 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 27. 7. 1933.

234 Wiborg (wie Anm. 1), S. 264.

235 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 144.

236 Rübner (wie Anm. 1), S. 299.

237 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 28. 6. 1932.

Diese Entwicklung führte zu einschneidenden Konsequenzen für den Lloyd. Die durch das Hoover-Moratorium ausbleibenden amerikanischen Entschädigungsgelder hatten bis zum Februar 1932 zur Kreditaufnahme beider Großreedereien bei Privatbanken geführt, und da das Deutsche Reich Garantien übernommen hatte, stand es in der Pflicht, als im März 1932 die drohende Illiquidität beider Unternehmen ruckbar wurde. Hierum kümmerte sich ein eigens bestellter Treuhänder, der am 18. März 1932 zum Reichskommissar für die Seeschifffahrt bestellt worden war: Siegfried Graf von Roedern (1870–1954) hatte bis 1918 in der preußischen Ministerialbürokratie gewirkt und war seither in verschiedenen Gremien tätig, so auch in den Aufsichtsräten von Hapag und NDL (1931–1934). Vor allem wirkte er von 1923 bis 1933 als geschäftsführender Vorsitzender des Verbands Deutscher Reeder. Mit der Expansionspolitik vergangener Tage war es für den Lloyd vorbei, vielmehr begann eine Entflechtung der beiden deutschen Schifffahrtsriesen. Noch Ende 1932 wurden erste Schritte zur Ausgliederung der »Argo« und zur Wiedererlangung der Selbständigkeit der »Neptun« eingeleitet<sup>238</sup>.

##### 5. Der NDL 1933–1945: Diktatur, Scheinblüte und Krieg

Der schicksalhafte 30. Januar 1933 ist von vielen Zeitgenossen zunächst nicht als Zäsur wahrgenommen worden. Dies betraf nicht zuletzt weite Kreise des deutschen Bürgertums, eben auch der Wirtschaft. Ebenso findet sich in Unternehmensfestschriften der Nachkriegszeit diese Wahrnehmung häufig in Gestalt der Periodisierung und Darstellung. Der politische Umbruch in seiner Radikalität wurde in den 1950er und 1960er Jahren aus heutiger Sicht kaum oder nur ungenügend dargestellt. Die Überwindung der Weltwirtschaftskrise sowie der Fortgang des Alltagsgeschäfts dominieren in der Darstellung<sup>239</sup>.

Ungeachtet der Tatsache, dass die neuen Machthaber von Beginn an mit althergebrachter preußisch-deutscher Rechtsstaatlichkeit in wesentlichen Bereichen brachen, wurde die Fassade einer bürgerlichen Gesellschaft aufrechterhalten, was die weit verbreitete Illusion einer nationalkonservativen Erneuerung Deutschlands nährte. Vordergründig schien in der Wirtschaft zunächst auch nach dem Januar 1933 zumindest vieles in gewohnten Bahnen im Rahmen betriebswirtschaftlicher Zweckrationalität zu laufen. Ein Unternehmer oder Manager ist es bis heute gewohnt, unter stetig wechselnden Marktbedingungen zu wirtschaften, ganz gleich, ob sie nun gefallen oder nicht. Diese traditionelle Anpassungsbereitschaft wurde meist ohne Umschweife auf die sich ändernden politischen Rahmenbedingungen angewandt, vor allem dann, wenn man allein in einer Jahrhunderthälfte gleich drei mehr oder weniger tiefe Umbrüche im Gesellschaftssystem erlebte, wie eben in Deutschland. Die unstreitig raffinierte Propaganda der Nationalsozialisten tat ein Übriges, um vom eklatanten Bruch mit der Rechtsstaatlichkeit der Vergangenheit abzulenken.

238 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 157, 159; Rübner (wie Anm. 1), S. 101, 293, 300; Wiborg (wie Anm. 1), S. 260–261. Artikel über R. in: Neue Deutsche Biographie 21. Bd. Pütter-Rohlf, Berlin 2003, S. 710–711.

239 So auch bei Bessell (wie Anm. 1), hier S. 165–174.

Nach 1933 drangen NS-Ideologie und die immer weiter auswuchernde staatliche Bürokratie auch in die freie Wirtschaft vor. Die Frage, was in der Nazizeit traditionellen Praktiken entsprach, was aber dem Zeitgeist und der Ideologie geschuldet war, ist auch in der Wirtschaftsgeschichte ein kontroverses wie komplexes Forschungsproblem, ebenso die Frage nach der Mitverantwortung der Wirtschaft am Gesamtverhängnis<sup>240</sup>. Die spezielle den Lloyd betreffende Diskussion hat gerade erst begonnen und kann hier nur angedeutet werden. Symbolisch war sicherlich der Besuch Hitlers beim Stapellauf des Ostasienschnelldampfers SCHARNHORST bei der AG »Weser« am 14. Dezember 1934 sowie die Teilnahme des »Führers« an der Probefahrt des Schiffes am 4.–5. Mai 1935<sup>241</sup>. Hinter dem aus den allgemeinen Geschichtsbüchern bekannten Begriff der Gleichschaltung<sup>242</sup> stand eine komplexe wie unheilvolle Realität. Dies betrifft zunächst den Opportunismus, die bereits erwähnte Anpassungsbereitschaft (als Kehrseite des an sich bewährten kaufmännischen Pragmatismus), die Gewöhnung an sich verändernde Umstände, Mentalitäten, Denk- und Handlungsweisen oder auch tatsächliche Überzeugungen von Entscheidungsträgern. Wichtig ist ferner die Rolle der nach Zerschlagung der traditionellen Gewerkschaften eingeführten Deutschen Arbeitsfront (DAF) als ein Einfallstor der Ideologie und parteiamtlichen Kontrolle in die Betriebswelt, in unserem Fall: in die Flotte und in den Landbetrieb des Lloyd. Auch hier findet man die Palette zwischen überzeugtem Parteigängertum und Widerständigkeit, ein weites Forschungsfeld für sich<sup>243</sup>. Schließlich besaß auch die Diskriminierung und Austreibung der deutschen Juden (von denen einige auch auf Lloydsschiffen ihre angestammte Heimat verließen) im Vorfeld zum Völkermord an ihnen eine maritime Komponente<sup>244</sup>. Das alles unterstreicht, dass die Schifffahrt trotz ihrer technischen und kaufmännischen Zweckrationalitäten nicht so unpolitisch war und ist, wie sie sich gelegentlich selbst gerne darstellt.

Auch nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten stand für die NDL-Führung die Überwindung der nach wie vor akuten Weltwirtschaftskrise im Vordergrund. Diese Aufgabe wie auch die Anforderungen des Geschäftsalltags dürften für viele Funktionsträger ein Moment mentaler Ablenkung von den politischen Umbrüchen bedeutet haben. Bereits vor 1933 eingeleitete Prozesse, wie etwa die Entflechtung des Lloyd-Konglomerats, mussten schließlich weitergeführt werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung, die der Weimarer Republik zum Verhängnis geworden war, kam den neuen Machthabern zugute. Die den Krieg vorbereitende Aufrüstung durch die nationalsozialistische deutsche Führung wurde dabei zum Hauptmittel, mit dem die Arbeitslosigkeit nach 1933 allmählich zurückgedrängt, im Zeichen des herannahenden Krieges so gut wie beseitigt wurde. 1937 herrschte in Deutschland praktisch Vollbeschäftigung. Die Einrichtung des obligatorischen Reichsarbeitsdienstes, die Aufblähung der Parteibürokratie, nicht zuletzt die schnell wachsende Wehrmacht sind in ihrer

240 Sehr hilfreich und weiterführend: Lothar Gall, Manfred Pohl, Unternehmen im Nationalsozialismus (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 1), München 1998.

ökonomischen Bedeutung kaum zu überschätzen. Die allmähliche Erholung der Weltwirtschaft spielte nur eine sekundäre Rolle. Zwar scheuten die Nationalsozialisten (im Gegensatz zu den Kommunisten) vor einer groß angelegten Verstaatlichung von Boden, Industrie und Gewerbe zurück, aber die NSDAP setzte ihren Totalitätsanspruch gegenüber allen gesellschaftlichen Bereichen auf andere, ebenso brutale Art und Weise durch. Es häuften sich bürokratische und dirigistische Eingriffe in das Wirtschaftsleben, auch planwirtschaftliche Strukturen kristallisierten sich heraus<sup>245</sup>. So wurde schließlich 1936 von der Regierung in Berlin ein Vierjahresplan erlassen, der die Prioritäten bei der Aufrüstung festschrieb, Im- und Export reglementierte und der deutschen Handelsflotte eine wichtige Aufgabe bei der Devisenbeschaffung zuwies<sup>246</sup>.

Ein groß angelegtes Revirement an der Führungsspitze des Lloyd (wie auch parallel bei der Hapag) ließ nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten nicht lange auf sich warten und besaß zumindest teilweise einen politischen Hintergrund, teilweise spielten Streitigkeiten um die Entflechtung eine Rolle. Im April 1933 trat der bremische Staatsrat Karl Lindemann (1881–1965) Heinekens Nachfolge als Vorsitzender des Aufsichtsrats an und war in dieser Funktion bis 1945 tätig. In seinem Hauptberuf wirkte er als Teilhaber (1920–1961) und Seniorchef (ab 1943) der in enger Geschäftsverbindung mit dem NDL stehenden bremischen Ostasienfirma C. Melchers & Co.<sup>247</sup>, gehörte der Partei ab 1937 an. Albert, der den neuen Machthabern politisch nicht genehm war, trat im Herbst 1933 zurück, an seine Stelle trat Dr. rer. pol. Rudolph Firle (1881–1969), der bereits im Juni 1933 mit Hilfe der NSDAP in den Lloydvorstand

241 Die reinen Fakten, versetzt mit schieren Banalitäten hierzu, findet man bei Thiel, NDL, Bd. 4 (wie Anm. 1), S. 238–242, eine wesentlich tiefer gehende Betrachtung bei Peter Kuckuk, Die Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST, POTSDAM und GNEISENAU des Norddeutschen Lloyd. Ein Beitrag zur Schiffbau- und Schifffahrtsgeschichte des Dritten Reichs, Bremen 2005, S. 91–102.

242 Zur Gleichschaltung und ihre Wirkungen in die deutsche Seeschifffahrt s. die substantielle Betrachtung bei Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 166–170.

243 Bessell (wie Anm. 1) wick 1957 dieser Problematik noch aus. Vier Jahrzehnte später stellte sich die Festschrift von Wiborg (wie Anm. 1, hier S. 286–292) dieser Thematik, nachdem bereits Schmelzkopf (wie Anm. 171) zur deutschen Seeschifffahrt insgesamt substantielle Überlegungen hierzu angestellt hatte. Inzwischen gehört kritisches Nachdenken über die Beziehung eines Unternehmens zum NS-Staat mehr oder weniger zu den Selbstverständlichkeiten: Substantiell etwa bei Kuckuk (wie Anm. 241), S. 158–162, 211–212, ebenso an zahlreichen Stellen bei Rübner (wie Anm. 1), und bei Siemon (wie Anm. 1), allerdings nicht bei Thiel, NDL, Bd. 4 (wie Anm. 1), trotz einiger bemühter Formulierungen, wie etwa auf S. 221.

244 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 228–232; Wiborg (wie Anm. 1); S. 292, Rübner (wie Anm. 1), S. 354–360; Kuckuk (wie Anm. 241), S. 181–183.

245 Kellenbenz (wie Anm. 58), S. 368–456.

246 Eine Übersicht bei Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 202–205, ausführlicher bei Rübner (wie Anm. 1), S. 343–354, 376–388.

247 StAB 9, S 3 - Lindemann, Karl, die neueste Veröffentlichung über die Firma Melchers stammt von Henning Melchers, Die Geschichte der Firma Melchers 1806–2006, Bremen 2006, S. 36.

»geschleust« (Schmelzkopf) worden war. Firlle war ursprünglich Marineoffizier gewesen und hatte seither bei einer Hamburger (Röchling, Menzell & Co.) sowie einer Bremer Reederei (Gebr. Röchling »Pontos« Schiffahrts-GmbH) Erfahrungen in deren Führung gesammelt: ein Mann der Schifffahrt also, aber auch ein Mann der Partei (seit 1932), des Bremer NS-Bürgermeisters Markert und damit der Zeitumstände<sup>248</sup>.

Eine übergeordnete Instanz für die deutsche Handelschifffahrt allgemein wurde von Staat und Partei eingerichtet: Am 19. Februar 1934 wurde der einstige Marineoffizier und Hamburger Tankreeder John T. Essberger (1886–1959) vom Reichsverkehrsministerium zum »Führer der deutschen Seeschifffahrt« mit einer Treuhänderfunktion für Hapag und Lloyd ernannt. Essberger, eher ein Außenseiter in Hamburgs Reederkreisen, war ursprünglich deutsch-nationaler Gesinnung gewesen, doch 1933 auf den NS-Zug aufgesprungen, übernahm die Führung des Reederverbands und profilierte sich zum wohl führenden deutschen Schifffahrtsfunktionär der NS-Zeit. Auf den ersten Blick übte Essberger eine ähnliche Funktion wie seinerzeit Graf Roedern in dessen Nachfolge aus, doch hinzuaddieren muss man die zeitbedingten Einflüsse und Machenschaften der NSDAP, hatten um diesen Posten doch Parteidienststellen von Bremen und Hamburg gerungen. Der uralte Gegensatz zwischen den beiden Städten war auf die allmächtige Partei übergesprungen<sup>249</sup>.

Der rasche Aufbau totalitärer Strukturen durch die NSDAP, vor allem aber die bald einsetzende Diskriminierung und Terrorisierung der Juden, führten allen voran in den USA alsbald zu ersten Aktionen gegen deutsche Reedereien, was auf dem Nordatlantik die beiden Lloyd-Flaggschiffe BREMEN und EUROPA durch sinkende Passagierzahlen zu spüren bekamen. Allein 1933 betrug der Rückgang 33,79 %<sup>250</sup>. Im August 1935 stürmte ein kommunistisches Rollkommando in New York die BREMEN, ein Jahr später wiederholte sich dieser Vorgang<sup>251</sup>. Boykott und Konkurrenz machten sich also bemerkbar, doch zwischen 1933 und dem letzten Friedensjahr 1938 schwankten die Beförderungszahlen des Lloyd in der Relation Europa–USA in einer Größenordnung zwischen rund 65 000 (1934) und etwa 93 000 (1937)<sup>252</sup>.

Neben dem üblichen Auf und Ab trat eine entsprechende ausländische Konkurrenz, denn die beiden Lloyd-Dampfer blieben als schiffstechnische Trendsetter nicht lange unangefochten. Vielmehr wurde eine Reihe von Neubauten in Dienst gestellt, die allein schon in ihrer stromlinienförmigeren Außengestaltung den Fortschritten in der Schiffstechnik Rechnung trugen. Zunächst traten die Italiener auf den Plan und stellten schon 1932 die beiden in Größe und Gestaltung den Lloyd-Schiffen nicht unähnlichen Liner REX (51062 BRT)

248 StAB 9,S 3 - Firlle, Rudolph, Bessell (wie Anm. 1), S. 165, 174; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 163; Wiborg (wie Anm. 1), S. 266 - 267; Rübner (wie Anm. 1), S. 318, 415 - 416.

249 Rübner (wie Anm. 1), S. 316 - 324, 360 - 367, 416.

250 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 29. 5. 1934; Bessell (wie Anm. 1), S. 169; Wiborg (wie Anm. 1), S. 265.

251 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 184, 193.

252 Eine vergleichende Tabelle zwischen dem NDL, der Hapag und ausländischen Mitbewerbern bei Kludas, Deutsche Passagierschifffahrt, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 36.

und CONTE DI SAVOIA (48 502 BRT) in Dienst. Frankreich überflügelte 1935 alle Konkurrenten mit der in jeder Hinsicht avantgardistischen NORMANDIE (78 280 BRT). Cunard antwortete ein Jahr später mit der ähnlich großen und schnellen, aber äußerlich etwas konventionelleren QUEEN MARY (80 774 BRT) sowie 1939 mit der nicht so großen MAURETANIA (35 738 BRT). Auch die kleineren Seefahrtsnationen ließen moderne Tonnage erbauen: Polen 1935–1936 die PILSUDSKI (14 294 BRT) und BARTORY (14 287 BRT), Norwegen 1938 die OSLOFJORD (18 673 BRT), die Niederlande im gleichen Jahr die NIEUW AMSTERDAM (36 247 BRT), Schweden plante für 1939 eine neue STOCKHOLM (28 000 BRT), die aber, wie ihr gleichnamiger Ersatzbau, nie in Dienst kam. In die Zukunft wiesen Cunards QUEEN ELIZABETH (83 673 BRT, 1940) sowie die AMERICA (26 454 BRT, 1940) der United States Lines<sup>253</sup>. Die Relation zwischen Nationalprestige und Rentabilität bildete wohl bei diesen ästhetisch so ansprechenden Schiffen in jenen Jahren ein Grundproblem. Doch diese Neuzugänge bedeuteten für den Lloyd vor allem eines: Bei einer sich nur allmählich erholenden Weltwirtschaft war die gegenseitige Konkurrenz auf dem Nordatlantik schier übermächtig geworden.

Ebenso wie die ausländische Schifffahrt mehr oder weniger auf Subventionen ihrer Regierungen zählen konnte, musste auch in Deutschland weiter mit massiver Staatshilfe saniert werden. So wurden ab 1933 Reichshilfen als Tageszuschüsse für den Fahrtbetrieb der Schiffe geleistet, um den Geldentwertungen im Ausland entgegenzuwirken, doch diese konnten die Verluste nur zum Teil auffangen. Die Schuldenlast von Hapag und Lloyd blieb drückend und wurde auf einen Betrag von 180–190 Millionen RM geschätzt, das Drei- bis Vierfache des Grundkapitals<sup>254</sup>. 1934 wurde das Aktienkapital bei Hapag und Lloyd noch einmal heruntersetzt, diesmal im Verhältnis 5:1. Nunmehr betrug es in Bremen und Hamburg jeweils 10,64 Millionen RM, wurde aber durch die Umwandlung von Forderungen des Staates wieder auf jeweils 45 Millionen RM heraufgesetzt. Durch diese Operation verbuchte der NDL einen Sanierungsgewinn von rund 82 Millionen RM, der Schuldenstand war auf 65 Millionen RM gesunken. Vom nunmehrigen Gesellschaftskapital von 45 Millionen RM lagen 33 Millionen in der Hand des Reichs (knapp 75 %), das nunmehr das Sagen beim Lloyd wie auch bei der Hapag hatte<sup>255</sup>. Seit 1937 saß Ministerialdirektor Max Waldeck aus dem Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium in Berlin im Aufsichtsrat des Lloyd<sup>256</sup>.

Die 1932 begonnene Entflechtung wurde fortgesetzt, wobei es zu einschneidenden Maßnahmen kam, die über eine Rücknahme der seit Mitte der 1920er Jahre vollzogenen Expansion hinausgingen. Dass im Fahrtgebiet Südamerika-Westküste im April 1933 die äußeren Insignien der Roland-Linie aufgegeben

253 Arnold Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. III: 1924–1935, Oldenburg und Hamburg 1973, S. 192, 194, 210, 216, 230; ebd. Bd. IV: 1936–1950, Oldenburg und Hamburg 1974, S. 27, 42, 50, 52, 55, 66, 84.

254 Wiborg (wie Anm. 1), S. 265–266.

255 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 16. 6. 1936; Bessell (wie Anm. 1), S. 169; Wiborg (wie Anm. 1), S. 272.

256 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 30. 6. 1937.

wurden und nunmehr die dort beschäftigten Schiffe den dunkelgelben Lloydsschornstein und die Lloydflagge führten, bedeutete nur ein äußeres Anzeichen einer organisatorischen Straffung. 1934 ging die Hamburg-Bremer Afrika-Linie (HABAL) an das Hamburger Afrikahaus Woermann und fügte sich dort in das traditionelle Kerngeschäft ein. Zur gleichen Zeit musste der seit fast sechs Jahrzehnten versehene Dienst nach der südamerikanischen Ostküste zugunsten der Hamburg-Süd abgetreten werden. Zehn Lloyd dampfer wechselten die Kontorflagge und erhielten die rot-weiße Schornsteinkappe der HSDG. Nur die Fahrt nach Nordbrasilien konnte der NDL behalten. Schließlich übernahm die 1935 in Bremen gegründete Atlas-Levante-Linie die NDL-Dienste in das östliche Mittelmeer. Auch von der »Argo« trennte man sich endgültig im Juli 1934 sowie von den Aktienpaketen der DDG »Hansa« und der »Neptun«<sup>257</sup>. Für die kleineren Hamburger Ostseereedereien war nun auch kein Platz mehr unter dem Dach des NDL, so wurde 1934 die Firma Mathies durch ein Konsortium aus den Reedereien Sloman, Ick (Hamburg) und Sartori & Berger (Kiel) erworben<sup>258</sup>. Alles in allem ist diese Revision des Liniennetzes wie auch die Trennung von den in der Expansionsphase aufgesogenen Diensten einmal so kommentiert worden: »*Das Wesensfremde war wieder ausgeschieden. Der Norddeutsche Lloyd war wieder zu sich selber zurückgekehrt*«<sup>259</sup>. Doch hatte es hinter den Kulissen erhebliche Rangeleien gegeben, bei denen nicht nur die Reedereien, sondern auch die Partei und nicht zuletzt Essberger ihre Rollen spielten<sup>260</sup>.

Schließlich stand der Unionsvertrag von 1930 auf dem Prüfstand. Er hatte sich nicht nur als nicht zweckmäßig erwiesen, sondern auch die Geldgeber im Hintergrund – das Reich und die Banken – drängten auf Revision. Von den beiden betroffenen Reedereien war vor allem die Lloydspitze an einer Auflösung interessiert, und wollte lieber für einzelne Fahrtgebiete Poolvereinbarungen treffen. Bei der Hapag sah man das Vertragswerk dagegen nicht so negativ<sup>261</sup>. Doch in Berlin war man anderer Meinung, Reichswirtschaftsminister Hjalmar Schacht signalisierte im Oktober 1934 der Reichskanzlei: »*Die Hapag-Lloyd wird aufgelöst*«<sup>262</sup>. Der inzwischen defizitäre Fahrgastdienst auf dem Nordatlantik bildete dabei ein besonderes Problem, so wurde er bereits 1933 bei Hapag und Lloyd aus dem Betrieb herausgenommen und in der Nordatlantik-Gemeinschaft Hapag-Lloyd (Norda) zusammengefasst, unterlag einer eigenen Rechnungslegung, die zur Abrechnung der Subventionen aus Berlin zweckmäßig war. Da die Schiffe, die an diesem Dienst beteiligt waren, nach

257 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 16. 6. 1936; Bessell (wie Anm. 1), S. 170–171; Wiborg (wie Anm. 1), S. 273–274; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 162, 172, 175–178; Rübner (wie Anm. 1), S. 302–306. Zu den Schiffstransfers an die Hamburg-Süd s. Arnold Kludas, *Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871–1915*, Oldenburg 1976, S.

258 Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 172.

259 Bessell (wie Anm. 1), S. 173.

260 Ausführlicher hierzu: Rübner (wie Anm. 1), S. 322–330

261 Bessell (wie Anm. 1), S. 171; Wiborg (wie Anm. 1), S. 264.

262 Rübner (wie Anm. 1), S. 330.

wie vor Eigentum der jeweiligen Reederei blieben und schon aus Werbegründen unter den traditionellen Farben weiterfuhren, blieb diese eher finanztechnische Maßnahme der breiteren Öffentlichkeit verborgen. Beim Lloyd sah man diese Konstruktion »*nicht als eine Ideal-Lösung*«<sup>263</sup> an. In Berlin entschied Hitler persönlich, den Nordatlantikdienst aus Gründen des politischen Prestiges unbedingt aufrecht zu erhalten. Zum 1. Januar 1935 übernahm deswegen das Reich das volle finanzielle Risiko, den Kapitalsdienst sowie die Abschreibungen der daran beteiligten Schiffe (beim Lloyd waren dies BREMEN, EUROPA, COLUMBUS und BERLIN). Außerdem teilte sich die Norda je in eine Hamburger und Bremer Dependence. Beide Reedereien planten für diesen Gemeinschaftsdienst auch Neubauten: Die Hapag hatte bei Blohm & Voss einen 41000-Tonner in Auftrag gegeben, der 1940 als VATERLAND vom Stapel lief, aber nie fertig wurde. Der NDL hatte seit 1937 mit der AG »Weser« ein Projekt eines gigantischen 80000-Tonnens (Projekt AMERIKA/VICTORIA) erarbeitet, das über das Reißbrettstadium nie hinauskam.

Hapag und Lloyd rückten nach Ende der Union also wieder ein Stück weit auseinander, verharteten aber dennoch in einer vergleichsweise engen Symbiose. Die schweren finanziellen Lasten im Nordatlantikdienst war man nun los, denn die waren nunmehr auf das Reich abgewälzt worden. Ein neuer Vertrag über eine Betriebsgemeinschaft, der am 1. Februar 1935 (rückwirkend zum 1. Januar) mit einer Laufzeit von 15 Jahren in Kraft trat, regelte das Mit- oder auch Nebeneinander in den Fahrtgebieten. Die Ausklammerung der Passagierfahrt auf dem Nordatlantik blieb bestehen. Streit gab es noch über die Anteile im Ostasiendienst. Hier hatten beide Reedereien ein so festes Standbein, dass keine Seite darauf verzichten wollte. Schließlich einigte man sich darauf, den Frachtdienst gemeinschaftlich durchzuführen, während der Lloyd alleiniger Betreiber der Passagierfahrt nach Fernost wurde, dafür räumten die Bremer in Westindien das Feld<sup>264</sup>. Hier wirkte wohl noch die Gewichtsverteilung zwischen beiden Konkurrenten in der Ostasienfahrt aus der Zeit des Reichspostdampferdienstes vor dem Ersten Weltkrieg nach.

Alle diese Entflechtungsmaßnahmen, die nicht nur zwischen den Reedereien, sondern letztlich auch zwischen den Schifffahrtsstandorten Bremen und Hamburg durchgeführt wurden, wirkten nicht unmittelbar auf die Rentabilität von Lloyd und Hapag ein, sondern sind eher als Grundvoraussetzung zur mittel-

263 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 29. 5. 1934.

264 Zur Norda und zur Betriebsgemeinschaft: Ebd., BGV 29. 5. 1934, 16. 6. 1936; Bessell (wie Anm. 1), S. 171–173; Wiborg (wie Anm. 1), S. 266, 272–275; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 185–187; Rübner (wie Anm. 1), S. 330–333. Zur Ostasienfahrt in den 1930er Jahren, einschließlich des breiteren Umfelds, kann die Arbeit von Kuckuk (wie Anm. 241) als das für lange Zeit gültige Standardwerk angesehen werden. Zu den Projekten AMERIKA/VICTORIA und VATERLAND s. Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 43–48. Ferner über das Verhältnis Hapag-Lloyd: Margret Meinders, Die Interessengemeinschaft Hapag-Lloyd (Masch. Schr. Mskr.), Bremen 1944. Zur damaligen Reisekultur s. Sigrid und Klaus-Peter Kiedel, Fernwehbilder. Hans Engelmeier – Bordphotograph auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd 1930–1939 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bd. 25), Hamburg 1989.

fristigen wirtschaftlichen Gesundung, somit als Wechsel auf die Zukunft zu verstehen. Bis 1936 steckte der NDL in den roten Zahlen, die folgenden Gewinne (1937–1938) waren so schmal, dass das Unternehmen keineswegs dividendenfähig geworden war. Die alltägliche Arbeit wurde mit einem relativ konstanten Personalbestand bewerkstelligt. Am 31. Dezember 1938 umfasste die »Gefolgschaft« des NDL 12255 Mitarbeiter, davon 3444 an Land und 8811 in der Flotte<sup>265</sup>. Im Zuge der allmählichen weltwirtschaftlichen Erholung waren schließlich in einigen Fahrtgebieten Hoffnungsschimmer zu verzeichnen. Die Olympischen Spiele von 1936 führten nicht nur zu einem vorübergehenden Prestigeerfolg des Dritten Reichs, sondern auch zu einem ebenso vorübergehenden Zwischenhoch beim Passagierverkehr des NDL auf dem Nordatlantik, ferner stellte der Lloyd Küchen- und Bedienungspersonal zu den Segelwettkämpfen in Kiel ab. 1937 begann eine Erholung der bis dahin im Keller befindlichen Frachtraten, nicht zuletzt im Linienverkehr nach Ostasien und zur Westküste Südamerikas<sup>266</sup>.

Angesichts des Aufschwungs in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre konnte man beim Lloyd wieder an die Modernisierung der Flotte denken, »zur Abwendung einer drohenden und zum Teil schon bestehenden Überalterung«<sup>267</sup>. Die Weltwirtschaftskrise und folgende Entflechtung hatten den Schiffsbestand dezimiert. Führten Ende 1931 noch 147 seegehende Dampfer und Motorschiffe mit 860324 BRT die Lloydflagge, so war 1935 der Bestand auf 68 Einheiten von 562192 BRT gesunken. Fast 40 verkauften und abgewrackten Schiffen standen im gleichen Zeitraum nur sieben Neuerwerbungen gegenüber<sup>268</sup>.

Im September 1934 wurde mit dem bei der DESCHIMAG erbauten Motorschiff MEMEL (3183 BRT) der erste Neubau seit drei Jahren in Dienst gestellt, weitere 19 weitere Seeschiffe sowie ein angekauftes Segelschulschiff (KOMMODORE JOHNSEN, heute russisch: SEDOV) folgten bis Kriegsausbruch. Der Anteil der Motorschiffe stieg in der Flotte auf ein Drittel. Firlie wird die Eigenschaft als treibende Kraft hinter dieser Modernisierung zugeschrieben<sup>269</sup>. Am 31. Dezember 1938 umfasste die Flottenstärke des Lloyd 70 seegehende Dampfer und Motorschiffe (562371 BRT), das bereits erwähnte Segelschulschiff (3572 BRT), drei Seebädderdampfer (3744 BRT), neun Seeschlepper (1890 BRT), zehn Flussschlepper (660 BRT) sowie 125 meist antriebslose Fahrzeuge wie Schleppleichter, Barkassen und Elevatoren (32753 BRT), insgesamt bildete das eine Flotte aus 218 Einheiten von 604990 BRT<sup>270</sup>. Die typologische Ausdifferenzierung existierte nach wie vor.

Den Höhepunkt dieser Neubautätigkeit bildeten die beiden 1935 von der DESCHIMAG in Bremen abgelieferten erbauten und mit Turbinenantrieb ausgerüsteten Ostasienschnelldampfer SCHARNHORST (18184 BRT) und GNEISENAU

265 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 4. 7. 1939.

266 Ebd., BGV 4. 7. 1938; Bessell (wie Anm. 1), S. 179–180; Wiborg (wie Anm. 1), S. 279; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 188, 193.

267 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 30. 6. 1937.

268 Bessell (wie Anm. 1), S. 171.

269 Ebd., S. 175–179; Kludas, Seeschiffe ND, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 93–105; Wiborg (wie Anm. 1), S. 277–278.

270 NDL 1927–1938 (wie Anm. 7), BGV 4. 7. 1939.

(18160 BRT). Im gleichen Jahr stieß die ähnlich große, äußerlich aber in einigen Merkmalen abweichende turbo-elektrische POTSDAM (17528 BRT) hinzu. Dieses Schiff war ursprünglich von der Hapag bei Blohm & Voss in Hamburg in Auftrag gegeben worden. Doch im Zuge der Ostasienvereinbarung hatte der Lloyd das Schiff erhalten. Ein im Bau beim Bremer Vulkan befindlicher Lloydfrachter HANNOVER ging dafür 1935 als HERMONTHIS an die Hapag. Politische Prestige Gründe sowie die notwendige Devisenbeschaffung für ein nach Autarkie strebendes NS-Deutschland sind bei der Baugeschichte der drei Schnelldampfer nicht von der Hand zu weisen, doch boten sie entlang der Ostasienroute den ausländischen Mitbewerbern nicht ohne Erfolg Paroli. Auch die britische, niederländische, japanische und italienische Konkurrenz stellte in den dreißiger Jahren moderne Tonnage in Dienst. Der Luftverkehr nach Fernost hingegen steckte noch in seinen Anfängen<sup>271</sup>.

Neben der Linienpassagierfahrt war der NDL auch dem Kreuzfahrtgeschäft treu geblieben, denn deren Kunden zählten zu jenen Schichten, welche die Weltwirtschaftskrise glimpflicher überstanden hatten als andere. Auch nach 1933 bot der Lloyd Kreuzfahrten für gehobene Ansprüche an. Aufgrund der nationalsozialistischen Politik und des nachfolgenden Boykotts wurden vom Nordatlantik Schiffe wie die COLUMBUS und sogar einmal die BREMEN (Winter 1938/39 für eine Reise rund um Südamerika) abgezogen und gingen auf Kreuzreise. Bei Kriegsausbruch musste erst einmal wieder ein Schlussstrich unter den exklusiven Geschäftszweig gezogen werden<sup>272</sup>.

Nun zu einer anderen Spezies von Kreuzfahrten: Die Deutsche Arbeitsfront (DAF) diente nicht nur der totalitären Kontrolle und der Propaganda, sondern veranstaltete auch organisierte Ferienreisen. Als bald entdeckte die DAF-Organisation »Kraft durch Freude« (KdF) eine Marktlücke und begann zunächst mit gecharterten, später auch angekauften Passagierschiffen Kreuzfahrten für mittlere und untere Einkommenschichten zu betreiben. Die Bereederung wurde dem Lloyd, der Hapag und der Hamburg-Süd übertragen, die nicht nur den notwendigen Sachverstand, sondern die meisten Schiffe beisteuerten. Die vom Lloyd der KdF zur Verfügung gestellte DRESDEN eröffnete im Frühjahr 1934 den Reigen, weitere Lloyd dampfer folgten, neben Hamburger Schiffen. Im Sommer 1934 veräußerte der NDL die SIERRA MORENA an die DAF. Der Dampfer wurde als deren erstes eigenes Schiff ideologisch aufgeladen in DER DEUTSCHE umbenannt<sup>273</sup>. Auch sonst hatte dieses Freizeitvergnügen seine Problematik, so darf man den geschickt berechneten propagandistischen Effekt nicht außer Acht lassen<sup>274</sup>.

271 Grundlegend zu den drei Schiffen: Kuckuk (wie Anm. 241); Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 100; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 187.

272 Wiborg (wie Anm. 1), S. 280 - 282; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 189. Vgl. die Arbeit von Kludas über die Vergnügungsreisen (s. Anm. 1).

273 Wiborg (wie Anm. 1), S. 284 - 285; Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 212 - 216; Rübner (wie Anm. 1), S. 367 - 371.

274 Wiborg (wie Anm. 1), S. 284 - 285. Die Interpretation von Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 125 - 140, ist bei Rübner (wie Anm. 1) auf Kritik gestoßen (S. 369). Eine nach wie vor überzeugende Interpretation findet

In der nach wie vor vom NDL betriebenen Schleppschiffahrt hatten sich mittlerweile die Gewichte verschoben. Im Gegensatz zum vorwiegenden Eigenbedarf, dem die Schlepperflotte des Lloyd vor dem Ersten Weltkrieg gedient hatte, war dieser nunmehr in die Seeschiffsassistenten für andere Reedereien eingestiegen, wobei man sich mit der auf diesem Feld führenden Unterweser Reederei (URAG) zu verständigen hatte. 1934 hatten sich beide Firmen informell auf einen Marktanteil von etwa 50:50 geeinigt. Daneben blieb den Lloydschleppern das Verhören der nach wie vor umfangreichen Leichterflotte<sup>275</sup>.

Der von der nationalsozialistischen deutschen Führung vom Zaun gebrochene Zweite Weltkrieg, in der älteren Lloydliteratur als eine Art »Naturereignis« eher schonend charakterisiert<sup>276</sup>, betraf den Lloyd voll und ganz. Ähnlich wie im Ersten Weltkrieg, so war Deutschland auch diesmal geostrategisch vom Überseeverkehr abgeschnitten. Legendäre Vorkommnisse am Anfang des Krieges, wie etwa der Durchbruch der BREMEN von Amerika über das sowjetische Murmansk nach Deutschland oder die z. T. unter einer Hilfsbesetzung vollzogene Fahrt des Frachters ERLANGEN von Neuseeland nach Chile, konnten von der Propaganda des Regimes zwar ausgeschlachtet werden, zählen sicherlich auch zur komplexen Lloydgeschichte, unterstreichen aber nur die fatale geostrategische Lage. Auf demselben Blatt stehen einige Fahrten von Lloydsschiffen als Blockadebrecher von Ostasien nach Europa. Historisch wesentlicher als solche nautischen »Husarenstücke« war die Einbindung des Lloyd in die Kriegswirtschaft, und das hieß nicht nur die Einziehung etlicher Fracht- und Passagierschiffe zur Kriegsmarine, vor allem als Transporter, Lazarett-schiff oder Sperrbrecher. Schließlich fuhren Lloyd dampfer als Transporter auf der Ostsee und ins besetzte Norwegen, also dorthin, wo deutsche Überwasser-schiffe noch einigermaßen ungestört operieren konnten. Aus dem so genannten »Hansa«-Bauprogramm (1942–1945) erhielt der NDL neun Standardfrachter, aus dem »Hansa-Fertigbauprogramm« den Frachter GÖTTINGEN, ein Schwes-terschiff blieb dagegen bei Kriegsende unvollendet. Fünf Beuteschiffe pol-nischer, niederländischer und britischer Provenienz setzten ferner die Lloyd-flagge.

In seiner letzten Konsequenz bedeutete der Krieg die Teilnahme von Lloyd-schiffen an der Evakuierung der deutschen Ostgebiete vor der anrückenden Roten Armee Anfang 1945. Die Versenkung des mit Flüchtlingen voll gestopf-ten Passagierdampfers STEUBEN (ex MÜNCHEN) vor Stolpmünde durch ein sowjetisches U-Boot am 10. Februar 1945, bei dem etwa 3–4 000 Tote zu

sich bei Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 212–213. Zu den touristischen Aktivitäten der DAF allgemein s. Timothy W. Mason, Sozialpolitik im Dritten Reich. Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft, Opladen 1977, S. 183–186, sowie Michael Schneider, Unterm Hakenkreuz – Arbeiter und Arbeiterbewegung 1933 bis 1939, (Geschichte der Arbeiter und der Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, Bd. 12), Bonn 1999, S. 230–232, 671–678.

275 Christian Ostersehlte, Ein Schiffsunglück vor der Columbuskaje. Der Totalverlust des Lloydschleppers MERKUR 1934, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern, Bd. 77/78, 1998/99, S. 311–340.

276 So auch bei Bessell (wie Anm. 1), S. 180, sowie bei Witthöft (wie Anm. 1), S. 80.

beklagen waren, bildet einen grausigen wie symbolischen Schlusstrich unter diese Epoche<sup>277</sup>.

Währenddessen war auch unter Kriegsbedingungen beim Lloyd das große Umorganisieren weitergegangen. Den wichtigsten Schritt und gleichzeitigen Abschluss der in den 1930er Jahren in Angriff genommenen Sanierung bildete die 1941 durchgeführte Reprivatisierung des NDL wie auch der Hapag. Hier fällt der Name des Hauptakteurs und Zigarettenindustriellen Philipp Reemtsma (1893–1959). Dieser hatte schon 1935 70 % der einschlägigen deutschen Produktion kontrolliert und agierte schließlich als Großlieferant für die Wehrmacht. Zwar nie Mitglied der NSDAP, hatte er 1933 bis 1934 aber als Großspender NS-Organisationen erhebliche Summen zukommen lassen. Neben der Tabakindustrie verfolgte Reemtsma weitere Interessen im Bergbau, der Holz- und Fischwirtschaft, schließlich in der Schifffahrt, was ihm 1941 den zeittypischen Titel »Reichstrehänder« bei der Reprivatisierung der beiden deutschen Großreedereien eintrug<sup>278</sup>. Vieles an dessen mutmaßlichen Beweggründen bei diesem Vorgang bleibt nach wie vor auszuleuchten<sup>279</sup>, einige Vermutungen sprechen von einer steuergünstigen Anlagemöglichkeit für die offenbar immensen Kriegsgewinne aus dem groß angelegten Zigarettenverkauf Reemtsmas, nicht zuletzt aus den besetzten Gebieten in Russland. Im Hintergrund drohte eine mögliche Übernahme durch die AG »Reichswerke Hermann Göring«, die bereits in der Binnenschifffahrt Fuß gefasst hatte. Doch der Hamburger Gauleiter Kaufmann wusste mit der Engagierung Reemtsmas, der wiederum einen guten Kontakt zum »Reichsmarschall« besaß, diesen Gelüsten einen Riegel vorzuschieben<sup>280</sup>.

Zunächst wurde die für den Nordatlantikdienst zuständige Norda organisatorisch ausgegliedert und rückwirkend zum 1. Januar 1941 eine in Bremen eingetragene Gesellschaft mit einem Grundkapital von 40 Millionen RM gegründet, die Deutsche Nordatlantik-Linie (nach anderen Quellen: Deutsche Amerika-Linie). Das Reich hielt die Hälfte der Aktien, Lloyd und Hapag je ein Viertel,

277 Zur Koordination der deutschen Handelsflotte im Vorfeld zum Kriegsausbruch s. Schmelzkopf (wie Anm. 171), S. 237-239. Zur Lloydflotte im Zweiten Weltkrieg u. a. den zusammenfassenden Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1929–1948 (wie Anm. 171); Bessell (wie Anm. 1), S. 180-181; Wiborg (wie Anm. 1), S. 306-307; Witthöft (wie Anm. 1), S. 80-81; Rübner (wie Anm. 1), S. 389-402. Zum Kriegseinsatz der deutschen Handelsflotte allgemein s. das zweibändige Standardwerk von Ludwig Dinklage, Hans Jürgen Witthöft, Die deutsche Handelsflotte 1939–1945 (Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Bde. 5 a-b), Göttingen 1971. Zum »Hansa«-Bauprogramm, dem »Hansa-Fertigbauprogramm« sowie den Beuteschiffen s. Hans Jürgen Witthöft, Das Hansa Bauprogramm, München 1968; Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 106-108, 117-120. Zu den Flüchtlingsschiffen s. Fritz Brustat-Naval, Unternehmen Rettung, Herford 1970; Heinz Schön, Ostsee '45, Stuttgart 1983.

278 Artikel über R. in: Neue Deutsche Biographie 21. Bd. Pütter-Rohlf's, Berlin 2003, S. 254-255.

279 Gespräch des Vf. mit Herrn Stefan Kiekel, Hamburg, der gegenwärtig an seiner Dissertation über die Handelsschifffahrt in der NS-Zeit arbeitet, im Staatsarchiv Bremen, Dezember 2006.

280 Wiborg (wie Anm. 1), S. 301; Rübner (wie Anm. 1), S. 341.

vom NDL gingen die EUROPA und die BERLIN in das Eigentum der neuen Reederei über, die BREMEN war dagegen am 18. März 1941 in Bremerhaven ausgebrannt und deswegen nicht mehr von dieser Maßnahme betroffen. Bei dieser Neugründung hatte man für die Nachkriegszeit auch schemenhaft eine künftige Zusammenarbeit mit der immer leistungsfähigeren Zivilluftfahrt im Sinn, war doch im August 1938 mit einer viermotorigen Focke-Wulf Fw200 Condor ein erster direkter Probeflug von Berlin nach New York geglückt.

Am 3. Februar 1942 wurde die Reprivatisierung mit der Neukonstituierung des Vorstands und Aufsichtsrats abgeschlossen, aber im Sommer desselben Jahres wurde das Lloydgebäude in der Bremer Innenstadt, das obendrein am 6. Oktober 1944 nach einem Bombenangriff ausbrannte, verkauft, sicherlich um weitere Mittel flüssig zu machen, vielleicht aber auch in instinktiver Vorahnung weiterer Umwälzungen in der Zukunft, zu denen die kalte Pracht aus großer Lloydvergangenheit nicht mehr recht passen würde. Dort residierte der NDL nur noch als Mieter<sup>281</sup>. Im Zuge dieser komplizierten Operation war es schließlich gelungen, das Aktienkapital in »hanseatische[n] Wirtschaftskreise[n]«<sup>282</sup>, wie es offiziell 1948 und zum Jubiläum 1957 noch schemenhaft hieß, unterzubringen. Beim Lloyd waren dies mehrere Bremer Handelshäuser, wie die Tabakfirma Brinkmann, das Ostasienhaus Melchers und die Holzhandlung Krages<sup>283</sup>.

Der immer größere Einfluss des NS-Staates, vor allem auf wirtschaftliche Großorganisationen – hier sind das eigensüchtige Göringsche Industrieimperium, aber auch der Wirtschaftsbereich der SS zu nennen – bildet ein unabweisbares wie komplexes wirtschaftshistorisches Diskussionsthema. Und doch schimmerte bei einigen Protagonisten der Reprivatisierung in düsterer Zeit vielleicht einiges an traditionellem, dem Staat gegenüber distanzierendem Selbstverständnis durch, wie es in früheren Epochen in der Führungsetage nicht zuletzt des NDL gepflegt wurde. Doch im politisch luftleeren Raum hatte sich das alles nicht vollzogen. Vielmehr ist dieser Vorgang ein weiteres Beispiel für das ständige Kompetenzwirrwarr in der NSDAP, was von der historischen Forschung als »Polykratie« bezeichnet wird.

Schließlich hatte sich die Führungsspitze des Lloyd geändert. Firlé war 1940 zurückgetreten und hatte dem Seerechtler Dr. Otto Dettmers (1892–1986)<sup>284</sup> Platz gemacht, doch blieb dies eine Zwischenlösung. 1942 rückten jene beiden Persönlichkeiten nach oben, die über das einschneidende Jahr 1945 hinaus maßgeblich die Geschicke des Lloyd bestimmten: Richard Bertram-Nothnagel (1904–1979) und Dr. Johannes Kulenkampff. Letzterer besaß bereits seit 1933 im Vorstandsgremium Sitz und Stimme, während Bertram, der seine

281 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7); Bessell (wie Anm. 1), S. 181–182; Wiborg (wie Anm. 1), S. 300–305; Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 148–150. Zur Fw 200 Condor s. Kenneth Munson, Verkehrsflugzeuge 1919–1939, Zürich 1974, S. 196.

282 So im zusammenfassenden Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7) sowie bei Bessell (wie Anm. 1), S. 181.

283 Wiborg (wie Anm. 1), S. 304.

284 StAB 9, S 3 - Dettmers, Otto.

Ausbildung unter Glässel bei der Roland-Linie absolviert hatte, 1930 in den NDL eingetreten und über die herausgehobenen Stellungen als Fahrtgebietsleiter für Süd-, dann Nordamerika 1937 in den Vorstand gelangt war. Während des Krieges übte Bertram<sup>285</sup>, in Zusammenarbeit mit Christian F. Ahrenkiel vom Hapag-Vorstand, eine Tätigkeit als Leiter des reedereiübergreifenden Tonnage-Einsatzes beim Reichskommissar für die Deutsche Seeschifffahrt (dem Hamburger Gauleiter Kaufmann) aus, was ein erneutes Schlaglicht auf die enge Verzahnung des Lloyd mit der Kriegswirtschaft wirft. An der Reprivatisierung des NDL hatte auch Bertram mitgewirkt<sup>286</sup>.

Diese beiden neuen Führungspersönlichkeiten standen für eine Kontinuität professioneller Reedereipolitik über historische Umbrüche hinweg. Eine akademische Geschichtsbetrachtung pflegt seit etwa den 1970er Jahren, teilweise zu Recht, teilweise überzogen moralisierend, derartige personelle Fortwirkungen der »Funktionseliten« in Wirtschaft<sup>287</sup>, Verwaltung und anderen gesellschaftlichen Bereichen nach 1945 anzuprangern. In grundsätzlicher Ablehnung des Begriffs der Kollektivschuld ist aber die Bewertung möglicher Verstrickung, Verantwortung und Schuld differenziert und individuell vorzunehmen. Die Millionen Deutschen nach 1945 verdient oder unverdient gebotene »zweite Chance« kann dabei, je nach vorherrschendem Menschenbild, negativ oder auch als ein positiver Neuanfang zugunsten des gesamten Gemeinwesens gesehen werden.

#### 6. Der NDL 1945–1970: Im Nachkriegswestdeutschland

Das zerstörerisch gescheiterte NS-Terrorregime sowie die Kriegsursachen hatten eine wesentlich stärkere Radikalität und Eindeutigkeit besessen, als alles Vorhergehende in der deutschen Geschichte. So waren die Bedingungen, welche die alliierten Besatzungsmächte 1945 verhängten, als sie im zerstörten Deutschland die Regierungsgewalt übernahmen, ungleich strenger als das, was die Entente 1919 verfügt hatte. Das allgemeine Chaos und die Orientierungslosigkeit wie auch die Dimensionen der »deutschen Katastrophe« (Friedrich Meinecke) werden in dem Bericht vom Juni 1948 deutlich, in dem der Lloyd-Vorstand auch auf die im Krieg gefallenen Belegschaftsmitglieder einging: »Wir wissen noch heute nicht alle ihre Namen«<sup>288</sup>. So musste man auf in akribischer Genauigkeit zusammengestellte Gedenktafeln – wie nach dem Ersten Weltkrieg – verzichten.

Im Sommer 1945 tagte die aus den vier Siegermächten zusammengesetzte Potsdamer Konferenz. Diese Zusammenkunft bestimmte nicht nur die Ablieferung der verbliebenen deutschen Handelsflotte (1,26 Mio. BRT). Auch ein generelles Schiffbauverbot wurde verhängt. Zur Begründung hieß im Punkt III

285 Der nach dem Krieg seinen zweiten Familiennamen offenbar nicht mehr führte.

286 Bessell (wie Anm. 1), S. 182; Wiborg (wie Anm. 1), S. 306; StAB 9, S 3 - Bertram, Richard.

287 So spielten Lindemann und Dettmers auch nach ihrem Ausscheiden aus dem NDL im Nachkriegsdeutschland in ihren angestammten Wirkungsbereichen eine wichtige Rolle, mehr darüber s. StAB 9, S 3 - Dettmers, Otto, 9, S 3 - Lindemann, Karl.

288 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7).

B 11 des Potsdamer Abkommens vom 2. August 1945 u. a.: »Mit dem Ziel der Vernichtung des deutschen Kriegspotentials ist die Produktion von Waffen, Kriegsausrüstung und Kriegsmitteln, ebenso die Herstellung von Flugzeugen und Seeschiffen aller Typen zu verbieten und zu unterbinden. Die deutsche Handelsmarine, die den drei Mächten übergeben worden ist, wird – wo immer sie sich befindet – zu gleichen Teilen unter der UdSSR, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten aufgeteilt«<sup>289</sup>. Ein Fahrtverbot, das mit der alliierten Kontrolle über die Tonnagebestände zusammenhing, wurde ebenfalls ausgesprochen.

Auch das besiegte Deutschland blieb ein Küstenland. Allein die Notwendigkeiten eines wie auch immer gearteten, stark eingeschränkten Alltags erforderten wenigstens ein Minimum an Seetransport und Fischerei. Damit war bereits ein Hebel vorhanden, dieses totale Verbot zu lockern, abgesehen davon, dass die Alliierten weiterhin auf die Benutzung deutscher Häfen angewiesen waren und deswegen die Unterstützung durch verschiedenerlei Dienstleistungen von deutscher Seite benötigten. Dies betrifft die Minen- und Wrackräumung in den Häfen und an der Küste, aber auch andere, unverzichtbare Spezialbereiche, wie das Lotsen-, Seenotrettungs-, Seezeichen- und Eisbrechwesen, die Baggerei, die Schleppschiffahrt, das Bergungswesen, nicht zuletzt den vielfältigen wie historiographisch so diffizil erfassbaren Bereich der Agenturen. Hinzu kam die mehr als schwierige Ernährungslage einer hungernden Bevölkerung – als ein brennendes Problem, das sich den Besatzungsmächten stellte, ein Politikum – und die daraus resultierenden Anforderungen an das Transportwesen sowie die Fischerei. Diese banalen Sachzwänge des Alltags verhinderten letztlich die zunächst wohl erwogene totale maritime Entmündigung der Deutschen. Das gilt für die britische, die amerikanische wie letztlich auch für die sowjetische Besatzungszone. Der entstehende Kalte Krieg, der zwangsläufig zur allmählichen Einbindung der jeweiligen Besatzungszonen in den Machtbereich des Westens bzw. der Sowjetunion führte, tat schließlich ein Übriges.

Die Macht in Deutschland (im Rahmen der Viermächte-Verantwortung) hatte zunächst ein alliierter Kontrollrat in Berlin übernommen. Am 26. März 1946 verkündete dieser einen Plan zur Ausgestaltung – besser, zur Begrenzung – der Industrie im Nachkriegsdeutschland, in dem noch einmal das Verbot des Überseeschiffbaus bekräftigt wurde. Nur zähflüssig setzten sich Änderungen durch. In seiner Direktive Nr. 37 vom 26. September 1946 limitierte der Kontrollrat für künftige Neubauten eine Größe von 1500 BRT.

Im August 1947 wurde für kleinere Einheiten die Fahrerlaubnis für Nord- und Ostsee wieder freigegeben. Das bedeutete einen ersten, wenn auch nur bescheidenen Ansatzpunkt für die Rückkehr der deutschen Reeder in das internationale Geschäft. Bis dahin hatte man sich entweder als Agentur durchgeschlagen oder im Bergungsgeschäft versucht, das wegen der Unzahl von Wracks in den Häfen nach 1945 eine kurze wie heftige Blütezeit erlebte. Im Juli 1949 wurden alle geographischen Fahrtbeschränkungen für deutsche Schiffe aufgehoben<sup>290</sup>.

289 Zit. bei Ostersehlte (wie Anm. 77), S. 381-382.

290 Wiborg (wie Anm. 1), S. 310-311; Ostersehlte (wie Anm. 77), S. 381-384.

Ein Neuanfang inmitten von Trümmern war auch dem Norddeutschen Lloyd beschieden. Zunächst enthob die US-Besatzungsmacht die beiden Vorstandsmitglieder Kulenkampff und Bertram ihrer Stellung. Als einziges Vorstandsmitglied des NDL setzten die Amerikaner den seit 1925 amtierenden Direktor der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun«, Franz Stickan (1887–1953) ein, freilich unter Belassung seiner Stellung bei der »Neptun«<sup>291</sup>. Ironie der Geschichte: Ausgerechnet der Direktor jener Reederei, an der der NDL in seiner Expansionspolitik in den späten zwanziger Jahren an seine Grenzen gestoßen war, hatte nunmehr die Hinterlassenschaften des Lloyd zu verwalten. Lange scheint dieses Provisorium aber nicht gedauert zu haben, denn noch im gleichen Jahr wechselte Stickan in den Aufsichtsrat über<sup>292</sup>. Bertram und Kulenkampff kehrten alsbald zurück, sie stehen als prägende Persönlichkeiten für die Nachkriegsgeschichte des Lloyd. Am 29. November 1945 erhielt der NDL, der in einigen Räumen seines 1944 ausgebrannten Gebäudes residierte, von der US-Militärregierung und vom Bremer Senator für Wirtschaft, Häfen und Verkehr die Zulassung als Küstenschiffahrts- und Stauereiunternehmen<sup>293</sup>.

Bei Kriegsende hatte sich die seegehende Flotte des Lloyd nominell noch aus 21 Einheiten mit 93 028 BRT<sup>294</sup> zusammengesetzt, doch aufgrund der Potsdamer Erklärung hatten diese abgeliefert zu werden, so wurde die in Bremerhaven relativ intakt vorgefundene EUROPA von der US Navy als Truppentransporter wieder in Fahrt gebracht und im Folgejahr als Reparation an Frankreich übergeben<sup>295</sup>. »Flaggschiff« der übrig gebliebenen Flotte wurde, wie nach dem Ersten Weltkrieg, mit bescheidenen 904 BRT wieder einmal ein Seebädderdampfer, die 1913 in Stettin erbaute GLÜCKAUF, die seit 1930 die Lloydflagge führte<sup>296</sup>.

Der bisherige Personalbestand von rund 12 000 Mitarbeitern konnte unmöglich gehalten werden, dem Großteil von ihnen wurde gekündigt, was den Vorstand noch drei Jahre später zu folgender Bewertung veranlasste: *»Die ungeheuren Härten und sozialen Notstände, die zwangsläufig damit verbunden waren, haben wir leider nur mildern, nicht aber beseitigen können, indem wir insgesamt rund RM 3 000 000,- an Abfindungen ausgekehrt haben«*<sup>297</sup>. Doch ein Minimum an qualifiziertem Personal versuchte man zu halten. Rund 50 Landangestellte und etwa 300 Mann auf den verbliebenen Schleppern und Leichtern blieben beim Lloyd und setzten einen bescheidenen Betrieb wieder in Gang. Wie nach dem Ersten Weltkrieg, so ermöglichte die Schlepp- und

291 Bericht H. W. Lumme, Metallgesellschaft, Frankfurt/Main, über eine Reise nach Bremen, 22.–28. 11. 1945, abgefasst 10. 12. 1945, in: Archiv Unterweser Reederei (URAG), Bremen: 4 Allgemeines 1945–1955. Zur Biographie Ss. s. Lührs (wie Anm. 20), S. 503–504.

292 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7); Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 9.

293 Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 10.

294 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7).

295 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 84.

296 Ebd., S. 160; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 10.

297 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939–20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7).

Leichterschiffahrt einen Wiederbeginn. Der Bugsierdienst in Bremen und Bremerhaven, gemeinsam mit der URAG durchgeführt, wurde ein wichtiges geschäftliches Standbein, wobei sieben Schlepper von der amerikanischen Besatzungsmacht gechartert werden konnten<sup>298</sup>. Trotz der Zusammenarbeit registrierte man bei der URAG diesen nunmehrigen Geschäftsschwerpunkt mit Argusaugen: »Dass der Lloyd heute schon Ambitionen auf das Schleppgeschäft hat, wundert mich bei der Einstellung des Herrn Bertram nicht, denn er hat bestimmt keine Komplexe; genau so, wie er s. Zt. von der grossen Passagierfahrt während des Krieges in die bessere Trampschiffahrt einstieg, wird er sich auch jetzt nicht scheuen, da Geld zu verdienen, wo er es kann und helle ist er ja immer gewesen«<sup>299</sup>. Beim bloßen Bugsierdienst verharnte der Lloyd indes nicht lange. Die beiden Motorleichter NORDER TILL (475 BRT, 1923) und WESTER TILL (307 BRT, 1929) fuhren auf den historischen Spuren des einstigen Schleppleichterdienstes zwischen Bremen und Hamburg.

Wie ein Wechsel auf eine erfreulichere Zukunft mutet der Versuch an, auch qualifiziertes Küchen- und Bedienungspersonal zu beschäftigen und damit Fühlung an die legendäre Servicetradition des Lloyd zu halten: Im Keller des einstigen Verwaltungsgebäudes sowie im Café Hillmann am Herdentor wurde ein gastronomischer Betrieb eingerichtet. Ferner diente das ehemalige Wohnschiff der Kriegsmarine KNURRHAHN von 1948 bis 1950 als Hotelschiff in Bremen. In die frühere Gepäckabfertigung am Bremer Hauptbahnhof etablierte man ein 100-Betten-Hotel, dort zog später die Hauptverwaltung des Lloyd ein.

Ab Ende Januar 1946, es war die Blütezeit der so genannten »Hamsterfahrten«, verkehrte der sonst in der Fahrt nach Wangerooge beschäftigte Raddampfer DELPHIN (400 BRT, 1905) zwischen Bremen und Bremerhaven, 1948 konnte von der US-Besatzungsmacht ein 1945 erbautes ehemaliges Minensuchboot der einstigen Kriegsmarine erworben werden, das nach einem Umbau als WANGEROOGE in den Seebäderdienst nach Wangerooge und Helgoland ging.

Während in Bremerhaven der Columbusbahnhof in Trümmern lag, konnte sich der Technische Betrieb durch mannigfaltige Reparaturarbeiten, u. a. für ausländische Kunden, in den ersten Nachkriegsjahren über Wasser halten. Hier bewährte sich die Vielseitigkeit einer Werft, ein Bild, das für zahlreiche andere Schiffbauunternehmen der Nachkriegszeit typisch war.

1947 erhielt der Lloyd seine Reisebüroorganisation von der nominell noch bestehenden Deutschen Amerika-Linie zurück. Gemeinsam mit der Hapag wurde im Januar 1948 das Hapag-Lloyd-Reisebüro eröffnet, um den damals noch sehr bescheidenen, mutmaßlich aber zukunftssträchtigen Tourismusmarkt zu bedienen. Hier kündigte sich die Fortsetzung der Symbiose beider Großreedereien für die Nachkriegszeit an<sup>300</sup>. Alles in allem konnte der Lloyd,

298 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939 – 20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7); Wiborg (wie Anm. 1), S. 315–317, 320–321; zu den Schleppern s. Schnake (wie Anm. 31), S. 71–74.

299 H. W. Lumme, Metallgesellschaft Frankfurt/Main (Mutterkonzern der URAG) an Direktor Hans F. Meineke (URAG), 30. 7. 1946, in: Archiv URAG 67 Briefwechsel Lumme-Meineke 1944–1946.

300 Zusammenfassender Geschäftsbericht (1. 1. 1939 – 20. 6. 1948) in: NDL 1939–1948 (wie Anm. 7); Wiborg (wie Anm. 1), S. 315–317, 320–321; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie

zumindest bis zur Währungsreform, seinen Betrieb rentabel, wenngleich nicht besonders profitabel halten. Im August 1950 wurde, nach Jahren eines Provisoriums, ein neuer Aufsichtsrat konstituiert<sup>301</sup>. Die Ertragslage des NDL gestaltete sich bis Mitte der fünfziger Jahre sehr wechselhaft.

Im Zuge des anlaufenden Kalten Krieges, aber auch im Zeichen zunehmenden Pragmatismus in der Besatzungspolitik begannen die Westalliierten, ihre bis dahin stark moralisierende wie strenge Besatzungspolitik in Deutschland zu überdenken und zu modifizieren. 1947 verkündete der amerikanische Außenminister und Exgeneral George C. Marshall den nach ihm benannten Plan einer bedeutenden Wirtschaftshilfe (bis 1952 13 Mrd. \$) an westeuropäische Staaten. Das European Recovery Program (ERP) trat am 3. April 1948 in Kraft. Westeuropa nahm diese Hilfe gerne in Anspruch, während die osteuropäischen Regierungen unter dem Druck Stalins die angebotene Unterstützung ablehnen mussten. Aber auch die westlichen Besatzungszonen kamen in den Genuss des Marshallplans. Vor diesem Hintergrund nahmen sich die nach wie vor durchgeführten Demontagen in der Öffentlichkeit als nicht mehr zeitgemäß aus.

Die Währungsreform in den drei Westzonen am 20. Juni 1948 löste zwar die wertlos gewordene Reichsmark und den schwarzen Markt ab und sorgte bei der Verrechnung für neue und stabile Verhältnisse, aber zunächst fielen zahlreiche Inlandsaufträge weg, denn die deutschen Unternehmer hatten ihre Kapitalien neu zu erwirtschaften.

Im Vorfeld der Gründung der Bundesrepublik Deutschland stellte eine westalliierte Außenministerkonferenz in Washington im April 1949 Wiederaufbauhilfen für eine deutsche Handelsflotte in Aussicht, auch wenn man an der Demontage nach wie vor festhielt. Es folgte am 22. November desselben Jahres das so genannte »Petersberger Abkommen« (benannt nach dem Sitz der westlichen Hohen Kommissare im Hotel Petersberg bei Bonn), das den Bau von Seeschiffen bis 7200 BRT gestattete. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 12 Knoten blieb allerdings erhalten. Zunächst galt diese Regelung nur für Neubauten, welche die deutsche Flagge setzten. Das war bis zum 23. Februar 1951 noch der vom alliierten Kontrollrat verfügte Signalstander C gewesen, der erst zu diesem Zeitpunkt der schwarz-rot-goldenen Bundesflagge wich.

Die politischen Rahmenbedingungen hatten sich zu diesem Zeitpunkt weiterhin zugunsten der deutschen Reeder verändert. Am 25. Juni 1950 brach Nordkorea, unterstützt durch die UdSSR, mit seinem Überfall auf seinen südlichen Nachbarn den Koreakrieg vom Zaun. Für den Welthandel zog das den so genannten »Korea-Boom« nach sich. Im Herbst 1950 fiel für die deutschen Werften das generelle Exportverbot, und ab April 1951 durften ohne Größenbeschränkung wieder Seeschiffe jeglicher Größe und Geschwindigkeit für in- und ausländische Kunden gebaut werden. Inzwischen stand die sich rapide erholende westdeutsche Wirtschaft im Zeichen des viel beschworenen »Wirtschaftswunders«<sup>302</sup>.

Anm. 1), S. 10, 13-14. Zu den erwähnten Schiffen s. Kludas, Seeschiffe NDL, (wie Anm. 1), Bd. 1, S. 162; Bd. 2, S. 154, 163.

301 Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 18.

302 Allgemein zu diesem Prozess aus der Sicht des Geschäftsführers und späteren Vorsitzenden des Verbands Deutscher Reeder: Rolf Stödter, Schicksalsjahre

Der wirtschaftliche Hintergrund in den letzten 26 Jahren selbständiger Existenz des Norddeutschen Lloyds ist hier mit nur wenigen Worten zu schildern. Die bereits erwähnte, von Ludwig Erhard eingeleitete Währungsreform, die damit verbundene, zunächst höchst umstrittene Wirtschaftsordnung des »Ordo-Liberalismus« oder auch der sozialen Marktwirtschaft wirkten, neben weltwirtschaftlichen Impulsen, als Startsignale für rund zwei Jahrzehnte fast ungehemmter Dynamik im westlichen Teil Deutschlands, die historisch ohne Vergleichsbeispiel dasteht. In den vier Jahrzehnten zwischen 1950 und 1990 verfünffachte sich die bundesdeutsche Wirtschaftsleistung. Zwischen 1950 und 1960 betrug das Wirtschaftswachstum in der Bundesrepublik im Durchschnitt acht, von 1960 bis 1973, dem Jahr der ersten Ölkrise, rund viereinhalb Prozent, eine Rezession 1966/67 bildete nur ein kurzes Zwischenspiel. Die Inflationsrate blieb unbedeutend. Die Arbeitslosigkeit, die 1950 noch über zehn Prozent betragen hatte, verschwand im Lauf des Jahrzehnts und machte einer Vollbeschäftigung Platz. Die großen ökonomischen Verwerfungen, das Aufkommen inflationärer Tendenzen, ein Anstieg der Arbeitslosigkeit sowie die Herausbildung gesellschaftlich und mental bedingter struktureller Schwächen des bundesdeutschen Standorts sollten erst in den 1970er Jahren ihren Anfang nehmen<sup>303</sup>.

Die positive Entwicklung bedeutete keineswegs sorgenfreie Zeiten für Reedereimanager: Das ewige Auf und Ab der Frachtraten, die Suez-Krise 1956 sowie die erneute, diesmal längere Schließung des Suez-Kanals 1967, all das zählte zu den Prozessen und Vorkommnissen, die in den Reedereikontoren der damaligen Zeit für Kopfzerbrechen sorgten und eine Herausforderung an die eigene Flexibilität darstellten. Hier besteht in unzähligen Einzelfragen noch ein immenser wirtschafts- und schiffahrtsgeschichtlicher Forschungsbedarf<sup>304</sup>. Als gegeben kann ein positiver Einfluss der Bremischen Politik angesehen werden, der sich, zumindest in der Aufbauphase, so eng mit dem Hafen identifizierte wie vergangene Senate: Die Nennung von Bürgermeister Wilhelm Kaisen sowie den Hafensensatoren Hermann Apelt und Georg Borttscheller möge an dieser Stelle genügen.

1950 kehrte der 1938 als Zubringer für die südamerikanische Westküstenfahrt erbaute Motorfrachter BOGOTA (1230 BRT) nach einem jahrelangen kriegsbedingten Zwischenaufenthalt in Japan in die Regie des Lloyd zurück<sup>305</sup>. Das

deutscher Seeschiffahrt 1945–1955, Herford 1982; Wiborg (wie Anm. 1), S. 311–313; Ostersehlte (wie Anm. 77), S. 384–385.

303 Peter Graf Kielmansegg, Nach der Katastrophe. Eine Geschichte des geteilten Deutschland, Berlin 2000, hier S. 433–488. Weitere lesenswerte Werke zur deutschen Nachkriegsgeschichte: Heinrich August Winkler, Deutsche Geschichte vom »Dritten Reich« bis zur Wiedervereinigung, München 2002; Manfred Görtemaker, Kleine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, München 2002.

304 Als wichtige Quellen wären hier die Fachzeitschriften »Schiff & Hafen« sowie die traditionsreiche »Hansa« auszuwerten. Harald Focke hat mit seinen auf »oral history« basierenden Forschungen einen alternativen, aber Erfolg versprechenden Weg gewiesen.

305 Wiborg (wie Anm. 1), S. 314; Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 104; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 18.

war nur ein symbolischer Startschuss zu einem Flottenaufbau, der 1951, dynamisch wie die übrige Wirtschaftsentwicklung, seinen Anfang nahm. Ein neues, gegenüber der Vergangenheit stringenteres Schema in der Namensgebung symbolisierte den Wiederbeginn. Bis 1945 war dieses eher heterogen gewesen, mit der Hapag hatte man sich eine Art »Wettrennen« bei der Belegung von Frachternamen aus der deutschen Geographie geliefert, doch nun hingte man beim Lloyd konsequent die Nachsilbe -STEIN an<sup>306</sup>, es begann, wie man intern scherzhaft sagte, die »Steinzeit«<sup>307</sup>. Den Anfang machte der im März 1951 vom Bremer Vulkan abgelieferte Motorfrachter RHEINSTEIN (2693 BRT), der eine Klasse von sechs Schiffen anführte. Im Frühjahr 1950 hatten Hapag und NDL, zunächst mit Charterschiffen (der Lloyd hatte hierfür den Frachter HERMOD der Reederei »Frigga« aus Hamburg gechartert), den Nordatlantikfrachtdienst gemeinsam wieder aufgenommen, der Nordbrasilien dienst folgte 1951. Später begann ein mit Charterschiffen versehener Verkehr zu den Großen Seen. Der Ex-Geleitflugzeugträger NABOB wurde 1951 aus den USA angekauft, behielt seinen Namen und diente fortan mehreren Generationen von Offiziersanwärtern des Lloyd als Ausbildungsschiff. Es folgten die beiden Kühlschiffe des LICHTENSTEIN-Typs für die 1952 neu aufgenommene, gemeinsam mit der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) aus Hamburg betriebene Fruchtfahrt zu den Kanarischen Inseln. Für die ab Januar 1953, gemeinsam mit der Hapag, wieder aufgenommene Westküstenfahrt Südamerika lief die BRANDENSTEIN-Klasse (drei Schiffe) zu. Im Juli 1953 starteten die beiden Großreedereien, wiederum gemeinsam, den Liniendienst nach Ostasien, wenngleich infolge der Konkurrenz und den Zwängen eines Konferenzsystems dieser Neuanfang nicht leicht fiel. Dessen ungeachtet stellte der NDL 1953–1954 für dieses Fahrtgebiet sieben Turbinenfrachter der WESERSTEIN-Klasse in Dienst, wobei ab 1954 Australien wieder einbezogen wurde. Ebenfalls 1954 begann der Liniendienst zur nordamerikanischen Westküste. 1954/55 lieferte der Bremer Vulkan 1954/55 die drei Kombischiffe der SCHWABENSTEIN-Klasse an den Lloyd, die nach Ostasien verkehrten und, in Fortführung der einstigen Reichspostdampfertradition, neben ihrer Fracht 86 Passagiere mitnehmen konnten, doch Probleme mit ihrer Rentabilität hatten. Bis 1959 folgten noch 16 Frachter dreier Klassen (RAVENSTEIN-, TANNSTEIN-, SPREESTEIN-Klasse), die zwischen etwa 3000–7800 BRT groß waren. Der Bremer Vulkan schälte sich dabei als Hauswerft des Lloyd heraus, aber auch die Atlas-Werke in Bremen, Howaldtswerke und die Deutsche Werft in Hamburg sowie Flender in Lübeck wurden mit Aufträgen bedacht. Die RAVENSTEIN-Klasse war aus Belgien angekauft worden, wo sie noch in Kriegszeiten vom NDL bestellt, aber nicht mehr abgenommen worden waren. Ebenso kaufte man 1951 und 1955 zwei Vorkriegsfrachter an, die einst zur eigenen Flotte zählten, und brachte diese als TRAUNSTEIN (1921, ex ALDA / EISENACH) und TRIERSTEIN (1922, ex PORTA) in Fahrt.

306 Ein 1944 abgelieferter Standardfrachter des Typs Hansa A hatte zwar bereits den Namen WESERSTEIN getragen, doch bei dieser Schiffsklasse war es um die Vorsilben WESER- gegangen., s. Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 117.

307 Wiborg (wie Anm. 1), S. 325.

Die Hapag ließ parallel dazu Schwesterschiffe erbauen, denn die technischen Inspektionen beider Reedereien stimmten sich also nunmehr eng miteinander ab. Dabei handelte es sich nicht mehr um das bloße Kopieren eines erfolgreichen Schiffstyps des jeweils Anderen, wie es noch in der Kaiserzeit praktiziert worden war, sondern um eine offizielle technische Symbiose im Rahmen einer stabilen geschäftlichen Verbindung. Bis auf die Fruchtfahrt sowie den Dienst nach Nordbrasilien übten Lloyd und Hapag alle Liniendienste in enger Betriebsgemeinschaft aus<sup>308</sup>. Raum für Konkurrenz und ähnliches Geschacher, wie beim mühseligen Miteinander in den 1920er und 1930er Jahren, gab es nun nicht mehr, denn nur gemeinsam konnte man sich, immer das Einvernehmen mit ausländischen Geschäftspartnern vorausgesetzt, in die Weltschiffahrt mit ihren weit gespannten Konferenzsystemen erneut integrieren. Ein intensives Arbeitsverhältnis bestand zwischen Bertram und seinem Hapag-Kollegen Werner Traber (1908–1973), der seit 1950 im Vorstand der Hamburger Großreederei saß und 1953 an deren Spitze aufgerückt war<sup>309</sup>. Viele gemeinsame Dienstreisen, angefangen mit einer USA-Tour im März 1950<sup>310</sup>, oder die Taufe eines Hapag-Frachters durch die Ehefrau Bertrams<sup>311</sup>, bildeten nur äußere Zeichen für einen substantiellen historischen Prozess des Zusammenwachsens beider einstigen Konkurrenten, und zwar als ausgesprochener Vorlauf zur 1970 erfolgten Fusion.

Der Neuaufbau kostete Geld, doch das war äußerst knapp. Bis 1956 hatte der NDL 310 Millionen DM hierfür ausgegeben. Sein Eigenkapital war nach der Währungsreform auf 45 Millionen DM festgesetzt worden, doch wies ein so genanntes »Kapitalentwertungskonto« einen fast ähnlich so hohen Betrag an Außenständen aus, so dass die tatsächliche Eigenkapitalbasis minimal war. Staatliche Gelder standen nur sehr begrenzt zur Verfügung, steuerbegünstigte Darlehen für Schiffsneubauten (die so genannten 7d-Gelder) durften ab 1951 durch Privatinvestoren vergeben werden. Von den bisherigen Aktionären war kaum etwas zu erwarten. Folglich stiegen bei Hapag und Lloyd Großbanken ein, die zu den eigentlichen Finanziers des Wiederaufbaus wurden. Beim NDL übernahm die Dresdner Bank diese Rolle, die schließlich in eine Teilhaberschaft am Aktienkapital mündete. Ein Sonderproblem bestand für den Lloyd in einer US-Anleihe aus Vorkriegszeiten, die man noch abzahlen musste. Zwar war durch das Londoner Schuldenabkommen 1952 der Rückzahlungsmodus für Deutschland allgemein auf internationaler Ebene festgelegt worden, doch beim NDL fürchtete man dennoch den Zugriff durch amerikanische Gläubiger und die von ihnen instrumentalisierten Gerichte. So wurde die einstige Roland-Linie wieder aktiviert, deren schwarz-gelbe Schornsteinkappe wurde

308 Ebd., S. 322-327; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 15, 20, 27, 29-31, 42, 46-47, 56-57, 71, 72, 86. Zu den Neubauten im Einzelnen s. Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 10, 42, 122-144 sowie an vielen Stellen bei Thiel.

309 Wiborg (wie Anm. 1), S. 331, 332.

310 Verschiedene Gespräche 1980–1984 des Vf. mit Herrn Volkard Linke, Bremen (gest. 1984), der ein Klassenkamerad und persönlicher Freund von B. war und bis zu dessen Tod Kontakt mit ihm hatte, ferner s. Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 15.

311 Am 27. Mai 1961 taufte Frau Lore Bertram den HAPAG-Frachter BLUMEN-THAL bei den Hamburger Howaldtswerken, s. Ostersehlte (wie Anm. 77), S. 431.

geradezu zum Synonym für die Frachter in den 1950er Jahren. Die Roland-Linie Schiffahrts-GmbH wie die (nach der Roland-Telegrammadresse so bezeichnete) Orlanda-Reederei GmbH (1951 gegründet) traten formal als Käufer der Lloydschiffe auf und vercharterten diese, ebenso formal, an den Lloyd. Dieses Intermezzo endete im Mai 1955, als diese Camouflage zugunsten der traditionellen Lloydfarben fallen gelassen wurde. 1957/58 wurde sowohl bei der Hapag wie auch beim NDL das Grundkapital zunächst herunter- und dann wieder heraufgesetzt (beim Lloyd auf rund 34 Millionen DM). Damit waren die Verlustvorträge getilgt, die Vermögensverhältnisse allgemein geklärt, gleichzeitig war die Aktienmehrheit der Dresdner Bank festgeschrieben<sup>312</sup>.

Die Krönung des Wiederaufbaus, gepaart mit historischer Sentimentalität und Prestigedenken, war der erneute Einstieg des NDL in die Passagierschiffahrt auf dem Nordatlantik. Dabei handelte es sich sicherlich um eines der vornehmsten strategischen Ziele Bertrams und Kulenkampffs, das im Alleingang und nicht in Gemeinschaft mit der Hapag zu verwirklichen war. Im Februar 1954 wurde das schwedische Passagiermotorschiff GRIPSHOLM (18 600 BRT, 1925) im Rahmen eines »joint venture« mit der bisherigen Besitzerin, der Svenska-Amerika Linjen (S.A.L.) aus Göteborg, in den Liniendienst zwischen Bremerhaven und New York eingestellt, ein Jahr später trug das Schiff Lloydfarben und den Namen BERLIN. Zweitens folgte 1959 das Turbinenschiff BREMEN (32 336 BRT), die beim Bremer Vulkan aufwändig umgebaute, einstige französische PASTEUR (erbaut 1938/39). Im November 1962 wurde an der Columbuskaje eine neue Fahrgastanlage eingeweiht. 1966 kaufte der Lloyd aus Schweden als Ersatz für die abgängige BERLIN die KUNGS-HOLM der S.A.L. (21 514 BRT, 1953), die später als EUROPA Erfolgsgeschichte im Kreuzfahrtgeschäft schreiben sollte, doch dabei handelte es sich um eine zukünftige Entwicklung (ab 1973). Vielmehr hatte man diese drei Schiffe angeschafft, um im Nordatlantikgeschäft mithalten zu können, doch die Zeit arbeitete hier gegen den Lloyd, der letztlich zu spät die nordatlantische Bühne wieder betreten hatte. Als im Oktober 1958 die amerikanische Fluggesellschaft PanAm mit Flugzeugen des vierstrahligen Typs Boeing 707 den Liniendienst zwischen New York und London bzw. Paris aufnahm, begann eine Revolutionierung des Luftverkehrs, die binnen weniger Jahre das Aus für die transatlantische Passagierschiffahrt bedeutete. Im Gegensatz zur Zwischenkriegszeit, als sich die damalige Lloydführung sehr weit vorausschauend mit der künftigen Bedeutung des Luftverkehrs auseinandergesetzt hatte, agierte der nunmehrige Vorstand in erheblicher Unterschätzung des Kommenden abwehrend. Trotz aller Erfolgsmeldungen sah es hinter den Kulissen mit der Rentabilität des Nordatlantikdienstes in den 1960er Jahren schlecht aus: Die Zukunft gehörte dem Kreuzfahrtgeschäft, wohin sich der Schwerpunkt immer mehr verlagerte<sup>313</sup>.

312 Entsprechende Geschäftsberichte in StAB 7,2010-91; Wiborg (wie Anm. 1), S. 330-331, 332; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 19-20.

313 Zu diesem Bereich ist auf die einschlägigen Forschungen und die drei Werke von Harald Focke (s. Anm. 1) zu verweisen. F. forscht weiter auf diesem Gebiet. In einem Vortrag (Nur Ruhm und rote Zahlen? Zur Rentabilität der letzten Atlantik-Liner des Norddeutschen Lloyd) am 28. 11. 2006 in Bremerhaven arbeitete

Drei weitere Geschäftsbereiche verdienen Erwähnung: Die Schlepperflotte, die unmittelbar nach dem Krieg eine so wichtige wie rettende Rolle gespielt hatte, wurde durch die Indienststellung von Motorschleppern ebenfalls modernisiert und versah, weiterhin gemeinsam mit der URAG, aber auch mit der Hafенbetriebsfirma »Midgard« aus Nordenham, den Bugsierdienst auf der Weser. Als in Wilhelmshaven 1958 der Tankerterminal in Betrieb ging, dehnten Lloyd und URAG ihren Bugsierdienst auf die Jade aus, gemeinsam mit der führenden Hamburger Schlepperreederei »Bugsier«, die dort ebenfalls mit eigenen Einheiten präsent war<sup>314</sup>.

Weniger erfolgreich entwickelte sich dagegen die Seebäderschiffahrt, die nur noch einen Abglanz vergangener Zeiten bedeutete. Der Lloyd hatte zwar 1954 eine Tochtergesellschaft (Bremer Seebädersdienst GmbH) ins Leben gerufen, die seit 1954 die inzwischen motorisierte GLÜCKAUF nach Helgoland und seit 1956 das Motorschiff HEIN MÜCK nach Wangerooge einsetzte, doch beide Schiffe wurden 1960 ersatzlos abgestoßen, der NDL zog sich damit aus diesem Geschäft zurück und überließ es anderen Firmen<sup>315</sup>. Die 1956 kurzzeitig erwogene Anschaffung eines Tragflächenbootes für den Dienst zwischen Bremerhaven und Wangerooge blieb dagegen ein Gedankenspiel<sup>316</sup>. Schließlich muss noch der Technische Betrieb in Bremerhaven erwähnt werden, der 1957 mit 2143 Mitarbeitern seine höchste Nachkriegsstärke erreichte, durch mannigfaltige technische Dienstleistungen in den Wiederaufbau der Lloyd eingebunden, aber auch aufgrund seiner Reparaturkompetenz bei Fremdkunden gefragt war<sup>317</sup>.

1960 umfasste die Flotte des Lloyd 45 seegehende Frachtschiffe von einer Gesamttragfähigkeit von 378 330 Tonnen. Die Belegschaft setzte sich aus 5925 Mitarbeitern (229 Schlepsschiffahrt, 3182 Große Fahrt, 1740 Technischer Betrieb, 521 Landangestellte in der Zentrale und eigenen Vertretungen, 253 in sonstigen Nebenbetrieben) zusammen und hatte damit ihren höchsten Nachkriegsumfang erreicht, der sich danach nur noch unwesentlich änderte. Die Anstrengungen der vorangegangenen Jahre zahlten sich ebenfalls 1960 aus, als der NDL zum ersten Mal seit 30 Jahren eine Dividende (6 %) auswerfen konnte, nachdem eine Festigung der Rentabilität 1956 eingesetzt hatte. Das westdeutsche »Wirtschaftswunder« hatte den Lloyd erreicht. Es blieb bei diesem Niveau, bis 1969 konnte die jährliche Dividende sogar auf 10 % gesteigert werden. Diese erfolgreiche Entwicklung übertünchte die Probleme im Passagierdienst

er heraus, dass in den Geschäftsberichten des NDL der 1950er und 1960er Jahre zwar häufig von »befriedigender« Auslastung der Passagierschiffe die Rede war, dadurch aber deren schlechte Rentabilität verschleiert wurde. Zur Luftfahrtgeschichte: Kenneth Munson, Verkehrsflugzeuge von 1946 bis heute, Zürich 1976, S. 158; Achim Figgen, Dietmar Plath, Boeing Verkehrsflugzeuge. Von den Anfängen bis zur 787, München 2006, S. 45.

314 Schnake (wie Anm. 31), S. 27-28, 34.

315 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 160-161; ders. Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 203; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 50.

316 Christian Ostersehle, Tragflächenboote von der Unterweser – Die BREMER PIONIER und ihre beiden Vorgänger, in: Brem. Jb. 79, 2000, S. 178.

317 Witthöft (wie Anm. 114), S. 68.

auf dem Nordatlantik. Allerdings war die Eigenkapitaldecke (1960: 40 Millionen DM gegenüber einem Anlagevermögen von 240 DM) vergleichsweise dünn, doch das entsprach den allgemeinen Verhältnissen in der deutschen Seeschifffahrt<sup>318</sup>.

Den insgesamt erfolgreichen Weg des NDL schrieben bremische Kaufmannskreise vor allem Bertram zu, weswegen der Lloydchef für den Zeitraum 1960/61 zum Präses der Handelskammer Bremen gekürt wurde und in einer Reihe von Aufsichtsräten anderer Unternehmen der bremischen Seeverkehrswirtschaft saß<sup>319</sup>. Er wirkte eher nach außen, sein zurückhaltender, 1968 pensionierter Vorstandskollege Kulenkampff dagegen nach innen<sup>320</sup>.

Auch wenn man 1960 aus dem Größten heraus war und die Reedereiführung 1961 den Abschluss des Wiederaufbauprogramms verkündet hatte<sup>321</sup>, musste weiter investiert und modernisiert werden. 1963/64 wurde die WESERSTEIN-Klasse verlängert und deren Turbinen wurden durch Dieselantrieb ersetzt. Aber es entstanden auch Neubauten: 1958–1960 waren bereits vom Bremer Vulkan und den Hamburger Howaldtswerken die fünf Motorfrachter eines 8000-Tonnen-Typs, die BURGENSEIN-Klasse, dem Lloyd zugegangen, schließlich bauten wiederum die bewährten Hauswerften Bremer Vulkan und Flender in Lübeck die sieben Ostasienschnellfrachter der FRIESEINSTEIN-Klasse (1967). Diese formschönen Schiffe ersetzten bereits Nachkriegsneubauten aus den fünfziger Jahren, konnten 21 Knoten laufen<sup>322</sup> und entsprachen einem Schiffstyp, der in den 1960er und auch noch 1970er Jahren international nicht selten war und den Zenit der konventionellen Frachtschifffahrt verkörperte. Diese Investitionen machten eine erneute Kapitalerhöhung notwendig, die 1966 vorgenommen wurde und das Grundkapital auf 54 Millionen Mark aufstockte<sup>323</sup>. Die Hauptverwaltung des Lloyd zog 1967 komplett in die von einigen Büros bereits länger okkupierte ehemalige Gepäckabfertigung an der Gustav-Deetjen-Allee, als dort das Hotel geschlossen wurde. Die Reste des einst mächtigen Lloydgebäudes in der Innenstadt wichen kurze Zeit später einem Kaufhausneubau (Horten)<sup>324</sup>.

Doch standen noch wesentlich gewaltigere Herausforderungen vor der Tür. Die Einführung des Containers als genormte und praktisch zu handhabende Ladungseinheit bedeutete eine Revolution in der Schifffahrt, aber auch im Weltmarkt allgemein<sup>325</sup>. Zwar gab es Vorformen, wie etwa im amerikanischen

318 Wiborg (wie Anm. 1), S. 344.

319 StAB 9, S. 3 - Bertram, Richard; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 97. Ein Porträt Bertrams unter der bezeichnenden Überschrift »Schifffahrt ist mehr als ein Beruf« aus der Feder des Schifffahrtsjournalisten Claus Barthold befindet sich bei Horst Adamietz, Bremer Profile, Bremen 1972, S. 33 - 48.

320 Weshalb über Kulenkampff kaum biographische Quellen überliefert sind.

321 Wiborg (wie Anm. 1), S. 344.

322 Kludas, Seeschiffe NDL, Bd. 2 (wie Anm. 1), S. 130 - 133, 147 - 151; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 107 - 117, 134 - 143.

323 Wiborg (wie Anm. 1), S. 346; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 321.

324 Ebd., S. 133

325 Als Einführung geeignet: Hans Jürgen Witthöft, Container. Transportrevolution unseres Jahrhunderts, Herford 1977, sowie ders., Container. Eine Kiste macht

militärischen Nachschubwesen im Zweiten Weltkrieg, aber erst der US-Unternehmer Malcolm McLean verhalf dieser Idee mit seiner Firma SeaLand zum Durchbruch und begann 1956 mit der Verschiffung von genormten Behältern auf eigens dafür umgerüsteten Frachtern. Trotz der Skepsis der etablierten europäischen Reedereien war langfristig der Siegeszug des Containers nicht aufzuhalten. Anfang Mai 1966 lief der amerikanische Containerfrachter FAIRLAND mit 255 Containern an Bord zum ersten Mal Rotterdam und Bremen an<sup>326</sup>. Der seit 1962 amtierende Vorstandssprecher und spätere Vorstandsvorsitzende (1970–1985) der Bremer-Lagerhaus-Gesellschaft, Gerhard Beier, galt als aufgeschlossen für diese neue Transportidee<sup>327</sup>. Hapag und Lloyd hatten seit 1952 in Gestalt der gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn betriebenen Tochterfirma Contrans Gesellschaft für Übersee-Behälterverkehr mbH mit genormten Behältern experimentiert<sup>328</sup>. Genug Anregungen für den NDL, in diese zukunftssträchtige Richtung zu gehen, lagen also bereits vor, auch hier wirkte Bertram als Protagonist<sup>329</sup>, dies in enger Abstimmung mit den Hamburger Kollegen. Gemeinsam gab man 1967 ein Quartett von vier Containerschiffen beim Bremer Vulkan und Blohm & Voss in Auftrag, am 25. Oktober 1968 eröffnete das erste von ihnen, die WESER EXPRESS des NDL (13 382 BRT), den ersten europäischen Vollcontainerdienst über den Atlantik nach New York. Dieses Schiff besaß eine Kapazität von 736 TEU (twenty foot equivalent unit), konnte also die entsprechende Zahl 20-Fuß-Container aufnehmen, eine im Vergleich zu heute, wo Größen über 10 000 TEU im überseeischen Containerverkehr erreicht worden sind, eher bescheidene Kapazität. Doch die damit verbundenen wirtschaftlichen Herausforderungen waren gewaltig, denn eine völlig neue Verkehrsinfrastruktur war um den Container herum aufzubauen. Das betraf auch die beiden Großreedereien in Bremen und Hamburg, die ihre Nordatlantikabteilungen 1967 zusammengeführt und für die Distribution der Container mit der damit verbundenen Transportlogistik eine Tochterfirma (Deutsche Container-Dienst GmbH) gegründet hatten. Weiterer immenser Finanzbedarf stand an, so wurde errechnet, dass allein für die Anlaufphase jede der beiden Reedereien etwa 400 Millionen DM investieren musste<sup>330</sup>. Das konnte nicht mehr im Alleingang bewältigt werden. Zur gleichen Zeit (1968–1971) entstand in Bremerhaven am Weserstrom und damit tideunabhängig der erste Containerterminal, dem später noch weitere Ausbaustufen folgten<sup>331</sup>.

Revolution, Hamburg 2000. Zur Entwicklung in Bremerhaven: Christoph Barth, Rüdiger Staats, Containerwelt. Bremerhaven – Drehscheibe des internationalen Seeverkehrs, Bremerhaven 2001.

326 Wiborg (wie Anm. 1), S. 354–355.

327 Horst Adamietz, Schritte in die Zukunft – Gerhard Beier, in: Adamietz (wie Anm. 319), S. 15–32; StAB 9, S 3–Beier, Gerhard.

328 Wiborg (wie Anm. 1), S. 354.

329 StAB 9, S 3–Bertram, Richard.

330 Wiborg (wie Anm. 1), S. 356–357; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 116–117, 127, 142, 144–148.

331 Scholl (wie Anm. 219), S. 152.

Seit 1968 machten zunächst von offizieller Seite dementierte Gerüchte über eine Fusion beider Unternehmen in hanseatischen Schifffahrtskreisen die Runde. Doch hinter den Kulissen bereiteten in Hamburg und Bremen (hier insbesondere Bertram) die verantwortlichen Akteure den nunmehr unumgänglichen Zusammenschluss vor und räumten die letzten, von sentimentalen Lokalpatrioten aufgetürmten Barrikaden beiseite. Am 9. April 1970 wurde der Öffentlichkeit die Fusion mitgeteilt, die im Juli desselben Jahres von den beiden Hauptversammlungen gebilligt und am 1. September 1970 wirksam wurde. Entstanden war der Schifffahrtskonzern Hapag-Lloyd AG mit einer salomonisch ausgehandelten Doppelspitze in Hamburg und Bremen, ebenso salomonisch gestaltete sich die »corporate identity«: Hapag-Schornstein und Lloydflagge (bis 1987). Der NDL war in die Fusion mit 47 Frachtschiffen von insgesamt 430 000 tdw, den beiden Passagierschiffen EUROPA und BREMEN und 6 200 Mitarbeitern (darunter 3 300 in der Flotte und 1 800 im Technischen Betrieb in Bremerhaven) gegangen. Das neue Unternehmen besaß eine Flotte von mehr als 100 Seeschiffen, erzielte mehr als eine Milliarde DM an Umsatz und beschäftigte über 10 000 Mitarbeiter, zählte somit zur ersten Liga der großen Linienreedereien der Welt. Im Vorfeld der Fusion hatten die Wirtschaftsprüfer allerdings der Hapag wegen ihrer etwas moderneren Flotte einen leicht erhöhten Wert gegenüber dem Lloyd zugesprochen, so erhielten denn die Lloyd-Aktionäre ihre Aktien im Verhältnis 1 : 1, die Anteilseigner der Hapag ihre Papiere im Verhältnis 11 : 13 umgetauscht<sup>332</sup>. Es war wie ein Wechsel auf die Zukunft.

Über den Sinn der Fusion ist hin und wieder gestritten worden, doch betriebswirtschaftlich war dieser Schritt alternativlos richtig und kann nicht mit jenen zweifelhaften, reiner Gigantomanie geschuldeten »Megafusionen« der 1990er Jahre in anderen Branchen (Beispiel: Daimler-Chrysler) verglichen werden. Im Gegenteil: Die unabwiesbaren Erfordernisse der Containerschifffahrt trieben auch andere traditionsreiche ausländische Reedereien in Zusammenschlüsse, erinnert sei für die 1970er Jahre an die britische OCL (Overseas Container Ltd.: Furness Withy, P & O, Ocean Transport & Trading, Scottish Shire, Shaw Savill & Albion), die britisch-australische ACT (Associated Container Transportation: Ben Line, Blue Star Line, Cunard, Ellerman, Harrison, Port Line) oder auch die Container-Ro/Ro-Schiffe einsetzende ACL (Atlantic Container Line: Cunard, C.G.T., Holland-America, S.A.L., A/B Transatlantic, Wallenius aus Stockholm/Bremen)<sup>333</sup>, alles Konsortien, die zahlreiche angesehene Traditionsreedereien zumindest in lockerer Formation unter einem organisatorischen Dach vereinigten, weil keine von ihnen die Umstellung auf die radikal neue Infrastruktur allein hätte schaffen können. Die nachfolgende Erfahrung zeigte, dass trotz über einem Jahrhundert Konkurrenz zwei offenbar recht ähnliche Betriebskulturen zu einem Ganzen zusammengefügt werden konnten.

332 Wiborg (wie Anm. 1), S. 356-360; Thiel, NDL, Bd. 5 (wie Anm. 1), S. 152-153, 158-161.

333 Zusammensetzung mitgeteilt bei Bert Moody, *Ocean Ships*, Oldenburg 1974, S. 14-17, 148, 150.

## 7. Ausblick: Nach der Fusion 1970

Nur noch grob soll die weitere Entwicklung<sup>334</sup> charakterisiert werden. Mit einer bloßen Zusammenlegung der Kapazitäten war es bei Hapag-Lloyd nicht getan, sondern es musste, wie in der Vergangenheit, ständig umstrukturiert werden. Hinzu kam, dass die deutsche und internationale Schifffahrt in den 1970er und 1980er Jahren in eine ernste Strukturkrise gerieten, die nicht nur mit den beiden Ölpreisschocks (1973 und 1979) zu tun hatte und selbstverständlich den größten deutschen Schifffahrtskonzern nicht unberührt ließ.

Bertram übte bis zum 19. Juli 1972 das Amt des Vorstandssprechers der Hapag-Lloyd AG aus<sup>335</sup>. Das Lloyderte vertrat in seiner Nachfolge bis 1982 Karl-Heinz Sager (geb. 1931)<sup>336</sup> und der Jurist mit Kapitänspatent Dr. Horst Willner (1919–1999), der wie seine Amtsvorgänger Wiegand und Dettmers Fachanwalt für Seerecht war. Er gehörte dem Vorstand des Lloyd seit 1967 an und war bei Hapag-Lloyd für den 1973 aufgenommenen konzernerneigenen Luftverkehr, die Touristik und den Technischen Betrieb in Bremerhaven zuständig. Ende 1982 schied er auf eigenen Wunsch aus, offenbar aus Protest wegen der Benachteiligung des Standorts Bremen, feierte demonstrativ seinen Abschied nicht in Hamburg, sondern in der Bremer Handelskammer, der er 1980–1985 als Präses vorstand<sup>337</sup>.

Denn von vornherein lag das eigentliche Führungszentrum im einstigen Hapag-Verwaltungsgebäude am Ballindamm an der Hamburger Binnenalster. Nach und nach wurde die Präsenz in Bremen abgebaut, was in bremischen Kaufmannskreisen nicht unkommentiert blieb, sondern stellenweise Widerstand und Erbitterung auslöste. Eine schwere konzerninterne Krise um 1982 führte zu weiteren Einschnitten und Rationalisierungen. À la longue besaß Hamburg als größter deutscher Seehafen die besseren Voraussetzungen, denn den Luxus einer kostenträchtigen Doppelstruktur konnte man sich betriebswirtschaftlich nicht leisten, zumal der Wirtschafts-, Hafen- und Schifffahrtsstandort Bremen in den 1970er und 1980er Jahren mit eigenen Problemen zu kämpfen hatte<sup>338</sup>. Schifffahrt, Hafenwirtschaft und nicht zuletzt das historische maritime Erbe stellten Themenbereiche dar, die in einem Teil der politischen Klasse der krisengeschüttelten Hansestadt nicht die Aufmerksamkeit fanden, die sie verdient hätten, während ein anderer Teil schon versuchte, wenigstens für die Gegenwart erfolgreiche Hafenpolitik umzusetzen.

334 Zur Entwicklung von Hapag-Lloyd ab 1970 s. Wiborg (wie Anm. 1), S. 360–429; Arnold Kludas, *Hapag-Lloyd – die ersten 25 Jahre: Reedereichronik – Biographien der Seeschiffe*, Bad Segeberg 1994.

335 StAB 9, S 3 - Bertram, Richard.

336 Seit Anfang 1961 beim NDL als Leiter Nordpazifikfahrt, 1963 Leiter Frachtteilung Australien, 1. 1. 1964 Handlungsvollmacht, 1. 1. 1966 Prokurist, als Leiter der Frachtteilung am 1. 1. 1969 stellvertretendes Vorstandsmitglied des NDL, 1973 stellvertretender Vorstandssprecher Hapag-Lloyd AG, s. *Nordsee-Zeitung* 21. 12. 1968; Wiborg (wie Anm. 1), S. 361.

337 StAB 9, S 3 - Willner, Horst, Dr., Internet.

338 S. den eloquenten, auch in der historischen Rückschau lesenswerten Überblick von Hartmut Roder, *Bremens Wirtschaft im Wandel (1850–2000) oder: Bremen – ein notorischer Spätzünder?* In: *Brem. Jb.* 81, 2002, S. 55–82.

An den einstigen NDL erinnerte auch nach 1970, das Erscheinungsbild der Unterweser nach wie vor mitprägend, die Schleppschiffahrt, die seit 1974 unter dem Namen Hapag-Lloyd Transport & Service firmierte und nach wie vor im Verbund mit der URAG und »Midgard« operierte, im Mai 1994 aber an ein Konsortium (»Bugsier«-Reederei, Hamburg und URAG) veräußert wurde. Zehn Jahre später übernahm die »Bugsier« die ehemalige Lloydschleppschiffahrt ganz, um ihre bisherige Präsenz an Weser und Jade auszubauen<sup>339</sup>.

Als einziger namhafter Träger des legendären Lloydnamens wirkt heute nur noch der einstige Technische Betrieb in Bremerhaven, der sich inzwischen international als Spezialwerft für besonders komplizierte Reparaturen und Umbauten einen Namen gemacht hat und zum 1. Juni 1984 an den Bremer Vulkan überging. Nach dessen spektakulärem Zusammenbruch Anfang 1996 konnte das Unternehmen aus der Konkursmasse im September desselben Jahres herausgelöst werden und arbeitet bis heute als Lloyd Werft erfolgreich weiter<sup>340</sup>.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der Hapag-Lloyd AG liegt also heutzutage in Hamburg. Deswegen muss es aus Bremer Perspektive anerkennend gewürdigt werden, dass 2007 das NDL-Jubiläum vom Ballindamm in Hamburg aus nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch auf äußerst honorige Art und Weise ideell und materiell unterstützt wurde, nicht zuletzt durch eine eigene Festschrift in Verbindung mit einer Plakatausstellung im Übersee-Museum<sup>341</sup>. Selbstverständlich ist diese Einstellung zur eigenen Vergangenheit nicht, wenn man bedenkt, dass etwa Cunard die 1934 übernommene White Star Line in ihrem historischen Erbe weitgehend ausklammert und totschweigt<sup>342</sup>. Und so kann man für die Zukunft hoffen, dass die Geschichte des NDL mit ihren Höhen und Tiefen auch künftig nicht in Vergessenheit gerät – weder an der Weser noch an der Elbe.

339 Wiborg (wie Anm. 1), S. 377, 402, verschiedene Unterlagen im Archiv Vf.

340 Witthöft (wie Anm. 114), S. 93, 101.

341 Susanne Wiborg, Der Norddeutsche Lloyd. Reedereigeschichte im Plakat. Ein Rückblick zum 150. Jahrestag der Gründung, Hamburg 2007.

342 Ablesbar an den beiden Reedereipublikationen *The Fleet 1840–2004. Cunard's flagships and floating palaces from the earliest days of steam to QUEEN MARY 2*, London 2004, *Cunard. A steamer trunk of titbits, trivia and trifles*, London 2006.

Betriebsergebnisse des Norddeutschen Lloyd 1858 – 1969

Jahr	Gewinn/Verlust	Dividende (%)	Jahr	Gewinn/Verlust	Dividende (%)
1858	- 349 576,23	5	1890	3 692 526,65	5 + 2 SD
1859	- 486 035,38		1891	- 3 060 591,30	
1860	103 783,36		1892	603 181,00	1 1/2
1861	29 643,31	2	1893	1 220 142,15	3
1862	33 225,59	2	1894	1 514 728,25 (a)	
1863	36 196,47	2	1895	- 776 069,10	
1864	280 150,13	5 + 5 SD	1896	1 702 306,30	4
1865	372 285,10	5 + 10 SD	1897	2 120 706,70	5
1866	522 698,19	5 + 15 SD	1898	5 754 746,95	4 + 3 SD
1867	520 118,46	5 + 15 SD	1899	8 601 782,25	4 + 3 1/2 SD
1868	388 275,68	5 + 5 SD	1900	10 329 055,15	4 + 4 1/2 SD
1869	655 713,15	5 + 11 SD	1901	5 345 407,60	4 + 2 SD
1870	207 990,28	5	1902	229 753,60	
1871	624 115,39	5 + 5 SD	1903	6 459 047,60	4 + 2 SD
1872	1 559 549,55	6 1/3	1904	2 115 789,45	2
1873	563 610,40	4 1/4	1905	11 059 280,20	4 + 3 1/2 SD
1874	-1 741 938,30		1906	12 786 579,25	4 + 4 1/2 SD
1875	11 974,60		1907	6 034 316,40	4 + 1/2 SD
1876	1 857 067,75		1908	-17 652 908,95	
1877	792 661,40		1909		(b)
1878	360 819,20	1 4/5	1910	4 375 530,45	3
1879	1 260,75		1911	7 914 351,45	5
1880	4 259 138,45	5	1912	14 686 643,75	7
1881	3 532 518,40	5 + 7 SD	1913	16 271 985,30	8
1882	1 617 990,70	5	1914 -18		(c)
1883	3 093 543,00	5 + 5 SD	1919	14 155 110,85	8
1884	2 362 755,45	5 + 1 1/2 SD	1920	14 043 082,22	8
1885	1 048 962,80	5	1921	45 764 677,73	10
1886	2 943 245,40	5 + 2 SD	1922	514 537 872,00	10 (d)
1887	1 628 368,60	5	1923	Rd. 150 240,00 Bio.	
1888	6 204 291,20	5 + 7 SD	1924		(e)
1889	7 593 306,95	5 + 6 1/4 SD	1925	474 333,65 (f)	

Jahr	Gewinn/Verlust	Dividende (%)	Jahr	Gewinn/Verlust	Dividende (%)
1926	7 406 870,69	6	1949	- 2 298 835,33	
1927	11 735 320,57	8+6+4 (g)	1950	- 3 260 442,45 (o)	
1928	14 187 813,72	8+6+4 (g)	1951	- 1 560 442,45 (o)	
1929	14 193 123,73	8+6+4 (g)	1952	2 039 557,55 (o)	
1930	9 792 000,00	6	1953	- 6 541 000,00	
1931	24 000 000,00 (h)		1954	1 207 323,70 (o)	
1932	-13 021 939,28 (i)		1955	- 8 786 633,57	
1933	- 2 286 248,78		1956	776 128,07 (o)	
1934	-13 039 121,56		1957	720 000,00	
1935		(j)	1958	306 980,78	
1936		(k)	1959	174 897,64	
1937	187 413,43		1960	2 275 583,38 (o)	6
1938	25 377,67		1961	2 140 238,73 (o)	6
1939	- 2 642 367,28 (l)		1962	2 237 435,20 (o)	6
1940	- 4 488 153,88		1963	2 155 680,05 (o)	6
1941	- 54 304,83		1964	2 255 444,02 (o)	6
1942	6 324 306,53		1965	2 966 396,70 (o)	8
1943	463 849,69		1966	4 344 745,81 (o)	8
1944	1 301 276,94		1967	4 320 000,00 (o)	8
1945	- 1 116 294,39		1968	5 400 000,00 (o)	10
1946	12 491,83 (m)		1969	5 400 000,00 (o)	10
1947	76 661,79 (m)		1970		(p)
1948	939 805,34 (n)				

*Quellen:* Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857–1906, Bremen 1907, 1907–1926, Bremen 1927, 1927–1938, Bremen 1939, 1939–20. 6. 1948, Bremen 1951 (nicht durchgehend paginiert), einzelne Geschäftsberichte 1955–1967 in StAB 7, 2010-91, 4,92/1-1515, sowie im Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen.

*Anmerkungen:* Die Zahlen orientieren sich, wenn nicht anders vermerkt, am Reingewinn (einschließlich Gewinnvortrag aus dem Vorjahr), was nicht den bloßen Betriebsüberschuss kennzeichnet, sondern den Betrag, der übrig bleibt, nachdem Abschreibungen getätigt, Einstellungen in die Rücklagen vorgenommen und Steuern abgeführt sind. Ferner sind jene Zinszahlungen für den Schuldendienst herausgerechnet, die im Rahmen der Kreditaufnahme auf dem Kapitalmarkt vom NDJ Jahr für Jahr bedient werden mussten.

Währung: bis 1871 Taler/Grote (1872: 1 Taler Gold = 3 Mark), ab 1872 Mark/Pfenning, ab 1924 Reichsmark (RM), ab 1948 Deutsche Mark (DM)

SD: Superdividende

- (a) für Abschreibungen verwendet, zusammen mit M 4 524 928,60 aus dem Reservefonds
- (b) Durch Abschreibungen ausgeglichenes Ergebnis
- (c) Gesamtrechnung für die Kriegsjahre 1914 – 1918 ohne Verlust abgeschlossen. Gewinnvortrag für 1919: 34 707,30 Mark
- (d) + Vergütung von 20 % an die Aktionäre infolge Geldentwertung
- (e) Reichsmark-Eröffnungsbilanz. Gewinnvortrag für 1925: 416 319,10 RM
- (f) Als Vortrag für 1926 verwendet.
- (g) Dividende plus Dividende auf Vorzugsaktien plus Abführung an Genussrechtinhaber
- (h) In Erwartung kommender Verluste in die Sonderrücklage überwiesen
- (i) Aus Sonderrücklage entnommen
- (j) 6 530 433,48 RM aus Sonderrücklage entnommen, um die Bilanz ausgeglichen zu halten
- (k) 1 278 235,82 RM aus Sonderrücklage entnommen, um die Bilanz ausgeglichen zu halten
- (l) Ohne Gewinnvortrag aus den beiden Vorjahren
- (m) Ohne Verlustvortrag aus den beiden Vorjahren
- (n) Nur für die Zeit vom 1. 1. bis 20. 6. 1948 (Währungsreform)
- (o) Reingewinn bzw. Verlust einschließlich Gewinn-/Verlustvortrag aus dem Vorjahr
- (p) Zum 1. 1. 1970 Fusion mit der Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) zum Konzern Hapag-Lloyd, Hamburg / Bremen.

# Die Freischule am Buntentorsteinweg 1850–1912 – eine Landgemeinde im Sog der Urbanisierung

Von Bettina Schleier

In seinem Roman »Hundert Jahre 1770 bis 1870. Zeit- und Lebensbilder aus drei Generationen«, erschienen 1871, beschrieb der in Hoya ansässige Jurist und liberale Politiker Heinrich Albert Oppermann die politische und gesellschaftliche Entwicklung der Gegend zwischen Nienburg und Bremen anhand des Schicksals einzelner Personen. Zwei seiner Heldinnen, die Korbflechterinnen Martha und Anna, Mutter und Tochter, ließen sich, nachdem sie konfliktbedingt ihre Heimatgemeinde in der Nähe von Hoya hatten verlassen müssen, ungefähr 1805 in Bremen nieder.

»Martha wohnte eigentlich nicht in der Vorstadt selbst, sondern in der südlichen Vorstadt derselben, die sich länger als eine halbe Stunde an dem Heerwege nach Dreie hinaufzieht, an der Buntentorsteinstraße. Die Straße hat hier nur an einer Seite Häuser, auf der anderen nach Südwesten zu lag und liegt noch heute meist freies Feld. Die Häuser stehen auch nicht mehr dicht zusammen wie in der Neustadt selbst oder zunächst vor dem Buntentore, sondern jedes Häuschen ist durch einen Garten von dem anderen geschieden. Der Hintergrund des Gartens wurde durch den Weserdeich gebildet, der jede weitere Aussicht auf Weser und Altstadt abschnitt, von der Höhe des Deiches hatte man jedoch einen schönen Anblick auf das Kuhwerder und die am jenseitigen Ufer nordöstlich liegende Altstadt mit ihren hohen Türmen, Basteien und den Windmühlen auf den Wällen«.

Soweit Oppermann, dessen Roman auf Empfehlung von Arno Schmidt in den 1980er Jahren nachgedruckt wurde<sup>1</sup>. Die Angabe, die Bebauung am Buntentorsteinweg sei auch um 1870 noch ländlich geprägt gewesen, erscheint aber sehr angreifbar. Der Buntentorsteinweg und die Huckelriede galten immerhin seit dem späten Mittelalter als besonders wichtige Straßenverbindung von Bremen in Richtung Hannover, wobei die Straße damals vom Stadtgraben bis zur Kreuzung mit der Neuenlander Straße als Buntentorsteinweg bezeichnet wurde.

Schon im 18. Jahrhundert war der Zuzug von außerhalb in dieses Gebiet in der Nähe der Stadt konfliktrichtig und damit aktenkundig<sup>2</sup>, wie die im Jahr 1770 erstellte »Specification sämtlicher Eigenthümer und Bewohner des Steinwegs«

1 Im Frankfurter Verlag 2001.

2 Ansiedlung, Anbau, Bauordnungen sowie nachgesuchte Erlaubniß zum Wohnen und Bauen daselbst in der Aktengruppe Buntentorsteinweg, STAB, 2-Q.4.B.9.d.

zeigt. In ihr sind neben den Namen auch Beruf, Familienzusammensetzung und Herkunftsort aller Bewohner aufgeführt. In der Folgezeit wurde immer wieder über die hohe Zahl von Zuwanderern geklagt – wahlweise, je nach Standpunkt, über ihre Armut oder die Konkurrenz, die in bestimmten Gewerben von ihnen ausging. Häufig wurde der Mangel an Wohnraum bemängelt, gleichzeitig aber die Erlaubnis zum Bau von Häusern verweigert.

Wegen der zunehmend dichten Bebauung in diesem Gebiet wurde 1843 die »Obrigkeithliche Verordnung in Betreff der Bauten am Buntenthorsteinwege« erlassen<sup>3</sup>. In den Akten<sup>4</sup> wird der zunehmend städtische Charakter der Straße an der Bepflasterung, Gassenreinigung und Gasbeleuchtung sichtbar. Mit der Zunahme der Bevölkerung und der beginnenden Industrialisierung waren vielfältige soziale Konflikte verbunden, so dass der Buntentorsteinweg bereits im Vormärz<sup>5</sup> als sozialer Brennpunkt galt. Eine Facette dieses Urbanisierungsprozesses bildete die große und ab 1850 nochmals stark steigende Zahl der Schulkinder: Für die Schulträger – häufig in den ländlich geprägten Umgebungen der sich industrialisierenden<sup>6</sup> Städte – eine Herausforderung, der sie nur schwer nachkommen wollten und konnten.

Für die Entwicklung der Bebauung am Buntentorsteinweg beginnen die Quellen in den 1830er Jahren reichlicher zu fließen. Ab dem Jahr 1823 wurden zu den Landgemeinden der Freien Hansestadt Bremen erstmals Kataster aufgenommen, die weitgehend den vorindustriellen baulichen und topographischen Bestand im bremischen Landgebiet dokumentieren<sup>7</sup>. Der Buntentorsteinweg wurde als Teil der Landgemeinde Neuenland 1832 erstmals aufgenommen, als einzige Nebenstraße zum Buntentorsteinweg war damals der Kirchweg eingetragen, doch war er noch unbebaut. Die Parzelle mit der damals bereits bestehenden ersten Schule lag an derselben Stelle wie das heutige Schulgebäude. Wegen der rasanten baulichen Entwicklung erfolgte bereits 1844 eine Neuvermessung, diesmal gemäß den Regeln für die Vorstädte im Maßstab 1:1000, wobei die Parzellennummern gegenüber 1832 unverändert bleiben.

Zu den Katasterkarten wurden Vermessungsregister angelegt, in denen für alle einzelnen Parzellen die Nutzungsart, die Größen- und Wertansätze festgehalten und dem Eigentümer zugeordnet sind – dort findet sich auch die Nummer der Parzelle, auf der das Schulgebäude stand und steht. Außerdem

3 STAB, 2-D.20.b.1.r. Bd.1.

4 STAB, 4,17 Landherrnamt, Aktengruppe 48 Buntentorsteinweg.

5 So bereits bei Philipp Cornelius Heineken, Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet in topographischer, medizinischer und naturhistorischer Hinsicht, 2 Bände, Bremen 1836–1837, hier Bd. 1, S. 36 f.

6 Beispielhaft dargestellt für die Landgemeinde Borbeck nördlich von Essen in der Studie von Lutz Niethammer, Umständliche Erörterung der seelischen Störung eines Kommunalbaumeisters oder die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung, Frankfurt 1979, deren Held an den mit dem Schulbau verbundenen Konflikten scheitert.

7 Bettina Schleier, Die Katasteraufnahme des bremischen Landgebiets 1823–1850, in: Beiträge zur Bremischen Geschichte, Festschrift für Hartmut Müller, Bremen 1998 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 62), S. 80–97.

gibt es Quellen über den Wert der Gebäude, für das Landgebiet etwa 1835 aufgenommen. In dieser Liste<sup>8</sup>, in der dem Buntentorsteinweg innerhalb der Gemeinde Neuenland wie üblich ein besonderer Abschnitt gewidmet ist, zeigen sich enorme Wertunterschiede zwischen den großen Anwesen der Landwirte, angesetzt mit bis zu 3.500 Reichstalern allein für das Hauptgebäude und den kleineren Häusern, häufig als »Haus mit 6 Wohnungen« oder als Bude bezeichnet, wobei sich mitunter ein Wert von weniger als 50 Reichstalern je Wohneinheit ergibt.

Im stadtauswärtigen Abschnitt des Buntentorsteinwegs gibt es noch heute einige ältere Kleinhäuser. Der Haustyp war orientiert am überkommenen Typ des »Heuerhauses« – so sehr treffend bezeichnet bei Rudolf Stein<sup>9</sup>. Traditionell wurden sie im Auftrag der größeren Landwirte erstellt, um die von ihnen benötigten Arbeitskräfte unterzubringen. Das »Bremer Haus« im klassischen Sinn gibt es am hinteren Buntentorsteinweg selbst wenig. In den Nebenstraßen – Kirchweg, Willichstraße, Jahnstraße – entstanden ähnlich wie in den übrigen Vorstädten Bremens ab etwa 1870 Häuser, die in ganzen Zeilen von Bauunternehmern erstellt und an die Bewohner verkauft wurden<sup>10</sup>, während die älteren Kleinhäuser meist als Mietobjekte betrieben wurden, anders als Stein für die Häuser am Buntentorsteinweg vermutet. In den bisher genannten Quellen treten ihre Bewohner deswegen nicht in Erscheinung. Um die Bewohner mindestens benennen zu können, kann man die Adressbücher heranziehen, die in Bremen seit 1793 mit wenigen Ausnahmen jährlich erschienen sind und die 1828 erstmals die Bewohner des Buntentorsteinwegs nennen.

Die Liste der Einwohner von 1770<sup>11</sup> ist wegen der vielen Einzelheiten, die sie über die Bewohner mitteilt, besonders wertvoll. Sie gibt nicht nur für sämtliche Einwohner Informationen zur Berufstätigkeit bzw. zur sozialen Lage – 22 Haushaltsvorstände werden als arm bezeichnet oder tragen den Vermerk »bettelt« – unabhängig von Geschlecht, so dass sich auch bei den Witwen eine Angabe findet, in 14 Fällen lautet die Angabe »Spinnen«. Neben den Namen der Haushaltsvorstände sind auch Familienzusammensetzung, Konfession und die Herkunft genannt. Offenbar zielte die Erhebung gerade auf die Zuwanderung, denn es ist auch die Zeitdauer genannt, die bereits in Bremen verbracht wurde, sowie das ggf. in einigen Fällen vorhandene Bürgerrecht. Die Herkunftsorte liegen zwar meist im unmittelbaren Umland, z. B. Brinkum, Leeste, Arbergen oder Schwachhausen, doch finden sich auch Zuwanderer aus Brüssel, Trier oder Stockholm.

8 Im Bestand Generalsteueramt: Taxationen von Gebäuden am linken und rechten Weserufer, STAB, 4,26-154.

9 Rudolf Stein, Dorfkirchen und Bauernhäuser im Bremer Lande, Bremen 1867 (Forschungen zu der Geschichte der Bau- und Kulturdenkmäler in Bremen, Bd. 6), auch mit Beispielen vom Buntentorsteinweg.

10 Zum wirtschaftlichen Hintergrund s. Klaus Schwarz, Wirtschaftliche Grundlagen der Sonderstellung Bremens im deutschen Wohnungsbau des 19. Jahrhunderts – Das Beispiel der östlichen Vorstadt, in: Brem. Jb. 54, 1976, S. 21-68.

11 Vorhanden in der Akte STAB, 2-Q.4.B.9. d.

Tabelle: Häuser und Haushalte am Buntentorsteinweg 1770 – 1914

Jahr	Häuser	Haushalte	davon			Haushalte mit Hausbesitz
			Tagelohn/Arbeiter	Tabaks-berufe	Handwerks-berufe	
1770	130	168	47	2	32	39
1854	510	550	187	47	156	keine Angabe
1866	544	677	222	81	137	keine Angabe
1878	512	615	181	35	147	keine Angabe
1890	444	660	136	36	134	keine Angabe
1902	496	718	134	24	179	180
1914	485	834	124	12	211	174

Quellen: 1770: STAB, 2-Q.4.B.9. d.; 1854–1914: Auswertung der entsprechenden Jahrgänge des Bremer Adressbuchs.

Die Liste nennt für 1770 eine große Anzahl an Handwerkern in vielen verschiedenen Berufen, außerdem sind 24 Händler und 11 Seeleute vorhanden. Die Landwirtschaft ist durch 5 Bauern oder Kötter vertreten, im Übrigen bilden die 5 Wirte sowie der Müller, der die Mühle als Pächter betreibt, die wirtschaftliche Oberschicht. Vier Personen werden als öffentlich Beschäftigte – bei der Torwache, als Nachtwächter und als Schulmeister – genannt. Insgesamt zählte man 569 Einwohner. Von den 168 vorhandenen Haushalten waren nur 39 selbst Besitzer der von ihnen bewohnten Häuser, die Mehrzahl der übrigen aufgeführten Gebäude wird als Bude bezeichnet. Unter den Hausbesitzern dominieren die Wirte und Bauern (10 Haushalte), die größeren Handwerker (7 Hausbesitzer) und Händler (8 Haushalte), während immerhin 5 Seeleute und 3 Spinnerinnen, allesamt Witwen, die von ihnen bewohnten Häuser auch selbst besitzen. Nur 5 Tagelöhner von den fast 50 vorhandenen und außerdem einer der beiden »Tobackmacher« sind selbst Hausbesitzer. Die meisten Besitzer der Mietshäusern waren selbst in der Nachbarschaft ansässig, die vermieteten Gebäude sind dem Hauptgebäude nachfolgend notiert, andernfalls finden sich Bezeichnungen wie »Albert Fohnen Bude«.

Erstmals im Jahr 1854 gibt das Adressbuch Berufsbezeichnungen der Haushaltsvorstände an – zumindest, soweit es sich um Männer handelt. Die Anzahl der Häuser am Buntentorsteinweg betrug damals 544, von denen viele gar keine oder provisorische Hausnummern trugen, die beinahe jährlich geändert wurden. In ihnen wurden 550 Haushalte aufgeführt – mithin waren die meisten Häuser klein und wurden nur von einem Haushalt genutzt. Etwa 30 % der Haushaltsvorstände sind mit der Berufsbezeichnung Arbeitsmann aufgeführt, neben den 156 Bezeichnungen von Handwerksberufen, darunter sehr viele aus dem Baugewerbe, fallen die 47 Zigarrenmacher auf.

Im Vergleich dazu hat sich 1866 die Anzahl der Häuser, aber noch weit stärker die Anzahl der Haushalte vergrößert. Die Zigarrenmacher<sup>12</sup> treten noch

deutlicher als besonders starke Berufsgruppe in Erscheinung, die Bezeichnung »Arbeitsmann« – selten auch Arbeitsfrau – tritt mit weitem Abstand als häufigste Bezeichnung auf. Die Anzahl der Haushaltsvorstände, für die sich ein Handwerksberuf aufgeführt findet, ist dagegen im Vergleich zu 1854 nicht gewachsen, sondern etwas kleiner geworden. Leider lässt sich vor 1900 dem Adressbuch nicht entnehmen, in welchem Fall die Bewohner Mieter oder Eigentümer eines Hauses waren<sup>13</sup>.

Der Vergleich mit den Adressbuchdaten von 1878 ist nicht ganz einfach: Zu diesem Zeitpunkt war das Gebiet, zu dem der Buntentorsteinweg gehörte, ein Teil der Vorstadt geworden, das Adressbuch hatte den Aufbau geändert und im Bereich des jetzt Südliche Vorstadt genannten Bezirks waren mehrere neue Straßen angelegt und bebaut worden – sie sind im Adressbuch seit 1876 gesondert aufgeführt. Da die Straßen teilweise schon seit längerem vorhanden und auch mit einigen Häusern bebaut waren, dürfte ein Teil dieser Gebäude früher, auch im Adressbuch 1866, beim Buntentorsteinweg genannt gewesen sein. Der Rückgang der Zahlen für 1878 dürfte lediglich auf diese Umstellung der Systematik im Adressbuch zurückzuführen sein.

Neu angelegt waren im Bereich des Buntentorsteinwegs die Lehnstedter Straße, die Meyerstraße, der Geschwornenweg, die Sedanstraße, die Gellertstraße, der Kirchweg, die Bruchstraße sowie die Willigstraße und die Vohnenstraße. Auf der Deichseite waren außerdem die Hoffmann- und die Dorotheenstraße angelegt worden und es gab den Oldehoffs-, den Rüten-, den Meinken- und den Dunkakshof. Allein in diesen direkt vom Buntentorsteinweg abzweigenden Straßen sind im Adressbuch 466 Häuser und 719 Haushalte aufgeführt. In diesen Straßen sind 136 Zigarrenmacher genannt, wobei die Mehrzahl von ihnen in der Umgebung der Meyerstraße und des Geschwornenwegs wohnten. Dort nennt das Adressbuch auch die Zigarrenfabriken.

Zu diesem Zeitpunkt befinden wir uns bereits in der Phase der Hochindustrialisierung, am Buntentorsteinweg bestanden vorn, nahe am Stadtgraben, zwei Dampfsägereien und die Eisengießerei Bestenbostel baute dort Dampfmaschinen. Mit der Firma Koch und Bergfeld am Kirchweg entstand in den

12 Die Hochkonjunktur dieses Gewerbezweigs war zu diesem Zeitpunkt in Bremen schon überschritten, wie bei Carl Achtermann, *Der Entwicklungsgang der bremischen Zigarrenindustrie und die soziale Lage der bremischen Zigarrenarbeiter*, Diss. Göttingen 1921 (Ms.), vor allem S. 27f. Zudem sind in dieser Hinsicht die Adressbuchdaten besonders unzuverlässig, da eine Unterscheidung von Beschäftigten in Manufakturen und Hausgewerbetreibenden nicht möglich ist und die Berufsangaben der Tabakarbeiter einer besonders großen Willkür unterliegen, wie die Beispiele bei Dagmar Burgdorf, *Blauer Dunst und rote Fahnen. Ökonomische, soziale, politische und ideologische Entwicklung der Bremer Zigarrenarbeiterschaft im 19. Jahrhundert*, Bremen 1984, S. 55-58, zeigen.

13 Die erfordert eine Durchsicht der einzelnen Grundakten, die im Bestand 4,45 Erbe- und Handfestenamts vorliegen. In Verbindung mit den Flächeninhalts-Verzeichnissen, die im Bestand 4,118 Kataster- und Vermessungsverwaltung vorhanden sind, ist eine solche Analyse für die Zeit ab 1832 für die Neuenlander Feldmark möglich.

1870er Jahren mitten in der Neuenlander Feldmark ein Industriebetrieb, dessen zahlreiche Beschäftigte häufig in der Nähe wohnten und im Adressbuch als Silberarbeiter in Erscheinung treten.

Auffällig ist 1878 auch die große Zahl unbewohnter und im Bau befindlicher Häuser. Nachdem die Gründerkrise den Bauboom der frühen 1870er Jahre überraschend gestoppt hatte, konnten zahlreiche Häuser nicht verkauft werden oder blieben als Baustelle liegen<sup>14</sup>. Die meist zwischen 1870 und 1878 errichteten Gebäude in den Nebenstraßen des Buntentorsteinwegs wurden in der Regel von mehr als einem Haushalt genutzt – im Mittel ergibt sich eine Anzahl von mehr als 1,5 Haushalten, durchaus im Unterschied zu den Häusern am Buntentorsteinweg selbst, die im Mittel 1,2 Haushalten Unterkunft boten.

In den folgenden Jahren – in 12-Jahres-Schritten wurden die Adressbücher ausgewertet – bis 1914 ging die Anzahl der Häuser am Buntentorsteinweg zwar zurück, doch stieg die Anzahl der Haushalte. Eine große Anzahl älterer Gebäude wurde abgerissen und durch größere Häuser ersetzt, wobei vor allem im stadtnahen Abschnitt der Straße zunehmend Geschäftshäuser errichtet wurden. Damit erhielt der vordere, stadtnahe Teil des Buntentorsteinwegs einen städtischen Charakter: Es gab dort einen Arzt und eine Apotheke, es ließen sich größere Manufakturwaren- und Konfektionsgeschäfte, auch ein Geld- und Häusermakler nieder. Mehrere reiche Privatleute, die im Adressbuch als Gutsbesitzer oder Mühlenbesitzer bezeichnet sind, besaßen und bewohnten dort Häuser. Die Zahl der Arbeiter und der Tabakberufe am Buntentorsteinweg ging nach 1870 zurück, während die der Handwerker stieg. Diese Erscheinung ist aber auch auf die zunehmend differenzierten Berufsbezeichnungen im Adressbuch<sup>15</sup> zurückzuführen – so treten bereits im Jahrgang 1902 Angaben wie Gewerkschaftsbeamter oder Oberkondukteur in großer Vielfalt auf.

Aus der Volkszählung von 1900, zu der eine besondere Erhebung der Wohnungsverhältnisse gehörte und deren Ergebnisse und Auswertungen umfangreich veröffentlicht sind<sup>16</sup>, lassen sich zusätzliche Informationen gewinnen. Die Statistik unterteilte die südliche Vorstadt zwischen Neuenlander Straße und der Bahnlinie nach Oldenburg in drei Bezirke: 16 von der Hohentorsheerstraße bis zur Meyerstraße, 17 von der Meyerstraße bis zum Kirchweg und 18 vom Kirchweg bis zur Huckelriede, wobei insgesamt 22.677 Einwohner gezählt wurden<sup>17</sup>.

14 Einzelheiten zum Verlauf der Immobilienkrise bei Schwarz, Östliche Vorstadt (wie Anm. 11), S. 55 - 57.

15 Die Berufsangaben der Adressbücher sind für eine genauere Analyse nicht belastbar. So wurde die darauf im Wesentlichen gestützte Arbeit von Hans-Ludwig Schäfer, Bremens Bevölkerung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Bremen 1957 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 25), hierfür zu Recht kritisiert, z.B. in der Rezension von Lotte Knabe im Brem. Jb. 46, 1959.

16 Die Volkszählung vom 1. Dezember 1900 im Bremischen Staate, herausgegeben vom Bremischen Statistischen Amt, 2 Bände, Bremen 1903–1905.

17 Ebd., Bd. 1, S. 37. Zu Verteilung der Häuser Bd. 2, S. 7 und 8, sowie S. 62 - 64 zu den einzelnen Straßen. Die Untersuchungen zu den überfüllten Wohnungen finden sich in den Mitteilungen des Bremischen Statistischen Amtes im Jahr 1903.

Die Bebauung der drei Bezirke stellte sich dabei als sehr unterschiedlich heraus: Im Bezirk 16, der im Wesentlichen das Flüsseviertel umfasst, waren von den über 1.200 Häusern nur 250, etwa ein Fünftel, Einfamilienhäuser, in 843 Wohnhäusern wohnten auch die Hauseigentümer. Mit mehr als 12.000 Einwohnern wies dieses Gebiet bereits 1900 städtischen Charakter auf, fast 800 Häuser hatten 2 und mehr Stockwerke. Eine Mehrzahl der fast 1.000 Mietparteien konnte mehr als 300 Mark jährlich für die Wohnung ausgeben, es gab dort eine nennenswerte Anzahl von Wohnungen mit mehr als 3 Wohnräumen. Die Volkszählung gibt als Kennzahlen für den Wohnstandard an, dass in diesem Bezirk 1,37 Bewohner auf einen Wohnraum entfielen; von den 2.900 vorhandenen Wohnungen werden 110 als überfüllt angesehen, davon viele in der Rasing- und in der Ottostraße. In keiner der vorhandenen Straßen wurde der damals als kritisch angesehene Wert von 2 Bewohnern durchschnittlich pro Wohnraum überschritten. In einer Detailstudie zeigte sich, wie die in den 1870er Jahren erstellten, recht großen Gebäude nach erheblichen Schwierigkeiten zu Beginn, in denen sich die Konkurse der Hausbesitzer häuften, um 1900 zunehmend in kleinbürgerliche Hand gelangten<sup>18</sup>.

Im vorderen Buntentorsteinweg<sup>19</sup>, dem Bezirk mit der Nummer 17, und seinen Nebenstraßen waren von 777 vorhandenen Häusern etwa ein Drittel Einfamilienhäuser, auch dort war in einer Mehrzahl der Fälle – 476 – der Hauseigentümer auch Bewohner. Die mehr als 400 Mietparteien zahlten in diesem Bezirk weniger als 200 Mark jährlich, die von ihnen genutzten Wohnungen hatten meist 1 oder 2, nur selten 3 Zimmer. Zwar ergab sich ein ähnlicher Kennwert von 1,38 Personen pro Wohnraum, doch gab es hier bereits eine auffällige Häufung von überbelegten Wohnungen. Dies ist besonders auf die hier bestehenden Häuser an Gängen zurückzuführen, denen die Wohnungsstatistik besonderes Augenmerk widmet.

Am hinteren Buntentorsteinweg, dem Bezirk 18, gab es dagegen nur 442 Wohnhäuser, von diesen waren fast zwei Drittel (289) Einfamilienhäuser. Trotzdem befanden sich die 654 Wohnungen in den meist kleinen Häusern – drei Viertel von ihnen hatten nur ein Stockwerk – nicht im Besitz ihrer Bewohner, zwei Drittel der vorhandenen Haushalte waren Mieter. Da die Kleinhäuser häufig von Familien mit zahlreichen Kindern bewohnt wurden, ergab sich für die Überfüllung mit einer Kennzahl von 1,83 der höchste Einzelwert unter allen Bezirken der Stadt. Überbelegte Wohnungen fanden sich in größerer Anzahl am Buntentorsteinweg selbst und in den in Dunkakshof, Meinkenhof und Rütenhof gelegenen Häusern an Gängen, von denen einige noch heute vorhanden sind – hier galt die Hälfte aller vorhandenen Wohnungen als überbelegt. In diesem Bezirk kamen auf jeden Haushalt durchschnittlich 2,5 Kinder, während es in den beiden anderen – wie auch im Durchschnitt von Stadt und Landgebiet – durchschnittlich 2,0 waren<sup>20</sup>.

18 So lassen sich die sehr kleinteilig vorgetragenen Ergebnisse bei Monika Leopold-Rieks, Ein Viertel in Bewegung. Hausbesitz, Mobilität und Wohnverhalten in der südlichen Vorstadt Bremens zwischen 1875 und 1914, Diss. Bremen 1996, hier S. 233-242, knapp zusammenfassen.

19 Errechnet aus den Tabellen der Volkszählung 1900, s. Anm. 17.

Im Lauf des 19. Jahrhunderts wuchs mit der Anzahl der Einwohner der Bedarf an Schulraum ununterbrochen. Eine Schule wurde am Buntentorsteinweg erstmals 1745 erwähnt, sie bestand als Nebenschule der St.-Pauli-Gemeinde, die in der Neustadt an der Großenstraße eine Schule unterhielt<sup>21</sup>. Ein erster Senatsbeschluss zur Anstellung eines Lehrers am Buntentorsteinweg war bereits 1733 ergangen<sup>22</sup>, Näheres dazu ist nicht bekannt. Die Überlieferung wird ab 1807 reichhaltiger: Zu diesem Zeitpunkt hatten die Erben des bis dahin tätigen Lehrers dessen Wohnhaus verkauft, so dass es kein Schulgebäude mehr gab. Daraufhin wurde den Bewohnern des Buntentorsteinwegs erlaubt, zwecks Erwerb eines Gebäudes eine Sammlung zu veranstalten. Die Sammlung in der ganzen Stadt Bremen erbrachte mehr als 1.000 Reichstaler, die für den Kauf eines Gebäudes und seinem Umbau verwendet wurden. Seit 1808 war A. Blome als Lehrer tätig, ihm folgte 1812 Hinrich Steinforth. Von diesem stammen die Antworten auf einen Fragebogen, den er 1823 bearbeitete und der interessante Einblicke in die Schulverhältnisse im frühen 19. Jahrhundert bietet<sup>23</sup>.

In der Schule wurden damals 150 Kinder unterrichtet, für 88 von ihnen zahlte die Armenkasse das Schulgeld. Die Schule bestand aus einem einzigen Klassenzimmer, das nach Angabe des Lehrers nur Platz für 110 Kinder bot, aber von 150 genutzt wurde. Die Lehrerwohnung befand sich in der Schule, dort gab es einen Garten und etwas Land, so dass der Lehrer einige Kühe halten konnte. Bei freier Wohnung nahm er jährlich etwa 200 Reichstaler ein, regelmäßig mussten rückständige Schulgelder durch den Landdragoner eingetrieben werden.

In den 1820er Jahren sind vielfältige Bemühungen seitens der Oberinspektion der Kirchen und Schulen im Gebiet<sup>24</sup> sichtbar, die Schulverhältnisse zu ordnen und zu klären. So ergingen für die Schule am Buntentorsteinweg Schulgesetze, gedruckt etwa 1822, in denen die Tarife und Zahlungsmodalitäten festgelegt und den Schulkindern und ihren Eltern Verhaltensregeln, vor allem hinsichtlich Ordnung und Disziplin im Unterricht, vorgegeben wurden, diese Schulgesetze enthielten bereits Vorschriften über eine allgemeine Schulpflicht für alle Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren<sup>25</sup>. In einer besonderen Anordnung

20 Tabelle: Die Bevölkerung nach der Art des Zusammenlebens in den einzelnen Zählbezirken Volkszählung 1900, ebd., Bd. 1, S. 250 f.

21 Johann Friedrich Iken, Die Geschichte der St.-Pauli-Kirche und -Gemeinde in Bremen, Bremen 1882, behandelt das Schulwesen der Gemeinde in einem gesonderten Kapitel, hier S. 224 f. die Schule am Buntentorsteinweg.

22 Unterlagen dazu in der Akte Schule in der Aktengruppe Landgebiet – Buntentorsteinweg, STAB, 2-Q.4.B.9.k.

23 Beantwortung der mir vorgelegten Fragen, in Hinsicht meiner selbst wie der die Schulstelle am Steinwege betreffend, 16. August 1823, ebd. Der vorhandenen Literatur ist zu den Fragen der Schulverwaltung nichts genaues zu entnehmen, Hinrich Wulff, Geschichte der bremischen Volksschule, Bremen 1967, S. 50 ff. geht auf die aufsichtsführenden Institutionen nicht ein.

24 Die zuständigen Senatoren waren damals Hermann Büsing und Bürgermeister Johann Smidt mit Unterlagen auch im Nachlass Johann Smidt, s. STAB, 7,20 - 1215.

25 In der Jubiläumsschrift Geh zur Schul' und lerne was, hrsg. von der Schulgeschichtlichen Sammlung, Bremen 1994, findet sich zur Vorgeschichte der Schulpflicht nichts.

wurde der Pfarrer von St. Pauli aufgefordert, die Schulaufsicht im Einzelnen wahrzunehmen, da die Schule in seinem Pfarrbezirk lag, acht Einwohner der Gemeinde – zwei aus Neuenland, sechs vom Buntentorsteinweg – wurden als Schulpfleger verpflichtet, für die Erhebung des Schulgelds zu sorgen.

Erstmals wurde ein besonderes Schulgebäude 1825 im Auftrag der Inspektion der Kirchen und Schulen auf dem Lande am Buntentorsteinweg errichtet<sup>26</sup>. Die Kosten für den Bau des Gebäudes wurden teilweise beim Verkauf des Vorgängerbaus erlöst, hauptsächlich aber als Anleihen aufgenommen, Geldgeber waren einige Senatoren und ihre Angehörigen, teils als Verwalter von Stiftungskapitalien. Wiederum hatte es bei der Bewirtschaftung der Geldbeträge, die von vier Einnehmern erhoben und dem Lehrer abgeliefert werden mussten, einigen Ärger gegeben. Von diesem Zeitpunkt an führte der Lehrer Steinforth ein Rechnungsbuch<sup>27</sup>, in dem alle Einnahmen und Ausgaben bis ins Kleinste festgehalten wurden. Er erhielt nun ein festes Gehalt, ebenso wie der Hilfslehrer, beide wohnten im Schulgebäude. Die Einnahmen der Schule, bestehend aus den Beiträgen in Höhe von ungefähr 30 Reichstaler pro Quartal, die von den Eltern der Schüler gezahlt werden mussten, und dem Beitrag von 20 Reichstalern, den der Armenpfleger für die wegen Armut vom Schulgeld befreiten Kinder an die Schulkasse abführte, wurden vom Lehrer verwaltet. Er bezahlte aus den Einnahmen auch die notwendigen Reparaturen am Gebäude, im Rechnungsbuch finden sich Vermerke, die auf eine regelmäßige Rechnungsprüfung durch ein Mitglied der Schulgemeinde hindeuten.

Immer wieder forderten die reicheren Bewohner des Bezirks, ihren Kindern den Besuch der schulgeldpflichtigen Institute in der Stadt bzw. der Neustadt zu gestatten und sie deswegen vom Schulbeitrag zu befreien. Insgesamt fanden sie die Beiträge, die ihnen für die Unterstützung ihrer ärmeren Nachbarn – und Mieter – abgefordert wurden, zu hoch<sup>28</sup>. Deshalb wurde 1832 dem Bericht einer Deputation folgend beschlossen, dass die städtische Armenkasse für die Unterstützung der Bewohner am Steinweg, die meist weder das Bürgerrecht der Landgemeinde noch das der Stadt besaßen, einen Beitrag leisten müsse<sup>29</sup>, wie dieser Beitrag beschaffen sein sollte, wurde noch nicht festgelegt.

Im Jahr 1847 entstand eine weitere Schule in der Gemeinde Neuenland, an der Wolfskuhle in Richtung Kattenturm gelegen. Auch dort zeigte sich, dass die

26 Literatur bisher nur Hermann Kosack, Entstehung und Entwicklung der bremischen Schulen bis 1945, Ms. Bremen ca. 1966, im Abschnitt über die Schule am Buntentorsteinweg. In der Akte STAB, 2-Q.4.B.9.k., findet sich auch ein Grundriss für dieses Gebäude, der Lehrer berichtete regelmäßig über die Arbeiten und ihren Fortgang.

27 Ein Rechnungsbuch, dessen Aufzeichnungen mit dem Bau des Gebäudes beginnen und bis 1861 reichen, findet sich unter der Signatur STAB, 2-ad Q.4.B.9.k. Nr. 1.

28 Z.B. in der Supplik vom 29. Dezember 1810 von drei Einwohnern des Buntentorsteinwegs und im Bericht der Prediger zu St. Pauli vom 18. März 1831, in: STAB, 2-Q.4.B.9.

29 Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 1832, S. 107-114.

Einnahmen der Schule für deren Unterhalt nicht ausreichten: Die Schulgemeinde hatte die Schule samt Lehrer und der Pflicht zu seiner Verköstigung bei einem Bewohner der Gemeinde zur Miete untergebracht. 1849 forderte dieser Vermieter die seit zwei Jahren rückständigen Gelder ein<sup>30</sup>. Zu diesem Zeitpunkt gab es in der Schule am Buntentorsteinweg bereits über 300 Kinder, wie die begüterten Anwohner des Buntentorsteinwegs im Text eines Antrags in der Bürgerschaft behaupteten. Sie forderten wiederum, ihren Kindern den Besuch einer anderen Schule zu gestatten. Im Jahr 1851 wird die Anzahl der Schüler mit über 400 angegeben, für 319 von ihnen zahlten die Eltern Schulgeld. Zu diesem Zeitpunkt betrug der jährliche Tarif für die Bauleute genannten größeren Landwirte für jedes Kind 2 Reichstaler, für die übrigen Einwohner 1 1/2. Für das zweite und das dritte Kind gab es einen Preisnachlass<sup>31</sup>. Da das Schulgebäude nicht genügend Platz bot, wurde im Gebäude der Kinderbewahranstalt am Buntentorsteinweg<sup>32</sup> ein Raum für den Unterricht der kleinsten Kinder angemietet.

Das heute noch bestehende älteste Gebäude<sup>33</sup> der Schule am Buntentorsteinweg wurde 1860 eingeweiht. Seine Erstellung und vor allem seine Finanzierung soll nun dargestellt werden – es geht dabei um den Konflikt zwischen der Schulverwaltung, die den Ausbau der Schule forderte, und der Landgemeinde, die ihn bezahlen sollte.

Der Antrag, für die Verbesserung der Schule am Buntentorsteinweg zu sorgen<sup>34</sup>, wurde 1855 vom Schulpfleger Voigt an Senator Albers gerichtet, der als Landherr am linken Weserufer die Aufsicht über die Gemeinden dort führte. Als weitere Akteure treten die Schulinspektoren – die Prediger Iken und Hanffstengel der St. Pauli-Kirche – und die übrigen Schulpfleger auf, die sich mitunter auch als Schulbau-Kommission am Buntentorsteinwege bezeichnen. Dabei stand der Vorschlag im Raum, dass für eine Freischule die Lehrergehälter durch die Schulverwaltung übernommen würden, falls die Gemeinde für das Gebäude und seine Unterhaltung sorgen wolle. In die Diskussion geriet zunächst die Frage, ob alle Besitzenden der Gemeinde Neuenland oder nur die Bewohner am Buntentorsteinweg zum Schulbau beitragen sollten. Außerdem

30 Eingabe des J. H. Worthmann in STAB, 2-Q.4.B.9.k. Über das Schulgebäude ist bisher nicht viel bekannt, s. Hermann Kosack, Schulhäuser in Bremen seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts, S. 25, dort als Schule Kattenturm bezeichnet.

31 Verhandlungen der Bürgerschaft 1849, S. 192, Bericht der Schulinspektoren vom 22. Oktober 1851, in STAB, 2-Q.4.B.9.k.

32 Das Gebäude, heute mit der Adresse Buntentorsteinweg 149, dient als Kindertagesstätte der St.-Jakobi-Gemeinde. Schriftgut des Trägervereins befindet sich im Staatsarchiv, Bestand 7,5139 Verein für die Kinderbewahranstalt am Buntentorsteinweg.

33 Über den Schulbau in diesem Zeitabschnitt, zumindest in der Stadt, berichtet Rolf Gramatzki, Alexander Schröder und der frühe staatliche Schulbau in Bremen, in: Brem. Jb. 74/75, 1995/1996, S. 174 - 208, ohne Ausführungen zu Fragen der Finanzierung.

34 Acta betreffend die Verbesserung des Schulwesens am Buntenthorsteinwege, insbesondere die Ausführung eines Um- und Ausbaus der dortigen Schule, STAB, 2-Q.4.B.9.k.

gab es den Vorschlag, eine Freischule und zusätzlich eine Geldschule genannte schulgeldpflichtige Institution zu errichten. Darauf wurde von Zimmermeister Bellstedt ein Angebot für den Neubau einer Freischule und den Umbau des bestehenden Gebäudes erstellt, durch den Baudirektor Schröder geprüft und im Wesentlichen für gut befunden.

Auf der Grundlage dieser Kostenschätzungen wurde nun weiter beraten. Von der Errichtung einer Geldschule getrennt von der Freischule wurde sofort Abstand genommen, stattdessen sollten das vorhandene Schulgrundstück und das Schulgebäude von 1825 ausgebaut werden. Auf einer Versammlung in einer Wirtschaft wurde im Jahr 1858 versucht, auch die Neuenlander Bauern für eine Teilnahme an der neuen Schule zu gewinnen – was aber nicht gelang. So wurde zunächst noch ein Zimmer angemietet, da die Zahl der Schüler nun 428 betrug, und zum Unterricht für eine vierte Klasse ein weiterer Hilfslehrer eingestellt. Die Verhandlungen innerhalb der Kommission für die Kirchlichen Angelegenheiten des Senats drehten sich in der Folge um die Frage, ob und auf welchem Weg für die Schulgemeinde eine Entlastung geschaffen werden könnte, ohne die Rechte irgendwelcher anderer Beteiligter zu verletzen. In einem Aktenvermerk stellt der Landherr Albers die Lage folgendermaßen dar:

»... Am Buntenthor Steinwege sind angesessen 4 Vollbauer, 3 Halbbauer, 9 Köther und 101 Hauseigenthümer, die ohne alle Ausnahme ein städtisches Gewerbe treiben, außerdem wohnen daselbst zur Miethe 305 Familien die dem Buntenthor Steinwege angehören und außerdem auf Polizeikarte 130 fremde Familien, so daß auf 420 Familien 22 Prozent aus fremden Familien bestehen... [Es] liegt darin doch eine gewisse Härte, wenn man unter solchen Umständen die Buntenthor Steinwegs Eingesessenen gleich wie andere Landgemeinden zwingen wollte, auf ihre Kosten ein den Verhältnissen entsprechendes Schulhaus zu erbauen...«

Die Diskussion der Rechtslage, welche Gemeindemitglieder nämlich unterhaltspflichtig wären, ergibt dann, dass die Kosten des Schulbaus nicht aufzubringen seien. Die Kommission der Kirchlichen Angelegenheiten verpflichtet sich nun, ein Drittel der Baukosten auf ihr Budget zu übernehmen. Dem folgen zunächst allgemein gehaltene Beschlüsse der Bürgerschaft und des Senats, die Verbesserung der Schulen im Landgebiet voranzutreiben.

Im Mai 1859 werden die Einwohner des Buntentorsteinwegs nach einer Versammlung der Gemeindemitglieder aufgefordert, Deputierte – nach Klassen getrennt – zu wählen. Der Akte liegen auch die Anwesenheitslisten und Wahlergebnisse aus den Wählerversammlungen bei: Die Bauern wählten 3 Deputierte, wobei sich wieder die Neuenlander verweigerten, die Hauseigentümer 4 Deputierte und die Häuslinge (Mieter) 5 Deputierte. Diese Deputierten prüften nun die vorliegenden Entwürfe für den Bau ebenso wie der Baudirektor Schröder um ein neues Gutachten gebeten wurde. Im Dezember 1859 wurde der Bau ausgeschrieben, im Januar 1860 tagten die Deputierten, um die Baukostenverteilung zu beraten und unter den eingegangenen Angeboten zu wählen. Die Deputierten machten sich stark für das

Angebot des Zimmergesellen Kohl, der etwas weniger als der Bauunternehmer Bellstedt, der Autor des den Planungen zugrunde liegenden Entwurfs<sup>35</sup>, für die Ausführung forderte. Wieder wurde der Baudirektor Schröder um eine Prüfung der Angelegenheit gebeten: Er hielt den Zimmergesellen für fähig, den Bau zu leiten, regte aber eine genaue Aufsicht auf den Bau an. Es zeigte sich, dass die Fundamente, die vom Vorgängerbau übernommen werden sollten, etwas erweitert werden mussten. Außerdem wurden nachträglich ein Nebengebäude für Stall und »Privets« vorgesehen.

Im Juli 1860 beschäftigte der Neubau sogar die Bürgerschaft, da inzwischen die Aufforderungen zur Zahlung der Kostenbeiträge in der Gemeinde eingegangen waren. Deswegen hatten sich sowohl einzelne Häuslinge (Mieter) beschwert, da sie nicht zahlungsfähig seien, andererseits wurde wiederum auf die Weigerung zur Zahlung seitens der Neuenlander Bauern verweisen, die sich einen Anwalt genommen hätten<sup>36</sup>. Die Eingabe der Häuslinge wurde am 24. Juli abgelehnt und die ganz zahlungsunfähigen Bewohner für ihre Beiträge an die Armenkasse verweisen, die Neuenlander Bauern wurden durch einen Beschluss vom 17. August 1860 verpflichtet, als Mitglieder der Landgemeinde Neuenland-Buntentorsteinweg ihrer Beitragspflicht nachzukommen, da die Baumaßnahme auf einer ordentlichen Gemeindeversammlung beschlossen worden sei. Im November 1860 wurde der Neubau von der Baudeputation besichtigt und mit einigen kleinen Restarbeiten abgenommen. Bereits 1868 wurde die Erweiterung des Gebäudes durch einen Anbau beschlossen, über den wir durch einen Senatsbeschluss informiert sind, den die Landgemeinde gefordert hatte, um ihre Mitglieder zur Zahlung der Beiträge zu verpflichten<sup>37</sup>.

Auch dieses Gebäude reichte nur wenige Jahre. Nach der Eingemeindung in die Stadt 1879 begründete die Schuldeputation, die nunmehr über Neubauten von Schulen zu befinden hatte, gegenüber der Bürgerschaft die Notwendigkeit, das Schulgebäude wesentlich zu erweitern, in dem im Folgenden auszugsweise wiedergegebenen Bericht:

»Für die Erweiterung der Freischule am Buntenthorsteinwege zu einer sechzehnklassigen Schule sind im Budget für 1880 einschließlich des Grunderwerbs 97.000 Mark beantragt.

Die Schule enthielt im April dieses Jahres 779 Schüler, im April 1878 677, für April 1880 steht ein Anwachsen auf mindestens 900 Schüler in ziemlich sicherer Aussicht. Die Lokalverhältnisse der Schule sind dem gegenüber sehr traurig bestellt und zwar in dreifacher Hinsicht:

erstens ist die Zahl der Klassen unzureichend. Die Schule hat in ihrem Vordergebäude sechs, in ihrem vor einigen Jahren errichteten Hintergebäude vier Klassen, dazu drei Miethklassen, ergibt 13 Klassen, von denen nur vier den Raumbedürfnissen entsprechen;

35 Die Entwurfszeichnungen sind in der Akte vorhanden. Die Fassadengestaltung des bestehenden Gebäudes ist gegenüber dem Entwurf ein wenig vereinfacht ausgeführt.

36 Verhandlungen der Bürgerschaft, 1860, S. 256 - 260.

37 Senatsbeschluss vom 30. Juni 1868, alle in STAB, 2-Q.4.B.9.k.

zweitens bringt der Umstand, daß drei Klassen, von der Schule entfernt in zwei verschiedenen Privathäusern untergebracht sind, Uebelstände mit sich, unter denen die Schulleitung und Disziplin nothwendig leiden; zu Ostern 1880 werden noch zwei Klassen gemiethet werden müssen, wozu mindestens noch ein drittes Privathaus in irgend einer der Schule benachbarten Straße ausersehen werden muß; – das ergibt im Ganzen fünf in verschiedene Häuser verstreute Miethklassen; drittens sind, abgesehen von den nicht unerheblichen Mängeln der sechs Klassen im Vorderhause des Schulgebäudes, die drei vorhandenen Miethklassen so mangelhaft, dass in einem vom Polizeiarzte in Gemeinschaft mit einem Mitglied des Gesundheitsrats dem Medicinalamte erstatteten Bericht vom 7. Oktober des Jahres gegen eine längere Beibehaltung dieser zur Unterkunft für ca. 180 Kinder dienenden Miethlokale ernste Bedenken erhoben werden, wobei die Aerzte betonen, daß nach Bauart und Raumverhältnissen der in zulässiger Entfernung von der Schule belegenen, zu Arbeiterwohnungen bestimmten Häuser des dortigen Stadttheils, genügende Lokale nicht zu miethen seien und daher dringend die Ausführung des projektierten Anbaus zu wünschen sei.«<sup>38</sup>

Im Jahr 1880 begann man mit dem Erweiterungsbau, jeder Klassenraum war damals für 60 Kinder vorgesehen. Es dürfte es sich um das mittlere der drei zur Zeit auf dem Grundstück vorhandenen Gebäude handeln. Im Jahr 1907 wurde auf dem hinteren Teil des Geländes, an der Hardenbergstraße, ein weiteres großes Gebäude für die Schule gebaut<sup>39</sup>.

Mit der Übernahme des Buntentorsteinwegs in die Stadt Bremen<sup>40</sup> als Teil der Südlichen Vorstadt zum 1. Januar 1876 waren die Konflikte mit der Schulgemeinde vorbei. Am 1. April 1876 gingen das Schulgebäude am Buntentorsteinweg und das Grundstück am Geschworenenweg, auf dem gerade ein neues Gebäude im Bau war, auf das Budget der Schuldeputation über<sup>41</sup>.

Die Schule an der Wolfskuhle wurde als Landschule der Gemeinde Arsten geführt: Sie erhielt 1876/1877 ein eigenes Schulgebäude, blieb aber mit 87 Schülerinnen und Schülern im Jahr 1884 eine kleine Schule. In den folgenden Jahren wurden in der Südlichen Vorstadt laufend weitere Schulgebäude<sup>42</sup> errichtet. Die Mieträume der Schule am Buntentorsteinweg wurden 1892 verselbständigt als Provisorische Schule an der Willigstraße und zogen noch in demselben Jahr in die Kantstraße im vorderen Teil der Südervorstadt um. Die Schule an der Kantstraße hatte 1893 632 Schülerinnen und Schüler. Auch die

38 Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 1879, S. 597.

39 Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 1907, S. 807 ff. über den Ankauf der Grundstücke.

40 Die Überlegungen dazu sind ausführlich dargelegt im Deputationsbericht, die Vereinigung einiger Theile des Landgebiets mit der Stadt betreffend, in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft, 1875, S. 124 - 133.

41 Bericht der Schuldeputation, das Schulwesen am Buntentorsteinweg betreffend, Ebd., S. 413 f.

42 Auswertung nach Hermann Kossack, Schulhäuser in Bremen seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts, Ms. Bremen 1966.

Schulen in der Neustadt, zu denen der Buntentorsteinweg zunächst als Nebenschule gehört hatte, wurden ständig erweitert und ausgebaut.

Zur Zeit<sup>43</sup> wird bei der alten Schule am Buntentorsteinweg mit ihren drei Gebäuden und der Turnhalle ein weiteres Schulgebäude errichtet, da die Schule als Ganztagschule genutzt werden soll. Die Grundschule hat 2007 etwa 250 Schülerinnen und Schüler.

43 Für Auskünfte danke ich der Schulleiterin, Frau Meike Baasen, und der Architektin, Frau Ebba Lamprecht.

# Im Dienst an »Bremens Deutscher Sendung«? Die Historische Gesellschaft Bremen und ihr Umfeld in der NS-Zeit

Von Helmut Stubbe da Luz

*»Nicht im Arbeitszimmer des Gelehrten, nicht in der Mitgliederversammlung des Geschichtsvereins endet die Wirksamkeit historischer Forschung. [...] Wir forschen nicht um des Forschens willen! Alles für Deutschland, nur für Deutschland: In dieser Gesinnung reihen wir uns ein in das Arbeitsheer, das an dem neuen Deutschland baut.«*

Univ.-Prof. Dr. Willy Hoppe, Gesamtverein der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, Berlin, den 23. September 1933

Am 23. September 1933 verkündete Willy Hoppe, Bibliotheksdirektor und außerordentlicher Professor in Berlin, im Verlauf der Jahrestagung des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine soeben zum »Führer« dieser Dachorganisation erkoren, in einem an alle Mitgliedsvereine gerichteten, eingangs schon kurz zitierten Schreiben, dass der Gesamtverein ab sofort »nationalsozialistischer Führung unterstellt«, ferner von dem Bewusstsein beseelt sei, »daß er seine Aufgabe in dem Dritten Reich nur dann erfüllen« könne »und nur dann Bestand haben« werde, »wenn alle seine Glieder sich unbedingt die Forderungen Adolf Hitlers an die Geschichtswissenschaft zu eigen« machten. »Volkstum, Siedlung, Heimat« seien »in ihrer Auswirkung für das Volksganze zu verdeutlichen«. Allerorts sei »die Führung so umzugestalten, daß vollauf Gewähr für ein Arbeiten im Sinne des neuen Deutschland gegeben« sei. Wahlen hätten zu unterbleiben: »Der als Führer Bestellte bestimmt den ihm zur Seite stehenden Rat selbst«.<sup>1</sup>

Am 9. Oktober 1933 beauftragte der Vorstand der Historischen Gesellschaft Bremen (von 1861/62) sein Mitglied Prof. Dr. Alwin Lonke mit der Erarbeitung des Entwurfs einer neuen Vereinssatzung;<sup>2</sup> Landgerichtsdirektor Dr. Otto Steengrafe sollte ihn danach überprüfen.<sup>3</sup> Doch im Verlauf der nächsten Sitzung,

- 1 Hoppes Schreiben, damals auch im Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, 81. Jg. (1933), Sp. 89-92, jetzt wieder abgedruckt von Alfred Wendehorst, 150 Jahre Gesamtverein der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, in: BILDtLdG, 138. Jg. (2002), S. 1-66, hier S. 56 f.
- 2 Zu Lonke (1865-1947) vgl. Herbert Schwarzwälder, Das Große Bremen-Lexikon, 2 Bde., Bremen, 2. akt., überarb. u. erw. Aufl. 2003, hier Bd. 2, S. 552.
- 3 Von einer Satzungsänderung war allerdings auch 1932 schon die Rede gewesen, als eine Diktatur noch nicht einzukalkulieren war, vgl. HGB-Vorstandsprotokoll v. 10. Okt. 1932 (STAB 7, 1006-5 b). Offenbar wurde an eine Lösung der HGB aus

acht Wochen später, fand sich das Tempo dieser gemächlichen Herangehensweise zu einer kleinen Revolution beschleunigt.

*Hermann Entholt – »Führer« der Historischen Gesellschaft Bremen*

Am 28. November 1933 bestellte der Vorstand den seit 1912 amtierenden Vereinsvorsitzenden, Prof. Dr. Hermann Entholt (1870–1957), zum »Führer«. Dieser verfügte umgehend die weiter unten zitierten Satzungsnormen 9 und 10, die neben dem Führerprinzip einen Arierparagraphen einschlossen. Tags darauf, in der Mitgliederversammlung, wurde dies alles bestätigt.<sup>4</sup> Die Geschichtsvereine standen nicht an der Spitze der Gleichschaltungs-Prioritätenliste der neuen Machtinhaber, ihre totalitäre Integration war eher Routinesache. Nicht nur die staatlichen Stellen, auch die privaten Institutionen, mit denen diese Vereine kooperierten – außer Kultusministerien, Archiven und Museen also auch Medien, Verlage und Vereine, waren demselben, überwiegend nahezu lückenlos ablaufenden Prozess unterworfen, der auf Seiten der Betroffenen insgesamt aber auch mit einem merklichen Grad nicht nur an Resignation, sondern auch Bereitwilligkeit, Beflissenheit, ja Begeisterung unterstützt wurde: Das demokratische oder pseudodemokratische »Gehabe« in Vereinen und Verbänden, in Parteien und Parlament war vielen Angehörigen breiter Bevölkerungskreise, auch »Gebildeten«, zum Gespött geworden oder gar ein Dorn im Auge.<sup>5</sup>

Die hernach im Amtsgericht registrierte neue Satzung der Historischen Gesellschaft machte den von Entholt und seinen Vorstandskollegen am 28. November 1933 praktizierten Autokratismus sogar wieder vergessen, sprach – je nach Standpunkt: pseudodemokratisch oder auch »liberalistisch-dekadent« – von einem »von der Mitgliederversammlung bestellten Vereinsführer«. In den Protokollen und Berichten der Historischen Gesellschaft bürgerten sich die neuen Begriffe »Führer« und »Beirat« nicht ein. Der Wandel wurde wohl meist nicht als abrupt erlebt, zumal Entholt den Verein auch zuvor schon autoritär geführt hatte (so, wie er dies auch nach 1945 fortsetzte).<sup>6</sup>

dem kränkelnden, seit 1924 in seiner Eigenschaft als Dach- oder Rahmenverband von der Bremer Wissenschaftliche Gesellschaft (BWG) *de facto* ersetzten Künstlerverein gedacht, in dessen (Rahmen-) Statuten die bisherigen Statuten der HGB ihren Platz hatten, vgl. zum Künstlerverein Schwarzwälder, Lexikon, (wie Anm. 2) Bd. 1, S. 514 f. Die BWG, worin HGB-Vorsitzender Entholt als Stellv. Vorsitz. fungierte, war 1930 ins Vereinsregister eingetragen worden. Mit Einschränkung kann man also wohl sagen, dass die HGB (ähnlich dem Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, VLGA), ausgerechnet mit Beginn der NS-Zeit die erste eigene Satzung erhalten habe – unter den gegebenen Umständen eine zweischneidige Errungenschaft. – Zu Steengrafe, einem späteren Mitglied der Deutschen Christen, vgl. Almuth Meyer-Zollitsch, Nationalsozialismus und evangelische Kirche in Bremen (VStAB 51), Bremen 1985, S. 81.

4 HGB-Vorstandsprotokoll, 28. Nov. 1933 (STAB 7, 1006-5 b).

5 Vgl. Meyer-Zollitsch, Kirche (wie Anm. 3), S. 42.

6 Friedrich Prüser, Vierzig Jahre Historische Gesellschaft, in: Brem. Jb. 48, 1962. Festschrift zum 100jährigen Bestehen der Historischen Gesellschaft zu Bremen,

Die am 21. April 1934 beim Amtsgericht errichtete, in der NS-Zeit gültige Satzung der Historischen Gesellschaft Bremen lautete in ihren wesentlichen Abschnitten wie folgt:

- § 2. Die Historische Gesellschaft will der Erforschung der Geschichte, vor allem der bremischen, dienen.
- § 3. Wer Mitglied zu werden wünscht, hat dies dem Vereinsführer zu melden, der nach Anhörung des Beirates über Aufnahme und Ablehnung entscheidet. Die Ablehnung kann ohne Angabe von Gründen erfolgen.
- § 6. Wer sich der Mitgliedschaft unwürdig zeigt, kann durch den Beirat unter Ausschluß des Rechtsweges ausgeschlossen werden.
- § 9. An der Spitze der Historischen Gesellschaft steht ein von der Mitgliederversammlung bestellter Vereinsführer.
- § 10. Der Vereinsführer ernennt den Beirat, dessen Arbeiten er verteilt. Führer und Beirat müssen arischer Abstammung sein.
- § 14. Abänderungen dieser Satzungen beschließt der Vereinsführer nach Anhörung des Beirates.<sup>7</sup>

S. 1-24, hier S. 20 f.; Karl H. Schwebel, Hermann Entholt. In memoriam, in: Brem. Jb. 46, 1959, S. 1-18, hier S. 14. Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 4: Bremen in der NS-Zeit. 1933–1945, Bremen, 2. erw. u. verb. Aufl. 1995, S. 212.

<sup>7</sup> Amtsgericht Bremen, Registergericht, VR 900; ab 1969 trägt die Akte der Historischen Gesellschaft Bremen, HGB, welche mit diesem Eintrag von 1934 beginnt, die VR-Nr. 2878. – Herrn Dr. Konrad Elmshäuser, dem Vorsitzenden der HGB, Leiter des Staatsarchivs, sei für seine sofortige und rückhaltlose Offenheit gegenüber dem Vorhaben zur Rekonstruktion dieses Kapitels der Vereinsgeschichte um so intensiver mein Dank ausgesprochen, als die Erfahrungen, die der Hamburger Historiker Manfred Asendorf jüngst in vergleichbarer Angelegenheit mit dem Vorstand des Vereins für Hamburgische Geschichte und dem Hamburger Staatsarchiv machen musste, als ambivalent bezeichnet zu werden verdienen. Noch heute neigt ein Teil der Vorstandsmitglieder deutscher Geschichtsvereine dazu, das Thema der NS-Zeit unrekonstruiert zu belassen oder – wenn von unabhängiger Seite entsprechende Anläufe unternommen werden – den Versuch zu unternehmen, zwecks als notwendig empfundener vereinspolitischer Schadensbegrenzung das Unternehmen an sich zu ziehen. Deshalb ist es so verdienstvoll, dass der Vorstand des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine mit dem 32. Tag der Landesgeschichte in Stuttgart 2005 (»Geschichtsvereine und Landesgeschichte in der NS-Zeit«), in Verbindung mit dem 75. Deutschen Archivtag 2005 Stuttgart (»Das deutsche Archivwesen und der Nationalsozialismus«) dieses Thema auf die wissenschaftliche, aber zugleich auch verbandspolitische Tagesordnung sowie auf das Programm der Blätter für deutsche Landesgeschichte gesetzt hat. – Aufgrund der angedeuteten Hamburger Ereignisse sind zunächst entstanden die Beiträge von Manfred Asendorf, Von verschämtem Antisemitismus zum »Arierparagrafen« – der Verein für Hamburgische Geschichte und die Ausgrenzung seiner jüdischen Mitglieder (für das Bremer Publikum unter dem Gesichtspunkt eines Vergleichs interessant) und – flankierend, überblicksartig – Helmut Stubbe da Luz, »Die Arbeit in der gewohnten Form fortgesetzt«? Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die Bremer Historische Gesellschaft und der Hansische Geschichtsverein in der NS-Zeit; beide Aufsätze

## Zeittafel

**23. September 1933** – Der neue »Führer« des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, Hoppe, erklärt diesen Dachverband mit- samt seinen Mitgliedsvereinen »nationalsozialistischer Führung unterstellt«.

**28. November 1933** – Der »Führer« der Historischen Gesellschaft Bremen, Entholt diktiert eine neue Satzung (beim Amtsgericht rechtskräftig am 21. April 1934) – für den Vorstand (»Beirat«) gilt ein »Arierparagraph«.

**1. November 1934** – In der vierten, jetzt ebenfalls »gleichgeschalteten« Auf- lage der traditionsreichen Bremer Heimatkunde von Buchenau legen Entholt und Prüser (Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft) politische Bekennt- nisse zugunsten des NS-Regimes ab.

**14. Februar 1936** – Bildungssenator von Hoff, seit 1934 Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft, setzt die Entfernung eines unter »rassekundlichen« Aspekten missliebigen Aufsatzes aus dem Bremischen Jahrbuch durch.

**1. Januar 1937** – Prüser übernimmt nach archivalischem Praktikum in Berlin die Leitung des Staatsarchivs als Nachfolger von Entholt.

**24. Dezember 1937** – 75-jähriges Jubiläum der Historischen Gesellschaft. Entholt (25 Jahre Vorsitzender) hält einen von zeitgemäßen politischen Bemerkungen freien Festvortrag über »Bürgermeister Smidt in der Zeit der deutschen Revolution«.

**9. Juli 1937** – Vertrag zwischen der Historischen Gesellschaft und dem na- tionalsozialistisch engagierten Rechtshistoriker Eckhardt: dieser soll die be- gonnene Edition bremischer Rechtsquellen fortsetzen – bei »Überarbeitung« der ersten Folge (und deren Entfernung aus dem Handel).

erscheinen 2007 in den BllDtLdG. Mit dem knappen Abschnitt, den ich dort der HGB gewidmet habe, ergeben sich hier naturgemäß leichte Überschneidungen, aber der hier vorliegende Beitrag für das Brem. Jb. weist ganz überwiegend dar- über hinausgehende Erkenntnisse auf. – Auch an dieser Stelle sei versichert: Der Verfasser, geb. 1950, kann nur bedingt »mitreden«, wenn es darum geht, zu er- messen, ob die hier kritisierten Historiker in den Jahren 1933 ff. sich genug Mühe gegeben hätten, den prinzipiell oft auch von ihnen (hernach dann beispielsweise wieder in den Entnazifizierungsverfahren) vertretenen Prinzipien von Pluralismus, Freiheit, Demokratie, wissenschaftlicher Objektivität und Unabhängigkeit ent- sprechend zu handeln, also die entsprechende Zivilcourage zu zeigen und auf manche mehr oder minder unvermittelt und unmittelbar in ihre Nähe gerückte Ressourcengewinne zu verzichten. Der zu rascher Verurteilung neigende Leser nehme einmal an einer Mitgliederversammlung eines Vereins teil, und er wird die ubiquitär begegnenden sozialpsychologischen Zwänge verspüren können sowie die menschlich-allzumenschlichen Akte der »Mikropolitik«. Vgl. dazu generell Willi Küpper (Hg.), Mikropolitik. Rationalität, Macht und Spiele in Organisatio- nen, Opladen, 2. durchges. Aufl. 1992; speziell zur Anwendung des Modells in historischen Monographien Thomas Weihe, Die Personalpolitik der Commerz- bank 1919–1945. Wettbewerb, Mikropolitik und die Interventionen des National- sozialismus, Berlin: Diss. phil. 2003; Martin Faber, Scipione Borghese als Kardinal- protektor. Studien zur römischen Mikropolitik in der frühen Neuzeit, Mainz 2005.

16. März 1938 – Beutin, Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft, hält einen essayistisch-ideologisierenden Vortrag über »Die deutsche Nordseeküste als Schicksalseinheit«, der dann 1939 im Bremischen Jahrbuch erscheint.

20. Oktober 1938 – Der Vorstand der Historischen Gesellschaft beschließt, die von Peters erarbeitete, teilweise zeitgemäß-tendenziöse Chronik »Zwölf Jahre Bremen«, beginnend 1921, nicht (wie ursprünglich geplant) bis 1935, sondern bis 1932 führend zu publizieren.

1939 – Bürgermeister Böhmcker lässt in hoher Auflage eine historisch ausgerichtete programmatische Schrift »Bremens Deutsche Sendung« [»im Großdeutschland Adolf Hitlers«] verbreiten – offenbar in Zusammenhang mit einem vorübergehend geplanten Hitler-Besuch in Bremen.

1940 – In dem vom Regierenden Bürgermeister Böhmcker herausgegebenen Sammelband »Bremen. Lebenskreis einer Hansestadt« begrüßt Prüser die Beseitigung demokratisch-partizipatorischer Elemente aus dem Bremer politischen System und postuliert die Bereitschaft der führenden Kreise der Stadt, sich an der Expansion nach Übersee und in Richtung des kontinentalen Ostens hin zu beteiligen.

6. Juni 1941 – Eine Art »zweiter Gleichschaltung« der Historischen Gesellschaft erfolgt durch die Errichtung eines »Wissenschaftlichen Amtes der Hansestadt Bremen« unter dem traditionsreichen Namen »Wittheit zu Bremen« – in Nachfolge der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft.

12. April 1942 – Richard Duckwitz, Präsident der Finanzverwaltung, SA-Sturmführer, nimmt Anstoß an einem Vortrag von Hermann Tardel, Vorstandsmitglied der Historischen Gesellschaft, über »Die Wesensart des Bremers«.

Herbst 1941 – Im 78. Bericht der Historischen Gesellschaft (abgedruckt im Bremischen Jahrbuch 1944), preist der Vorstand »die weise Staatsführung des Dritten Reiches und die des höchsten Ruhmes werten Waffentaten unseres siegreichen Heeres« und hofft auf einen Siegfrieden.

6. November 1942 – Auf Betreiben Prüser wird eine »Überseegeschichtliche Forschungsstelle« des der Berliner Universität implantierten Deutschen Auslandswissenschaftlichen Instituts (Präsident: SS-Standartenführer Alfred Six) »bei der Hansestadt Bremen« (im Staatsarchiv) eingerichtet.

19. Dezember 1945 – Entholt reicht bei der amerikanischen Militärregierung auf dem Weg über den von ihr eingesetzten Bildungssenator Paulmann den Antrag auf »Wiedereröffnung« der Historischen Gesellschaft Bremen ein; Prüser, Steengrafe und Beutin müssen aus dem Vorstand ausscheiden.

16. Oktober 1950 – Prüser tritt an die Spitze der Historischen Gesellschaft, als Nachfolger Entholts.

1951 – Die Historische Gesellschaft Bremen gibt die von Peters verfasste, mehrfach unkritisch formulierende Chronik der NS-Zeit heraus.

1962 – In der von Prüser organisierten Hundertjahrfeier der Historischen Gesellschaft bleibt die NS-Zeit unerwähnt. In der »im Rohbau« fertiggestellten (dann erst 1969 veröffentlichten) Bremischen Biographie 1912–1962, bleibt die NS-Zeit in mehreren Artikeln unbewältigt.

*Bekanntnisse von Entholt und Prüser für den NS-Staat (1934)*

Entholt musste sich in den folgenden Wochen in seiner Eigenschaft als Führer sowohl von staatlich-bremischer Seite wie auch von Hoppe bestätigen lassen. Das war nicht erkennbar mit irgendwelchen Problemen verbunden, obwohl er kein »Parteigenosse« (Pg.) war, und daraus ist mehrfach geschlossen worden, der Druck des NS-Staates auf die Historische Gesellschaft Bremen habe sich in Grenzen gehalten, ebenso wie der Grad der Politisierung der Historischen Gesellschaft;<sup>8</sup> jedoch vermochten »harte« Konservative (mit traditionalistischen, etatistischen, nationalistischen, elitären Präferenzen), die ohne NSDAP-Mitgliedschaft doch aber gelegentliche Bekenntnisse zur neuen Ordnung der Dinge ablegten, dem Regime oft nützlich sein, weil sie in Kreise, die sich noch distanziert verhielten, hineinwirken konnten. Entholt, der sich in der Zeit der Weimarer Republik »im konservativen Lager [...] auch zu entsprechender parteipolitischer Orientierung getrieben« gesehen hatte,<sup>9</sup> legte sein Bekenntnis 1934 vor – kaum übersehbar im »Buchenau«, einer verbreiteten, jetzt zeitgemäß hergerichteten Heimatkunde: »In dem nationalsozialistischen Staate unserer Tage, der die Not der Vergangenheit gebannt hat und, wie wir hoffen und glauben, Deutschland einer schöneren Zukunft entgegenführen wird, wird Bremen, wenn auch in veränderter staatsrechtlicher Form, nicht aufhören, kraft der innewohnenden Energien und der großen und von ihm gehüteten Tradition, die deutschen Belange über See wahrzunehmen und deutsche Weltgeltung in Wirtschaft und Handel zu vertreten.«<sup>10</sup>

Der Geschichtslehrer Dr. Friedrich Prüser, Mitglied im Vorstand der Historischen Gesellschaft, zuletzt »Stahlhelmer«, wohl durch die Beziehung zu Entholt und dem Herausgeber Steilen in den Kreis der »Buchenau«-Autoren gelangt, ließ es mit einer nüchtern-sachlichen Darstellung der neugeschaffenen Verhältnisse im Bildungswesen auch seinerseits nicht bewenden: »Die nationalsozialistische Erhebung des Jahres 1933, durchdrungen von der ungeheuren Wichtigkeit der Jugenderziehung für die Zukunft von Volk und Staat«, habe »den Anstoß zu einer viel weiter, bis in die Grundauffassungen hinein reichenden Um- und Neubildung des gesamten Kultur- und Erziehungswesens gegeben. [...] Erziehung zur Volksgemeinschaft, Verbundenheit aller Deutschen in Blut und Boden, Wehrhaftmachung, Pflege der Kräfte des Willens und des Charakters gegenüber einseitiger Verstandesbildung, nationalpolitische Erziehung« seien die Hochziele, denen die NS-Schulreform zustrebe: »Sie wird auch die neugeschaffene Staatsjugend (Hitlerjugend) berücksichtigen

8 Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6); Eugen De Porre, 125 Jahre Historische Gesellschaft 1862–1987, in: Brem. Jb. 65, 1987, S. 9–26, hier S. 11.

9 Schwebel, Entholt (wie Anm. 6), S. 2.

10 Hermann Entholt, Die Geschichte Bremens im Überblick, in: Franz Buchenau [1831–1906]. Die Freie Hansestadt Bremen. Eine Heimatkunde, Bremen, 4., erw. Aufl. 1934, hg. v. Diedrich Steilen, S. 10–24, hier S. 24; es folgte (S. 24–26) unter der Überschrift »Die Verfassung des Bremischen Staates« Entholts Darstellung des neuen – »unter dem absoluten Führerprinzip« stehenden – Institutionengefüges, und ganz offensichtlich war dies in das genannte Bekenntnis mit eingeschlossen.

und ihre Führung als neuen Erziehungsberechtigten neben Elternhaus und Schule stellen.« Prüser vergaß nicht, seinen bisherigen Lehrerkollegen, den jetzt zum Schulsenator aufgestiegenen Richard von Hoff, zu preisen: Die maßgeblich unter Hoff's Bemühungen »emporgewachsene« Volkshochschule, in der die Pflege von Heimat und Volkstum im Mittelpunkt stehe, habe »damit auch im Sinne des nationalsozialistischen Staates von jeher gute Dienste geleistet«. <sup>11</sup> – Im Beirat der Historischen Gesellschaft Bremen war Entholt die ausschlaggebende, Prüser die historiographisch und politisch aktivste Gestalt, Hoff (1880–1945) wurde im selben Jahr von ihnen hinzugeholt; die Lehrer, z.T. Gymnasialprofessoren Lonke (1934: 69 Jahre), Tardel (65 Jahre), Tidemann (56 Jahre) und Schecker (43 Jahre) gehörten dem Typus des emsigen, politisch unauffälligen Heimatforscher an. Der Geschichtslehrer Ludwig Beutin kam erst 1937 in den Vorstand (und in die NSDAP), nachdem Prüser ihm den Rang bei der Bewerbung um die Nachfolge Entholts als Archivdirektor abgelaufen hatte und ihm damit auch innerhalb des Vorstands der Historischen Gesellschaft an Prestige und Macht unanfechtbar voraus war.

Prüser hat sein Bekenntnis zum NS-System 1940 erneuert, das Verschwinden der »parlamentarischen Bindung« begrüßt. <sup>12</sup> Er hat damit – wie von der Spitze

11 Friedrich Prüser, Schulwesen, in: Buchenau (wie Anm. 10), S. 320–342, hier S. 320 f., 331 f.; im Übrigen, so Prüser, werde jetzt die Hauswirtschaft als der eigentliche Beruf der Frau voll gewürdigt – der NS-Auffassung entsprechend, »daß die Hauptaufgabe der Frau in der Haushaltsführung und der Pflege und Erhaltung der Familie, des kleinen Kernes der Volksgemeinschaft« liege, etc. etc. Vgl. zu Hoff's »völkischer« Volkshochschularbeit auch Hinrich Knittermeyer, Volkhafte Bildung. Zur Eröffnung der Volksbildungsstätten der Hansestadt Bremen, in: Der Schlüssel, Jg. 6 (1941), S. 204–206; zu Hoff's Person Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 398. – Schwarzwälder, Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 212, ist auf Entholts und Prüser's Bekenntnisse im dort zur Sprache gebrachten »Buchenau« nicht eingegangen, obgleich er im Absatz zuvor (auf derselben Seite) Entholt und die HGB erwähnt hat.

12 Friedrich Prüser, Zwölfhundert Jahre bremischer Geschichte, in: Bremen, Lebenskreis einer Hansestadt, hg. v. Hinrich Knittermeyer / Diedrich Steilen, Bremen 1940, S. 101–148, hier S. 143 ff. Zu Steilen, der mit Prüser oft kooperierte, vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 852, wo der zitierte Sammelband (wohl nicht in ironischem Understatement) als »stark politisch akzentuiert« bezeichnet wird – ein zu zurückhaltendes Urteil für diese im NS-Gauverlag Weser-Ems herausgekommene Publikation, das allenfalls für die von Steilen besorgte 4. Aufl. des »Buchenau« zutrifft (wie Anm. 10); ferner Friedrich Prüser, Steilen, Diedrich, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 500–501. – 1955 las sich Prüser's Version der 1933er Revolution folgendermaßen: »Nicht Wachstum von unten, sondern Gebieten von oben her, künstlicher Auf- und Ausbau gegenüber natürlicher Entwicklung kennzeichnen das Wesen dieses alle Machtmittel rücksichtslos einsetzenden Staates. An der Stelle eines Präsidenten des Senats trat in Bremen ein Regierender Bürgermeister, während für die wichtigsten Verwaltungszweige eine kleine Anzahl von Senatoren von oben herab ernannt, also keinesfalls mehr erwählt wurde. Eine parlamentarische Bindung gab es also nicht mehr, ebensowenig eine Mitwirkung der Bevölkerung durch eine von ihr erkorene Bürgerschaft« (Friedrich Prüser, Allgemeine Geschichte. Stadt und Staat Bremen, in: Heimatchronik der Freien Hansestadt Bremen, bearb. v. dems., Köln 1955, S. 9–228, hier S. 217).

des Gesamtvereins her gefordert – nicht nur das Studierzimmer hinter sich gelassen, sondern auch den Geschichtsverein, zumindest dessen »normale« Mitglieder. Ist ihm das verübelt worden? Es gibt Indizien für die gegenteilige Annahme (vgl. die Textauszüge, Teil 1, S. 314 f). Im Verlauf seines Entnazifizierungsverfahrens hat Alfred Gildemeister, Mitglied der Historischen Gesellschaft und Schatzmeister der »Maus« (Gesellschaft zur Familienforschung) im Namen zahlreicher unbelasteter Ungenannter behauptet, ein aktiver Nationalsozialist sei Prüser nicht gewesen; er erfreue sich zugleich eines großen Anhänger- und Freundeskreises.<sup>13</sup>

### *Historische Gesellschaft Bremen und »Reichsbund für Deutsche Vorgeschichte«*

Gesamtvereins-Führer Hoppe hatte verfügt, die Geschichtsvereine sollten im Kampfbund für Deutsche Kultur, im Bund Deutscher Osten, im Reichsbund für Volkstum und Heimat und in weiteren, ähnlichen Vereinigungen »nach Möglichkeit die korporative Mitgliedschaft« erwerben. Doch wurde seitens der Historischen Gesellschaft weder diesem Appell noch dem gleichgerichteten Ansinnen des (von Hoppe nicht genannten, aber einflussreichen) Reichsbundes für deutsche Vorgeschichte entsprochen; freilich hatte dies nicht allein mit dem Bestreben zu tun, den Grad der Gleichschaltung gering zu halten, sondern auch mit dem allenthalben in der gar nicht monolithischen NS-Diktatur virulenten Konkurrenzverhalten unterschiedlicher Organisationen und Ämter: Senator Hoff bezeichnete einen solchen Beitritt als nicht erforderlich, und dem Reichsbund wurde die Antwort zuteil, dass die Historische Gesellschaft sich mit Vorgeschichte nicht befasse; zwar habe sie in der Vergangenheit

13 Gildemeister hatte auch in der NS-Zeit als Stellv. Vors. und Schatzmeister der »Maus« fungiert, vgl. Günther Thaden, 75 Jahre Die »Maus«. Gesellschaft für Familienkunde in Bremen, in: 75 Jahre Familienforschung in Bremen. Festschrift zum 75jährigen Jubiläum der »Maus«, Gesellschaft für Familienforschung e.V., Clausthal-Zellerfeld 1999, S. 7-12; die »Maus« wurde im Zuge der Gleichschaltung dem Volksbund der deutschen Sippenkundlichen Vereine (VSV) eingegliedert und erhielt im August 1937 einen neuen Leiter vorgesetzt, zunächst (vgl. die Tabelle, ebd., S. 13) Leopold Bechtel; dann, von 1938–1947, war Prüser der Vorsitzende, also auch noch zum Datum des ihm von Gildemeister ausgestellten »Persilscheins«. Thaden berichtet ferner von der enormen Inanspruchnahme der »Maus« durch die zeitgemäß-politisierte Ahnen- und Sippenforschung, vgl. dazu, in Bezug auf das Staatsarchiv, kurz auch Schwarzwälder, Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 357.

Die fünf an diesen Aufsatz angefügten Quellen-Textauszüge (siehe S. 314 - 319) sollen zum einen »Das intellektuelle Umfeld der HGB« (Teile I - III) dokumentieren, zum zweiten die »Anpassung an den ›Zeitgeist‹ innerhalb der HGB« (Teile A - C). Die beiden Themenkreise überschneiden sich im vierten Teil (III/B): Bildungssenator Hoff war zugleich HGB-Beiratsmitglied. Für das Verständnis des Zusammenhang ist die Lektüre der Textauszüge nicht erforderlich, sie sollen aber ein Stück »Tiefe« und Authentizität bieten. Sie sind kontrapunktisch aufgebaut; auf eine problematische Äußerung folgt ein deren Problematizität relativierendes Urteil.

dem Nordwestdeutschen Verband für Altertumskunde als korporatives Mitglied angehört, »aber dies aus freien Stücken und um die Arbeiten dieser Vereinigung zu unterstützen«. <sup>14</sup>

Um freilich nicht den Eindruck eines Desinteresses an der modischen Vorgeschichte zu riskieren, signalisierte die Historische Gesellschaft Bremen, sie habe sich zumindest um »Altertümer« gekümmert; schließlich war sie, bald nach ihrer Gründung 1861/62, als »Sektion des Künstler-Vereins zur Erhaltung Bremischer Altertümer« geführt worden und hatte die Bezeichnung »Historische Gesellschaft« erst 1871 angenommen. Im Bremischen Jahrbuch 1937, zugleich Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Historischen Gesellschaft, unterzog sich Alwin Lonke deshalb der Pflichtübung, die Historische Gesellschaft Bremen als »Treuhänder Bremischer Altertümer« herauszustreichen. Die Bilanz von Aktionen und vor allem Publikationen wurde vom Autor selbst als eine »wenig reizvolle, ermüdende Wanderung« bezeichnet, aber doch als hinreichender Nachweis dafür erhofft, dass die Historische Gesellschaft die Beschäftigung mit bremischen Altertümern »in weiteste Kreise« getragen habe – und zwar (wie Lonkes salvatorische Klausel lautete) »in einem Maße, das sich jeder näheren Feststellung entzieht«; im Übrigen, so öffnete Lonke die Definitionsgrenzen noch weiter, falle »weniger ins Gewicht, ob etwa ein Thema noch zu den bremischen Altertümern zu rechnen oder besser von der langen Liste zu streichen sei«. <sup>15</sup> Prüser hob Lonkes Bilanz in einem Zeitungsartikel zum Jubiläum hervor; von Anfang an habe die Sammlung »dinglicher Altertümer« zu den Aktivitäten der Historischen Gesellschaft gezählt; diese habe in der Vergangenheit auch in Kooperation mit dem Naturwissenschaftlichen Verein eine »Anthropologische Kommission« gebildet, welche »nicht nur den Menschen unserer Heimat in seiner Herkunft und seiner Rasse erforschen, sondern auch ein Völkerkundliches Museum vorbereiten sollte«; so sei schon seit langem »Vorgeschichtsforschung« betrieben worden. <sup>16</sup> Im Rahmen der Vortragsveranstaltungen der 1924 gegründeten Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft und der daraus 1941 begründeten Wittheit trat der Reichsbund für deutsche Vorgeschichte dann selbständig auf. <sup>17</sup>

14 HGB-Vorstandsprotokoll, 13. März 1936 (STAB 7, 1006, 5b). – »Aus freien Stücken« etwas zu tun, war im NS-Regime meist nur Akteuren mit gesicherter politischer Stellung möglich.

15 Alwin Lonke, Die Historische Gesellschaft als Treuhänder Bremischer Altertümer, in; Brem. Jb. 37, 1937, S. 1-29, hier S. 29.

16 Friedrich Prüser, 75 Jahre Historische Gesellschaft, in: Bremer Nachrichten, 6. Dez. 1937 (Ausschnitt in STAB 7,1006, HGB, Karton 9).

17 Das Verzeichnis der Vorlesungen im Winter 1943/44 (StAB 7,111, NL Prüser, Karton 8) nennt u. a. [Reichsbundführer] Hans Reinerth, Nordisch-germanischer Schicksalskampf im Ostraum; Richard von Hoff: Nordisches Familienbrauchtum und seine weltanschauliche Bedeutung; Paul Grimm, Der Zug der Schnurkeramiker nach dem Osten; Carl Engel, Wikinger als Kulturschöpfer und Staatengründer im Ostraum.

*Der »moderate« Arierparagraph in der Satzung der Historische Gesellschaft Bremen*

Der Umstand, dass Entholt den Arierparagraphen in der Historischen Gesellschaft auf Führer und Beirat beschränken durfte, wirft ein Licht darauf, dass gelinde Möglichkeiten relativ »moderaten« Verhaltens im Dritten Reich existierten. Angesichts des nur verschwindend kleinen Anteils an Jüdinnen und Juden in der Bremer Bevölkerung,<sup>18</sup> ferner des zu vermutenden Umstands, dass dieser Anteil innerhalb der Mitgliederschaft der Historischen Gesellschaft Bremen gegen Null ging, konnte gegenüber dem zwar fanatisch rassistischen, aber wohl nicht in allen Fällen für Verhältnismäßigkeitserwägungen blinden Hoff mit der faktischen Folgenlosigkeit einer auch auf die Mitgliederschaft sich erstreckenden Arierbestimmung argumentiert werden, wohl auch mit eventuellen Nebenwirkungen im durch Handelsbeziehungen verbundenen Ausland. Ferner gab die vor der NS-Zeit nicht bestehende (übrigens nach 1945 erst einmal beibehaltene) Möglichkeit, ein Mitglied unter Verweis auf seine wie immer geartete »Unwürdigkeit« ohne Angabe von Gründen auszuschließen, ausreichende Grundlage für Willkürmaßnahmen aller Art.<sup>19</sup> In den hamburgischen und lübeckischen Schwester-Geschichtsvereinen galt ein uneingeschränkter Arierparagraph, aber der Hansische Geschichtsverein (HGV, mit Sitz in Lübeck, in dessen Vorstand die Historische Gesellschaft seit 1919 durch Entholt vertreten war, ab 1938 dann noch zusätzlich durch Prüser) erreichte es Anfang 1934, sich vom Berliner Innenministerium von der Aufnahme eines Arierparagraphen dispensieren zu lassen – übrigens nicht aus Rücksicht auf eine Handvoll jüdischer Mitglieder als solcher, sondern aufgrund der Befürchtung, seine nationalstaatsgrenzenüberschreitenden Aktivitäten und Verbindungen würden unter einer solchen Diskriminierungsbestimmung leiden, nicht zuletzt die Mitgliedsbeiträge ausländischer Städte ausbleiben (wobei der HGV andererseits allerdings auch mit Drohungen deutscher Stadtverwaltungen konfrontiert wurde, diese würden ihre Zuwendungen einstellen, wenn ein Arierparagraph in seiner Satzung zu vermissen sein würde).<sup>20</sup> Im Bereich

18 Regina Bruss, *Die Bremer Juden unter dem Nationalsozialismus* (VStAB 49). Bremen 1983, S. 18.

19 Die Satzung der BWG (v. 17. Oktober 1933; StAB 7, 1049, Wittheit 1) wies keinen Arierparagraphen auf; zwar gab es in der BWG nur korporative Mitglieder, aber es hätte die Möglichkeit bestanden, diesen eine Mustersatzung vorzugeben (wie es in Lübeck die (Dach-) »Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit« tat, ferner den Mitgliedsvereinen für deren Vorstände diese Norm vorzuschreiben oder auch das Leitungsgremium der BWG entsprechend zu normieren; alles dies geschah nicht.

20 Vgl. Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«? (wie Anm. 7). Der HGV-Vorstand versprach gegenüber den staatlichen Stellen, die Nichtarier-Diskriminierung auch ohne satzungsmäßig verankerten Arierparagraphen vorzunehmen, und er hat sich bis 1938 ohne äußere Not von seinen – wenigen – unter diesem Aspekt zu beanstandenden Mitgliedern getrennt, zuletzt, im Fall der Hamburger Sprachwissenschaftlerin Agathe Lasch, 1938, auch mit Zustimmung von Entholt und Prüser.

Lübeck-Bremen-Hamburg hat dann allein der Hamburgische Geschichtsverein nach 1933 seine jüdischen Mitglieder aktiv und förmlich hinausgeworfen.<sup>21</sup>

### *Mitglieder, Finanzen, Vorstand*

Ende 1935 begann der Vorstand der Historischen Gesellschaft Bremen, also Entholt, seinen Bericht über das vergangene Geschäftsjahr wie folgt: »In der gewaltigen Umwälzung, die unser Vaterland erfährt, die wir als Zeitgenossen erleben und die nach wie vor unser Denken und Empfinden erfüllt, hat die Historische Gesellschaft bei sich weiter vermindernder Mitgliederzahl auch während des letzten Jahres [1934–1935] zu ihrem bescheidenen Teile ihre Arbeit getan.«<sup>22</sup> Bis 1932 war es üblich gewesen, die Mitgliederzahl in den im Bremischen Jahrbuch veröffentlichten Vorstandsberichten anzugeben (1930: 490; 1932: 370); jetzt wurde diese Tradition unterbrochen. Entholt berichtete in seiner Ansprache zum 75-jährigen Bestehen der Historischen Gesellschaft, die Mitgliederzahl sei »seit der Krisenzeit von 1931/32 auf 300 Mitglieder« gefallen.<sup>23</sup> 1946 wurden 286 Mitglieder gezählt, 1947 nur wenig mehr, 290; große Sprünge machte diese Zahl dann wieder Anfang der 1950er Jahre.

Fallende Mitgliederzahlen bedeuten erhöhte Abhängigkeit eines Vereins von staatlichen und privaten Zuwendungen. Eugen De Porre, von 1977 bis 1994 Vorsitzender der Historischen Gesellschaft, hat später geurteilt, die während der NS-Zeit herausgekommenen acht Bände des Bremischen Jahrbuchs seien Ausweis dafür, dass der finanzielle Zuschuss des Staates nicht gering gewesen sei – »aus welchen Gründen auch immer, bestimmt aber nicht infolge einer Politisierung der Gesellschaft.«<sup>24</sup> Aus den Summen der Einnahmen der Historischen Gesellschaft Bremen, die sich relativ konstant gestalteten, geht die Höhe des Staatszuschusses nicht hervor.<sup>25</sup> 1928 hatten Senat und Bürgerschaft ihren üblichen Zuschuss von 800 auf 2 000 Mark erhöht, aber bald trat infolge der Wirtschaftskrise, die auch mit zahlreichen Austritten verbunden war, ein, was im 68. Bericht (über 1930/31) schon einmal befürchtet worden war:<sup>26</sup> Der Zuschuss wurde wieder gesenkt. 1932 und 1933 ist wieder von 800 Mark die Rede. Es galt also auch fürderhin in besonderem Maße, sich das Wohlwollen

21 Vgl. ausführlich jetzt Asendorf, Antisemitismus (wie Anm. 7).

22 72. Bericht des HGB-Vorstands, in: Brem. Jb. 36, 1936, S. IX.

23 Bericht über das 75-jährige Stiftungsfest der Historischen Gesellschaft, in: Brem. Jb. 38, 1939, S. XV.

24 De Porre, 125 Jahre (wie Anm. 8), S. 19. Vgl. auch De Porres Bemerkung über den Arierparagraphen und die jüdischen Mitglieder, S. 10 (kritisiert in Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«?, wie Anm. 7).

25 HGB-Einnahmen in RM (1929–1945): 10 273 (1929) – 8 450 (1930) – 10 970 (1931) – 3 857 (1932) – 4 210 (1933) – 5 642 (1934) – 6 256 (1935) – 4 519 (1936) – 5 296 (1937) – 4 454 (1938) – 6 414 (1939) – 4 445 (1940) – 6 996 (1941) – 4 677 (1942) – 4 685 (1943) – 5 018 (1944) – 4 042 (1945); um Pfennigbeträge gerundete Angaben gemäß der im Brem. Jb. abgedruckten Vorstandsberichte.

26 Die besonders hohen Einnahmen von 1930/31 hingen wohl mit der Ausrichtung der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins zusammen; ihnen standen entsprechende Ausgaben gegenüber.

des Senats von Jahr zu Jahr zu sichern. Vor einem solchen Hintergrund empfiehlt es sich nicht allein in Diktaturzeiten, ein Regierungsmitglied in den Vorstand zu holen, dagegen muss in solchen Zeiten erwartet werden, dass damit inhaltliche Auflagen verbunden sein können. Ab 1939/40 haben sich die Zuschüsse des Staates (1500 RM) und der staatlich beaufsichtigten Sparkasse, die ihre Spenden von jährlich 1000 RM jeweils auf Antrag der Historischen Gesellschaft und »im Auftrag des Regierenden Bürgermeisters« überwies, auf 2500 RM addiert. Die Mitgliederbeiträge lagen bei ca. 1700 RM. 1940, 1942 und 1943 gab es keine nennenswerten »Drittmittel«. Der Staat war also in diversen Jahren der bedeutendste Geldgeber der Historischen Gesellschaft. Scheinbar hat es wegen der Beiträge im Bremischen Jahrbuch nur einen einzigen, eher kuriosen Konflikt zwischen Historischer Gesellschaft Bremen und Senat gegeben. Beide waren hier gewissermaßen nicht weit auseinander – »aus welchen Gründen auch immer« (um an dieser Stelle nun De Porres Worte in adäquater Weise zu verwenden).

Über die Zusammensetzung des Vorstands der Historischen Gesellschaft Bremen zwischen 1931 und 1949 gibt die folgende Tabelle Auskunft; Beutin, Prüser und Steengrafe mussten 1945 »aus politischen Gründen« ausscheiden.

Die Mitglieder des Vorstands der Historischen Gesellschaft Bremen 1931–1949 (xxx = Vorsitzender; xx Schriftführer / Stellv. Vors.)

Name	'31 <sup>27</sup>	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43	'44	'45	'46	'47	'48	'49
Beutin, <sup>28</sup> Ludwig							x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x
Entholt, Hermann	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
Grohne, <sup>29</sup> Ernst	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

27 Für 1930 ist die Gesamtzahl von 10 Vorstandsmitgliedern angegeben worden, 67. Bericht, in: Brem. Jb. 31, 1931, S. IX.

28 Der Vorstand habe – wie es im 75. Jahresbericht für 1937–1938 (Brem. Jb. 38, 1939, S. IX) heißt – »seinen Kreis« durch Beutin »erweitert«; zwischen 1946 und 1948 scheint sich Beutins Vorstandsmitgliedschaft aufgrund seines laufenden Entnazifizierungsverfahrens in einem Schwebezustand befunden zu haben: gelegentlich wird er als Vorstandsmitglied im Protokoll aufgeführt; im Protokoll der Mitgliederversammlung vom 5. Jan. 1948 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b) heißt es dann, Beutin sei »wiedergewählt« worden, obwohl er bei der ersten Nachkriegsvorstandswahl am 21. Febr. 1946 dem dort gewählten, nur sechsköpfigen Vorstand gar nicht angehört hatte; vgl. aber auch, weiter unten, Anm. 32; zu Beutins Person Ahasver von Brandt, Dem Andenken an Ludwig Beutin, in: HGbl., Jg. 77 (1959), 1-12; Friedrich Prüser, Beutin, Ludwig Karl Johannes, in: Bremische Biographie 1912–1962. Hg. v. d. Historischen Gesellschaft zu Bremen und dem Staatsarchiv Bremen. In Verb. mit Fritz Peters und Karl H. Schwebel bearb. v. Wilhelm Lührs. Bremen 1969, S. 39-40.

29 Zu Grohne (1888–1957) Direktor des Focke-Museums, vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 326.

Name	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43	'44	'45	'46	'47	'48	'49	
Hoff, <sup>30</sup> Richard von				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Kriete, <sup>31</sup> Henrich					x	x	x	x	x											
Lahusen, <sup>32</sup> Diedrich	x	x	x																	
Lonke, <sup>33</sup> Alwin	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Peters, <sup>34</sup> Fritz																		x	x	x
Prüser, Friedrich	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x
Russell, <sup>35</sup> Carl									x	x	x	x	x	x	x	x				
Schecker, <sup>36</sup> Heinrich	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
Schwartz, <sup>37</sup> Emil															x	x	x	x	x	

- 30 Im Vorstandsprotokoll vom 27. Dez. 1934 (STAB 7, 1006, 5 b) heißt es: »Der Vorsitzende [Entholt] teilt vertraulich mit, daß er erwogen habe, Herrn Senator Dr. v. Hoff in den Beirat zu berufen. Der Beirat schließt sich einstimmig an.« Schwarzwälders Verzicht auf eine Nennung der HGB unter den Vereinen, in denen Hoff »aktiv« gewesen sei, ist vor dem Hintergrund dieser Situation vielleicht nachvollziehbar (Lexikon, wie Anm. 2, Bd. 1, S. 398).
- 31 Kriete fungierte als Schatzmeister, vgl. 75. Jahresbericht (wie Anm. 28).
- 32 Arnold Rutenberg, Lahusen, Diedrich Duncan, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 304 f..
- 33 Lonke (vgl. Anm. 2) war Gymnasialprofessor an der Oberrealschule Dechanatstraße, wo auch Hoff unterrichtet hatte. Schwarzwälder (Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 199) hat geurteilt, dass das Kollegium dieser Schule wohl am stärksten nationalsozialistisch durchsetzt gewesen sei.
- 34 Zu Peters (1903–1970) vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 672. Peters, politisch belastet, wurde dem Vorstand 1945 »als Sekretär beigeordnet«; ab 1947 fungierte er laut einer Aufstellung v. 3. Juli 1947 über die aktuelle Besetzung des Vorstandes (STAB 7, 1006, Karton 9) als »kommissarischer Rechnungsführer«, offenbar anstelle des erkrankten Russell (vgl. auch Vorstandsprotokoll v. 2. Okt. 1946, STAB 7, 1006, HGB, 5 b), ist dann aber im Vorstand als Vollmitglied verblieben. Jene Aufstellung, von Prüser abgezeichnet, führt auch Beutin auf, vgl. Anm. 26.
- 35 Russell wurde als Rechnungsführer Nachfolger von Kriete, vgl. 76. Bericht, in: Brem. Jb. 39, 1940, S. IX.
- 36 Zu dem Studienrat Schecker (1891–1944) vgl. Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6), S. 19 (»ein Mann, der an seinem barocken Wesen schließlich mit zugrunde gegangen ist«), aber auch Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 762, wo von 1944 erlittener nervlicher Zerrüttung die Rede ist und (wie bereits 1962 von dems., Schecker, Heinrich Berthold Otto, Dr. phil., in: Brem. Biogr. wie Anm. 28, S. 439–440) der Verdacht geäußert wird, Schecker sei ein Opfer der NS-Euthanasie geworden.

Name	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	'38	'39	'40	'41	'42	'43	'44	'45	'46	'47	'48	'49
Schwebel, <sup>38</sup> Karl Heinz																	x	x	
Spreckelsen, <sup>39</sup> Friedrich von	x	x																	
Steengrafe, <sup>40</sup> Otto		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
Tardel, <sup>41</sup> Hermann	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tidemann, <sup>42</sup> Heinrich	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
Traub, <sup>43</sup> Carl	x	x	x	x															
Vietor, <sup>44</sup> Fritz M.	x	x	x	x															
Wulff, <sup>45</sup> Hinrich																			x

- 37 Schwartz, Dr. phil., Studienrat (1888–1950), war 1947 »Direktor-Stellvertreter« in seiner Schule, vgl. die in Anm. 32 zitierte Aufstellung. Vgl. zu Schwartz vor allem auch, weiter unten, Anm. 111.
- 38 Zu Schwebel (1911–1992) vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 796; Nachruf, in: Brem. Jb. 72, 1993, S. 212–214.
- 39 Hermann Entholt, Friedrich von Spreckelsen. Ein Nachruf, in: Brem. Jb. 38, 1938, S. 269–270. Spreckelsens Beitrag zur 4. Aufl. des »Buchenau«, 1934 (wie Anm. 10) ist politisch unverfänglich ausgefallen.
- 40 Zu Steengrafe vgl. Anm. 4; er war 1932 Nachfolger Spreckelsens geworden. Obwohl er bereits 1945 aus dem Vorstand ausscheiden musste (vgl. auch Vorstandsprotokoll v. 12. Jan. 1948, STAB 7, 1006, HGB, 5 b), wurde im 85. Bericht (Brem. Jb. 43, 1951, S. XI) pietätvoll so getan, als sei er 1947 durch den Tod aus seiner Vorstandstätigkeit herausgerissen worden.
- 41 Zu Tardel (1869–1951), Gymnasialprofessor am Realgymnasium i. R. (seit 1933), vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 874.
- 42 Zu Tidemann (1878–1952), Studienrat – wie Lonke und bis 1933 Hoff – an der Oberrealschule Dechanatstraße, vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 885. Tidemann war letzter Vorsitzender der Literarischen Gesellschaft des Künstlervereins gewesen. Er hatte in der HGB das Amt des Schriftführers »und damit auch das des stellvertretenden Vorsitzenden« aus den Händen Spreckelsens übernommen (68. Bericht des HGB-Vorstandes für 1930–1931, in: Brem. Jb. 34, 1933, S. X), der ein Jahr später ganz den Vorstand verließ.
- 43 Dr. jur. Carl Traub war seit 1930 Rechnungsführer, zuletzt für den Zeitraum 1933–1934, vgl. 71. Bericht, in: Brem. Jb. 35, 1935, S. IX.
- 44 Fritz M. Vietor starb am 31. Jan. 1935 durch einen Unfall, vgl. 72. Bericht, in: Brem. Jb. 36, 1936, S. IX., wo Vietors als eines bedeutenden Mannes in Gesellschaft, Kirche und Wirtschaft gedacht worden ist, vgl. ferner Friedrich Prüser, Die Vietor aus Bremen. Überseekaufleute und Kolonialpioniere, in: Der Schlüssel, Jg. 5 (1940), S. 181–183; zu des kirchlich »positiven« Vietors Mitgliedschaft im Bremer Kirchenausschuss Meyer-Zollitsch, Kirche (wie Anm. 5), S. 70.
- 45 Zu dem Pädagogen Wulff (1898–1978), 1950 Leiter der Pädagogischen Hochschule,

*Entholts Erbe »auf Raten« – Friedrich Prüser*

Prüser hat glaubhaft überliefert, dass in den engeren Zirkel, der die personalen und inhaltlichen Entscheidungen traf – wohl mindestens ebenso sehr »beim Glase Bier bei Würdemann in der Querenstraße« wie im Verlauf der offiziellen, protokollierten Vorstandssitzungen – niemand hineinkam, der nach Entholts Meinung »nicht in diesen Kreis gehörte«. <sup>46</sup>

1935/36 begann die Suche nach einem Nachfolger für Entholt als Leiter des Staatsarchivs. Vor dem Hintergrund der stets naheliegenden Lösung, den Archivleiter auch zum Vorsitzenden des örtlichen Geschichtsvereins zu bestimmen (in Bremen herrschte seit Entholts Vorgänger von Bippen diese Personalunion), handelte es sich auch für die Historische Gesellschaft Bremen um eine wichtige Personalentscheidung. In Ermangelung einer Universität waren in Bremen nur Geschichtslehrer zu rekrutieren, <sup>47</sup> auch standen ausgebildete Archivare nur selten zur Verfügung. Prüser (1892–1874) wurde von Bildungssenator Hoff präferiert, <sup>48</sup> Wirtschaftssenator Otto Bernhard schlug dem federführenden Hoff demgegenüber Dr. Georg Bessell sowie Dr. Ludwig Beutin (1903–1958) vor, <sup>49</sup> von dem bekannt war, dass er sich habilitieren wollte. Beutin vor allem, so Bernhard, habe sich als Wirtschaftshistoriker hervorgetan,

vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 999; Hinrich Wulff, Die bremische Schule 1933–1945. Ein geschichtlicher Bericht. Bremen 1951.

46 Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6), S. 9.

47 Der von einigen vorzuweisende Professorentitel wurde stereotyp nach 15 Dienstjahren als Oberlehrer verliehen. Prüser hat kommentiert, in Tardels Fall sei der Titel »wegen der wissenschaftlichen Leistung seines Trägers redlich verdient« gewesen (Tardel, Hermann August Heinrich, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 514–515).

48 Prüsers »Forschungen über die Güterverhältnisse des Wilhadi-, Stephani- und des Ansgarikapitels 1926–36 wiesen ihn auf die Archivlaufbahn« hat Schwarzwälder rückblickend prognostiziert (Lexikon, wie Anm. 2, Bd. 2, S. 690 f.).

49 Bernhard an Hoff, 13. Januar 1935 (STAB, Pers.-Akte Prüser). Zu Bernhard vgl. Schwarzwälder, Lexikon, wie Anm. 2, Bd. 1, S. 73. – Zu Bessell vgl. ebd., S. 74; Manfred Ernst: Bessell, Georg Otto Adolph, in: Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. Hg. v. Hartmut Bickelmann, Bremerhaven 2002, S. 33–35. Bessell hatte 1935 gerade sein Buch »Bremen. Die Geschichte einer deutschen Stadt« veröffentlicht; Schwarzwälder hat formuliert, dass dieses Buch von einer »nationalen Sichtweise« geprägt gewesen und dass die 1955 besorgte zweite Auflage dann von »politisch anstößigen Formulierungen« gesäubert worden sei; aber in Relation zu Schwarzwälders Äußerungen über Prüser erscheint dies unausgewogen, denn in auffälliger Weise NS-verhaftet war Bessells erste Version nicht ausgefallen, unter Umständen gar zu wenig, um ihm gute Chancen in dem genannten Auswahlverfahren zu eröffnen; er selbst hat in seinem Entnaz.-Verfahren (neben diversen Ungereimtheiten) nicht völlig unglaubwürdig betont, dass er an jenem Buch seit 1930 gearbeitet und darin »keinerlei Konzessionen« an den NS-»Geist« gemacht habe. 1937 ist Bessell dann noch Pg. geworden, angeblich, weil er von der sozialpolitischen Arbeit der Partei angetan gewesen sei (Bessell an den Bremer Senat, 21. Aug., 1946, Entnaz.-Akte Bessell). Sein Beitrag in Knittermeyer / Steilen (wie Anm. 12), Bremen und das Reich, S. 86–101, ist politisch nicht stark markiert. –

und in dieser Eigenschaft könne er Bremen an der Spitze des Staatsarchivs besonders nützlich sein. Dass Beutin, der eine Reihe von Jahren später, 1951, einen Lehrstuhl für Wirtschaftsgeschichte in Köln erhielt, gegenüber Prüser der wissenschaftlich Fundiertere war, dürfte sich damals noch nicht so deutlich abgezeichnet haben, wie man dies heute zu beurteilen vermag. Vor allem aber sind Berufungsverfahren soziale, nicht selten politische Prozesse (nicht nur in Zeiten der Diktatur). Prüser war der Ältere, hatte Arbeiten vorgelegt, die zumindest auf den ersten Blick hin stärker bremisch-archivarisch ausgerichtet waren, war nicht zuletzt parteipolitisch stärker markiert.

Prüser hatte sich nach dem Ersten Weltkrieg sowohl dem Stahlhelm als auch der linksliberalen DDP angeschlossen. Während dieses politische Engagement während der zwanziger Jahre geruht habe, sei er dann aber 1933 wieder dem Stahlhelm beigetreten – auf Anraten seines Schuldirektors, wie er angab, »zum anderen gerade aus Opposition gegen die totalen Ansprüche der NSDAP und ihrer Gliederungen«. Als der Stahlhelm 1934 »zur SA-Reserve hinübergedrückt« wurde, hätte er nicht mehr das Wagnis eingehen wollen, sich dem zu widersetzen.<sup>50</sup> Wiederum »hineingekommen« sei er 1938 auch in die NSDAP – »ohne daß ich um meine Zustimmung gefragt worden wäre«. Die auf diese Weise »gezwungenen Mitglieder der Partei« – darunter im Staatsarchiv der Inspektor Fritz Peters – hätten manch klares Wort ausgetauscht, sich alle aber vor den Dienstvorgesetzten hüten müssen, insbesondere dem SA-Standartenführer Günther Hoffmann, der als Oberregierungsrat in der Behörde für Kunst und Wissenschaft sogleich nach dem Senator kam.

#### *Um die Leitung des Bremer Archivs: Prüser vs. Beutin*

Die Gauleitung Weser-Ems der NSDAP äußerte am 18. April 1936 – nach Rückfrage bei der SA – »keine Bedenken« gegen Prüsers Ernennung. Unter anderem hatte er im niedrigen Rang des »Rottenführers« die Funktion eines »Leiters für politische Schulung im Sturm 2/R75« innegehabt; später war er – angeblich ohne sein Zutun – noch zum Oberscharführer und Truppführer befördert worden.<sup>51</sup>

Anfänglich war auch Hermann Meinert (1894–1987) in Vorschlag gebracht worden, der nach seiner Ausbildung in der Archivschule Berlin-Dahlem (also als fertiger Archivar), »weil in Bremen keine Stelle frei war« (Prüser), in den preußischen Archivdienst und nach dem Krieg ins Stadtarchiv nach Frankfurt am Main ging; 1962 wurde er zusammen mit Percy Ernst Schramm und Ahasver von Brandt zum Ehrenmitglied der HGB ernannt, erschien aber – warum auch immer – nicht zum Festakt (vgl. Friedrich Prüser, Die Hundertjahrfeier, in: Brem. Jb. 49, 1964, S. 1-30, hier S. 24). Schließlich hat noch HGB-Vorstandsmitglied Schecker kandidiert (Schwarzwälder, Lexikon, wie Anm. 2, Bd. 2, S. 762).

50 Vgl. zu diesen Vorgängen Inge Marssolek / René Ott, Bremen im Dritten Reich. Anpassung, Widerstand, Verfolgung, Bremen 1986, S. 126 ff. – Einerseits war das Vorgehen der SA abschreckend, andererseits aber nicht weniger *abstoßend*, so dass verwundern mag, warum Prüser nicht mit einigem Aufwand versucht hat, einer Integration in die SA zu entgehen.

51 Prüser an Schulsenator Christian Paulmann, 6. Dez. 1946 (StAB, 7, 111, NL Prüser, Karton 8).

Beutin hingegen hatte der SA 1934/35 angehört, war dann aber ausgeschieden, und die SA sah sich außerstande, seine Bewerbung zu kommentieren. Beutin ist 1937, als Prüser schon als Archivdirektor amtierte, dann noch der NSDAP beigetreten, und zwar – wie er unter Hinweis auf seinen Habilitationswunsch angegeben hat – »unter einer gewissen Zwangslage«. <sup>52</sup>

In einem am 16. März 1938 vor der Historischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag unter dem zu politischen Bekenntnissen einladenden, durch die Verwendung des Schicksals-Begriffs unprofessionell anmutenden Titel »Die deutsche Nordseeküste als Schicksalseinheit« hat Beutin zu Rassenlehre und »Geopolitik« nur in relativierender Weise Stellung bezogen und das übliche ideologische Vokabular (»blutmäßige Einheit«, »rassische Herkunft«, »Organ des Volksganzen«) nur spärlich benutzt, <sup>53</sup> sich also von seiner Zwangslage nicht zu einer Tirade hinreißen lassen – wenn sein Aufsatz, ohne einen einzigen Fußnotenverweis und unter wortkarger Bezugnahme nur auf zwei andere Gelehrte – auch auffallend essayistisch ausgefallen ist. Das von Tidemann gefertigte Versammlungsprotokoll wirft ein Licht auf den damals aktuellen Hintergrund: »Der Vorsitzende [Entholt] gedenkt in besonders warmherzigen Worten der Angliederung Österreichs an Deutschland [am 12. März 1938] als einer weltgeschichtlichen Heldentat des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler. Dann spricht Studienrat Dr. Beutin«; er sei dabei von Josef Nadlers deutscher Stammesgeschichte ausgegangen; <sup>54</sup> sein Fazit: »Die neueste Zeit der

52 Beutin an die Bremer Militärregierung, 30. Juni 1946 (STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Beutin); der Parteibeitritt sei ihm vom Dozentenführer der Universität Hamburg, wo er sein Habilitationsverfahren betrieb, dringend nahegelegt worden. Die Habilitation sei gleichwohl unter »den größten Schwierigkeiten« erfolgt, sehr spät auch erst, 1943. Paulmann (SPD) beantragte am 22. August 1946 gegenüber der amerikanischen Militärregierung, Beutin in Bremen berufstätig bleiben zu lassen; die britische Militärregierung habe ihn als Dozenten an der Hamburger Universität bestätigt, es bestehe die Gefahr, ihn an Hamburg zu verlieren. Beutin sei allein als Blockwart in der NSV tätig gewesen, seit 1936.

53 Ludwig Beutin, Die deutsche Nordseeküste als Schicksalseinheit, in: Brem. Jb. 38, 1939, S. 1-21, hier S. 1. Der Aufsatz war gleich zu Beginn des Bandes plaziert, gleich hinter dem 75. HGB-Vorstandsbericht, der auch einen ausführlichen »Bericht über das 75jährige Stiftungsfest der Historischen Gesellschaft« einschloss.

54 Vgl. ebd., S. 11, wo nur ganz kurz von »J. Nadler« die Rede ist. Den österreichischen Literaturhistoriker Nadler (1884–1963) hier zu zitieren, passte freilich zur Situation. Nadler hatte in seinem Hauptwerk, der »Literaturgeschichte der deutschen Stämme und Landschaften«, Regensburg 1912–1918, wesentlich auch »völkische« Aspekte zugrundegelegt. In der 4. Aufl. dieses Werks (Berlin 1938–1941) fanden sich dann auch antisemitische Töne angeschlagen (nach 1945 wurde auf die 3. Aufl. zurückgegriffen); mittlerweile hatte Nadler u. a. noch publiziert: Das stammhafte Gefüge des deutschen Volkes, München 1934, vgl. Jan Zimmermann, Die Kulturpreise der Stiftung F.V.S. 1935–1945. Darstellung und Dokumentation. Hg. v. der Alfred-Toepfer-Stiftung F.V.S., Hamburg 2000, S. 152-164; Wolfgang Müller-Funk: Josef Nadler. Kulturwissenschaft in nationalsozialistischen Zeiten?, in: Die »österreichische« nationalsozialistische Ästhetik, hg. v. Ilija Dürhammer / Pia Janke, Wien 2003, S. 93-110. – Der zweite Historiker, dessen Namen Beutin fallen ließ (ohne Nennung des Vornamens), war der Niederländer Pieter Geyl

Reichspolitik gibt der Küste erst die Einheit.« Trotz eines Seitenhiebs auf den eine schwächliche Dekadenz demonstrierenden Buddenbrooks-Roman (S. 6), trotz Erwähnung des Krieges der heroischen Stedinger (S. 9f.), trotz Beschwörung der Notwendigkeit eines starken, die zerrissenen deutschen Lande zusammenführenden Staates (S. 14) wird der halbherzige Text weder bei Politikern noch ideologisch »aufgeheizten« Universitätsprofessoren Begeisterung ausgelöst haben.

1936 hatten die Archivdirektoren-Kandidaten Prüser und Beutin einen Kurzvortrag vor dem Senat gehalten,<sup>55</sup> Prüser war daraus als der Auserkorene hervorgegangen und hatte dann ein archivistisches Praktikum in Berlin gemacht, bei dem Generaldirektor der Preußischen Staatsarchive, Albert Brackmann.<sup>56</sup> Einer von Prüsers Entnazifizierungs-Entlastungszeugen, Alfred Gildemeister, Mitglied der Historischen Gesellschaft, hat angegeben, Prüser sei von Entholt zu seinem Nachfolger vorgeschlagen worden.<sup>57</sup> Die Auswahl des Archivdirektors erfolgte sicherlich auch unter dem Aspekt einer zukünftigen Führerschaft an der Spitze der Historischen Gesellschaft, einer Vertretung der Gesellschaft im Hansischen Geschichtsverein und an anderen Stellen in der Öffentlichkeit. Mit Beutin ist Entholt 1937 publizistisch hervorgetreten,<sup>58</sup> zusammen mit Prüser nicht, aber als Entholt in der Sitzung des Vorstands der Historische Gesellschaft am 17. Mai 1938 einige Aufgaben delegierte, schlug er vor, das Winter(vortrags)programm und die Leitung dieser Vortragsveranstaltungen sollten durch den Schriftführer (und deshalb traditionell als Stellvertreter geltenden) Tidemann sowie durch Prüser übernommen werden; für Prüser sprach formell sein neues Amt als Archivdirektor.

(1887–1966), der (Amsterdam 1931–1934) eine zweibändige »Geschiedenis van de Nederlandsche stam« veröffentlicht hatte (die 1959 noch durch einen dritten Band ergänzt wurde); Geyl, der nichts von »Geschichtsgesetzen« hielt, auch nichts von rassistischem Materialismus, aber als Verfechter einer »großniederländischen Geschichte« auftrat, geriet während der deutschen Besatzungsherrschaft mit den Okkupanten in Konflikt und verbrachte u. a. 14 Monate im KZ Buchenwald. Vgl. u. a. H. W. von der Dunk: Twee historici in hun tijd. Pieter Geyl en Gerhard Ritter, Amsterdam 1999.

55 STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Prüser; Erich von Lehe, Friedrich Prüser gest., in: HGBll., Jg. 93 (1975), S. 1-9, hier S. 2.

56 Prof. Dr. Albert Brackmann (1871–1951) war zusammen mit Entholt im Vorstand des HGV. Ingo Haar, Osteuropaforschung und »Ostforschung« im Paradigmenstreit. Otto Hoetzsch, Albert Brackmann und die deutsche Geschichtswissenschaft, in: Hundert Jahre osteuropäische Geschichte. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, hg. v. Dittmar Dahlmann, Stuttgart 2005, S. 37-54.

57 Gildemeisters Erklärung vom 15. Dez. 1945 in: STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Prüser; vgl. auch Anm. 46. – Prüser hat in diesem Verfahren angegeben, als Leiter der »Maus« habe er sich »der immer wieder versuchten Überführung in einen von der Partei aufzurichtenden sippenkundlichen Verband immer wieder erfolgreich widersetzt.

58 Hermann Entholt / Ludwig Beutin, Bremen und Nordeuropa, Weimar 1937 (Quellen und Forschungen zur Bremischen Handelsgeschichte, Bd. 1); dies., Bremen und die Niederlande, Weimar 1939 (dito, Bd. 2).

### *Prüser Weg an die Spitze der Historischen Gesellschaft Bremen*

Prüser hat für sich in Anspruch genommen, sein Amt »als Archivdirektor allezeit unbeeinflusst von parteimäßigen Rücksichten geführt« zu haben, ferner, dass »keine« seiner Veröffentlichungen, »keiner« seiner öffentlichen Vorträge »irgendwie mit Parteipolitik zu tun« gehabt hätte, und er ist gar so weit gegangen, sich eine Art gelinden Widerstands zu attestieren: »Wohl aber betrafen einige [sic!] der wichtigsten und umfangreichsten Veröffentlichungen Angelegenheiten, die von der Partei beargwöhnt, wenn nicht gar abgelehnt wurden. Ich verweise im besonderen auf mein dickleibiges Buch ›Achthundert Jahre St. Stephanikirche‹; es war immerhin ein Wagnis, es zu einer Zeit erscheinen zu lassen, als der kirchengegnerische Nationalsozialismus auf der Höhe seiner Macht stand«. <sup>59</sup> Dagegen habe er einen durch Hoff ihm erteilten »Forschungsauftrag« über den Stedinger Krieg »immer wieder hinauszuzögern gewußt«, weil Hoff's Intentionen »aus dem nationalsozialistischen Ideengut gespeist waren«. <sup>60</sup>

59 Friedrich Prüser, *Achthundert Jahre St. Stephanikirche*. Ein Stück bremischer Geschichte, Bremen 1940. Da Prüser sich schon seit Jahren auf dem Gebiet der bremischen Kirchengeschichte profiliert hatte, u. a. durch »Die Güterverhältnisse des Wilhadi-Stephani-Kapitels in Bremen«, in *Brem. Jb.* 30, 1926, S. 161-203, Forts. in: *Brem. Jb.* 31, 1927, S. 108-180; ders.: *Bremische Stiftskirchen des Mittelalters in Wirtschaft und Kultur*, in: *Brem. Jb.* 37, 1937, S. 30-63, dürfte seine Stephani-Schrift auch von NS-Seite, zumal von Seiten des Prüser doch gewogenen Hoff, als »Baustein« im Rahmen des Prüser'schen Hauptthemenbereichs gesehen worden sein, zumal »der Nationalsozialismus« gegenüber der Institution der Evangelischen Kirche gar nicht so bedingungslos feindlich eingestellt war – sofern den NS-treuen »Deutschen Christen« darin die führende Rolle zufiel oder zumindest in Aussicht stand, oder aber wenn (wie in Bremen) eine Pattsituation entstanden war, vgl. Meyer-Zollitzsch, *Kirche* (wie Anm. 5), S. 88. Zwar war die Stephanigemeinde den Deutschen Christen überwiegend negativ gegenüber eingestellt (vgl. Schwarzwälder, *Geschichte*, Bd. 4, wie Anm. 6, S. 217), es handelte sich aber auch nicht etwa um eine Hochburg des kirchlichen Liberalismus, und Prüser referierte am Schluss seiner Abhandlung (S. 596 ff.) die nach 1933 in der bremischen Kirchenlandschaft eingetretenen Änderungen gewiss ein wenig reservierter als er andernorts die politischen Veränderungen kommentiert hatte (vgl. ders., *Schulwesen*, wie Anm. 11; *Zwölfhundert Jahre*, wie Anm. 12), wenn seiner relativ detaillierten Darlegung der neuen Macht- und Kompetenzverteilung auch ein bestätigender Ton eignete; er verschwieg allerdings – in der NS-Zeit nicht alltäglich – die Zerreißprobe nicht, der sich die Stephanigemeinde ausgesetzt (gesehen) hatte. – Wenn Prüser tatsächlich eine weitere Schrift veröffentlicht hätte, die ihm als Beweis für seine Skepsis gegenüber dem NS-Regime hätte dienen können, so wäre sie wohl kaum ungenannt geblieben.

60 Hoff hat sich für einen derartigen Vorschlag (ob es sich tatsächlich um einen »Forschungsauftrag« handelte?) ggf. wohl durch den Roman von Wolfgang Schreckenschach, *Die Stedinger. Das Heldenlied eines Bauernvolkes*, Berlin 1937, inspirieren lassen; am Ende der 2. Aufl. fand sich u. a. ein Urteil aus dem Amtsblatt des Reichserziehungsministeriums (»Deutsche Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung«): »Gerade unsere Tage haben ein besonders feines Verständnis für das einmalige Schicksal dieses urdeutschen Bauernvolkes, das uns zwingt, Parallelen

Prüser, für den die eigentliche Katastrophe des Zweiten Weltkriegs offenbar die Zerstörung des Bremer Archivgebäudes darstellte, war pikiert, als er 1945 von der Spitze des Staatsarchivs und aus dem Vorstand der Historischen Gesellschaft zurücktreten musste, und er hat dann bis zu seinem Sturz als Vorsitzender (1964) nicht viel an Einsicht gewonnen: Zu den Behinderungen, die »der letzte Krieg« für die Historische Gesellschaft mit sich gebracht hätte, sei erschwerend hinzugekommen, »daß ›politische Gründe‹, die bekannte Entnazifizierungsgesetzgebung samt ihren Vorstufen, den Bestand des Vorstandes erschütterten. Es hat Jahre gedauert, bis hier wieder alles so beieinander war, daß eine gedeihliche Weiterentwicklung gewährleistet erschien«. <sup>61</sup> Prüser ließ den Leser nicht rätseln, wer in jenen Jahren die ausschlaggebende Person gewesen sei: »Unter dem neuen Vorsitz Friedrich Prüser, der mit seinem Streben, das Verständnis für Bremens Geschichte in weitere Volkskreise hineinzutragen«, Erfolg gehabt habe, war die Mitgliederzahl nun allerdings in der Tat merklich gestiegen.

Am 8. Mai 1947 war der amerikanischen Militärregierung eine Petition mit über 50 Unterschriften von nach eigenen Angaben unbelasteten Personen eingereicht worden, die »die Wirksamkeit des Herrn Dr. Friedrich Prüser teils in der Historischen Gesellschaft, teils in seiner Eigenschaft als Leiter des Staatsarchivs, teils im Kreise des Vereins für Niedersächsisches Volkstum« beobachtet hätten: »Wir halten ihn für einen anständigen, demokratisch eingestellten Menschen, der beim Aufbau eines neuen demokratischen Deutschlands wertvolle Mitarbeit leisten könnte«. <sup>62</sup>

Welche Einstellungen hat Prüser – vor, während und nach der NS-Zeit in Mitgliederschaft und Publikum – »bedient«? Die massenhafte Teilnahme an NS-Veranstaltungen, der oftmals echt empfundene Beifall, der dem totalitären Regime gespendet wurde, die Denunziationen, mit denen sich einfache Bürger gegenseitig ihr Leben zu erschweren suchten <sup>63</sup> – all diese bekannten Phänomene können uns als Warnung davor dienen, unsere Urteile, die ganze

in der jüngsten deutschen Vergangenheit aufzusuchen.« – 1934 war des Ereignisses vielfach in schwülstig-politisierender Weise gedacht worden, vgl. Rede des Reichsbauernführers und Reichsministers R. Walther Darré anlässlich der 700-Jahr-Gedenkfeier des Stedinger Freiheitskampfes in Altenesch am 27. Wonne-  
mond (Mai) 1934, Berlin 1934. Prüser's Zögern war – ggf. – taktisch klug, denn er hätte den Grad der politischen Tendenziosität wohl kaum noch steigern können, während es ihm keinerlei Verdienst eingebracht hätte, dem ideologischen »Wein« den einen oder anderen wissenschaftlichen »Wermutstropfen« hinzuzufügen. In entfernt vergleichbarer Lage befanden sich die Lübecker Georg Fink und Ahas-  
ver von Brandt, als von politischer und literarischer Seite Stimmen laut wurden, den einstigen Lübecker Bürgermeister und Rebellen Jürgen Wullenwever zu einem historischen Helden im NS-Sinn hochzuspielen, vgl. Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«? (wie Anm. 7).

61 Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6), S. 21; vgl. zum Verlauf der Entnazifizierung in Bremen Marbolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50), S. 441 ff.; Hans Hesse, Konstruktionen der Unschuld. Die Entnazifizierung am Beispiel von Bremen und Bremerhaven. 1945–1953 (VStAB, Bd. 67), Bremen 2005.

62 STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Prüser.

63 Vgl. zu solchen Denunziationen Marbolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50), S. 169 ff.

gesellschaftliche Gruppen oder Gruppierungen (also hier »die« Historische Gesellschaft Bremen) betreffen, stets nur auf die im Vordergrund stehenden »Verantwortlichen« zu beziehen. Gut vorstellbar, dass es Prüser (innerhalb der seiner Persönlichkeit gesetzten Grenzen) nach 1945 vergleichsweise leichter gefallen ist, sich den gewandelten politischen Rahmenbedingungen anzupassen, als so manchem in diesem Sinn »ewiggestrigen«, auf entsprechende Weise aber nicht weiter hervorgetretenen Vereinsmitglied.

An der Vorstandssitzung am 14. Oktober 1948 nahm Prüser wieder teil – für das Protokoll zu selbstverständlich, um einer Bemerkung zu bedürfen.<sup>64</sup> Ziemlich genau zwei Jahre später schlug der Vorsitzende Entholt Prüser als seinen Nachfolger vor – da Prüser wieder Staatsarchivdirektor geworden war, eine naheliegende Lösung.<sup>65</sup> So erhielt die Historische Gesellschaft Bremen, die während der NS-Zeit einen zutiefst bürgerlich-konservativen, zu Konzessionen bereiten, aber vergleichsweise doch reservierten »Führer« an ihrer Spitze gehabt hatte, nun nach Ende von NS-Zeit und Entnazifizierung ein ehemaliges Parteimitglied zum Vorsitzenden, das sich – deutlicher als der vormalige »Führer« – während der Hitlerdiktatur zu einigen wenig menschenfreundlichen Äußerungen hatte hinreißen lassen. 1952, als Prüser sein 60. Lebensjahr vollendete, waren sämtliche Vorstandsmitglieder der Ansicht, dass ihm der Professorentitel »zuteil werden müsse«.<sup>66</sup> Der zuständige Bildungssenator Willy Dehnkamp (SPD) hat sich dem nicht angeschlossen, Prüser aber 1957 die Senatsmedaille für Kunst und Wissenschaft verliehen.<sup>67</sup> Prüser, der es sich hätte leisten können, hat sich aber auch in der Folgezeit zu einer auf die NS-Zeit bezogenen Aufarbeitung, gar Selbstkritik nie eingelassen. Nicht nur sein 1962 präsentierter Rückblick über die letzten 40 Jahre der Historischen Gesellschaft war von Selbstgerechtigkeit geprägt, sondern auch sein Bericht über die Hundertjahrfeier und wohl auch diese von ihm organisierte Feier selbst. 1964 verlor er zwar den Vorsitz – nach Auseinandersetzungen mit seinem seit 1957 im Amt befindlichen Archivdirektorennachfolger Karl H. Schwebel und anderen –, keineswegs jedoch aufgrund der von uns hier eben genannten Versäumnisse in Bezug auf die NS-Zeit.

#### *1941 – verstärkte Gleichschaltung durch die Wittheit*

Am 24. September 1933 hatte Entholt den Lübecker Archivleiterkollegen und Vorsitzenden des HGV, Johannes Kretzschmar, gewarnt, die Reichskulturkammer werde die Selbständigkeit der Geschichtsvereine gefährden; die

64 Die Mitgliederversammlung am 5. Jan. 1948 hatte ihn offenbar nicht gewählt, denn im Protokoll der Vorstandssitzung am 12. Jan. (STAB 7, 1006, HGB, 5 b) war er in die von Peters vorgenommene Aufzählung »sämtlicher Vorstandsmitglieder« nicht aufgenommen worden.

65 Lehe, wie Prüser Pg., 1958 Verfasser einer »Heimatchronik« (derer Hamburgs), lässt in seinem Nachruf auf Prüsers »Heimkehr« unmittelbar die erneute Übernahme des Archivdirektorpostens folgen, erwähnt aber (S. 6) wohlwollend Prüsers 1975 nun wirklich nicht mehr zitierfähigen Artikel in Knittermeyer / Steilen (wie Anm. 12).

66 HGB-Vorstandsprotokoll, 5. Februar 1952 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b).

67 Lehe, Prüser (wie Anm. 55), S. 8.

1924 begründete Bremer Wissenschaftliche Gesellschaft (BWG), eine Dachorganisation von Vereinen, die unterschiedliche Disziplinen pflegten (und als deren Vizepräsident Entholt fungierte), werde »in den nächsten Tagen den Kampf um ihre Selbständigkeit beginnen«. <sup>68</sup> Der NS-Senat berief aber am 17. Oktober 1933 just Entholt als BWG-Präsidenten, und dieser berief seinerseits gemäß dem Führerprinzip die Mitglieder des Vorstands, inklusive des vom Senat nominierten »Kulturpolitikers« Dr. Adolf Seidler. <sup>69</sup> Die Vortragsreihen der Gesellschaft berücksichtigten nationalsozialistische Themen. <sup>70</sup> 1936 trat der Mitgründer und bisherige Schriftführer der BWG, Dr. Hinrich Knittermeyer (1891–1958) an Entholts Stelle, der Direktor der Stadtbibliothek, ein ehrgeiziger philosophischer Schriftsteller, der schon 1933 Mitglied der NSDAP geworden, 1934 bis 1936 auch Mitglied der »Deutschen Christen« gewesen war. Er organisierte eine Vortragsreihe »Fragen des deutschen Ostens«, und er beugte sich sogleich auch über teils wieder hervorgeholte, teils neu konzipierte Pläne, wie aus der BWG eine »Akademie für das staatliche wissenschaftliche Vortragswesen« gemacht werden könnte – als Vorstufe zu einer Bremer Universität, in deren Rahmen er – so dachte Knittermeyer (1939 vom Senat zum Professor ernannt) ganz zweifellos – als Philosophieordinarius und Rektor würde fungieren können.

Am 27. Dezember 1940 wurde dem Regierenden Bürgermeister Böhmecker von einem noch nicht identifizierten Verfasser ein dreiseitiges Exposé »Gedanken über eine weitere Ausgestaltung des wissenschaftlichen Vorlesungswesens zu einer Art von Akademie [...] auftragsgemäß vorgelegt«. Es sprach sich für eine Wiederanknüpfung an die rühmliche Tradition des *Gymnasium illustre* aus: »In dem Großdeutschland, das wir nach dem Kriege erhoffen und erwarten dürfen, wird auch ein allgemeiner kultureller Aufschwung erfolgen, und Bremen, das von 1600 bis 1800, also zweihundert Jahre lang, eine zu

68 Entholt an Kretzschmar, 26. Sept. 1933 (Archiv der Hansestadt Lübeck / AHL, HGV, NL Kalkbrenner). Zu den ersten Bremer Vereinigungen, die der Gleichschaltung unterworfen wurden, gehörte die BWG nicht, vgl. Marbolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50). S. 142 f.

69 Schwarzwälder, Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 211, bezeichnet Entholts Berufung als »überraschend« (und lässt sowohl offen, ob er sich damit nur auf Entholts Parteilosigkeit bezieht, als auch, unter welchen mikropolitischen Umständen Entholt an die Stelle des bisherigen Präsidenten, des Mediziners Prof. Dr. Hans Meyer, getreten ist); vgl. ferner ders., Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 994 (Artikel »Wittheit«); der Studienrat Seidler nahm diverse Funktionen in der NSDAP ein, auch im »Kampfbund für deutsche Kultur«, arbeitete zeitweise als persönlicher Referent von Senator Hoff, dann als Oberregierungsrat in dessen Behörde, vgl. Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933–1945. Eine Chronik. Bremen 1951, S. 11, 13, 93 etc.; ferner Schwarzwälder, Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 205, 356. Man beachte, wie Karl H. Schwebel (Hermann Entholt. In Memoriam, in: Brem. Jb. 48, 1959, S. 1–17, hier S. 16) dieses ambivalente Datum in der Vita Entholt umgangen hat.

70 Marbolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50), S. 143. Schwebel, Entholt (wie Anm. 6), S. 3, hat formuliert, zwischen Entholt und dem NS-Regime habe ein Verhältnis kräftiger Abneigung geherrscht, aber das ist, wie man an Entholts Positionen zwischen 1933 und 1945 sehen kann, übertrieben.

jener Zeit hochbedeutende Akademie mit allen vier Fakultäten besaß, darf dabei nicht zurückstehen.« Die wiederholte Erwähnung, die das Kolonialmuseum in diesem Schreiben fand, ferner ein nicht ohne Neid auf »das bereits groß aufgezogene hamburgische Kolonialinstitut« geworfener Seitenblick weisen auf den Leiter des Kolonialmuseums, Roewer, als Verfasser hin, der von seinem ehrgeizigeren Mitarbeiter Herbert Abel (1911–1994) inspiriert worden sein mag.<sup>71</sup> Als Leiter der »Akademie« wurde Knittermeyer vorgeschlagen.

Am 15. März 1941 unterrichtete Entholt den Vorstand der Historischen Gesellschaft von den Plänen, die wissenschaftlichen Vereine »unmittelbar im Rahmen einer größeren Organisation dem Staate als Dienststellen« einzugliedern; dafür würden den Vereinen auch umfangreichere staatliche Geldmittel in Aussicht gestellt; »der Beirat erklärte sich mit einer entsprechenden Umgestaltung der BWG einverstanden.«<sup>72</sup> Böhmeckers Erlass zur Errichtung der Wittheit datiert vom 6. Juni 1941. Dieses »Wissenschaftliche Amt«, sollte zur Erfüllung seiner Aufgaben »die wissenschaftlichen Vereine heran« ziehen. Die Aufsicht lag bei Hoff, die wissenschaftlichen Vereine fanden sich »eingegliedert«, also auf zusätzliche Weise gleichgeschaltet. Dadurch, so Böhmecker, werde die Arbeit in den Vereinen nicht gestört, sondern im Gegenteil gefördert.<sup>73</sup> Entholt gehörte dann, wie auch Roewer und Prüser (als Staatsarchivdirektor), dem von Knittermeyer mit Hilfe des Leiters der Finanzverwaltung, Richard Duckwitz, geführten Wittheits-Beirat an.<sup>74</sup> Böhmecker nahm freilich die Kolonialwissenschaft oder -historie nicht unter die in der umfangreichen Begründung seines Wittheit-Erlasses aufgezählten »neuen Wissenschaften« auf, die es jetzt »vernehmlich zu Gehör« zu bringen gelte – »die Rassenkunde, die Vorgeschichte, die Technik«.

Die später von Knittermeyer und Abel mehrfach wiederholte Version, die Wittheit in dieser Form wäre ein defensiver Schachzug gegen die Expansionsgelüste des – im Rahmen der Gemeinschaft »Kraft durch Freude« fungierenden Amtes »Deutsches Volksbildungswerk«, gewesen, welches sich angeschickt hätte, die BWG gewissermaßen zu »schlucken«,<sup>75</sup> erscheint als Schutzbehauptung.

71 STAB 7, 111, NL Prüser, Karton 1; ebenfalls in 7, 1049, Wittheit 1. Zum *Gymnasium illustre* und zu dem ehemaligen Lehrer Carl Friedrich Roewer, der seinen Museumsleiterposten aufgrund seiner Parteimitgliedschaft erhalten hatte, dessen politische Ambitionen und Fähigkeiten sich aber wohl in Grenzen hielten, vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 336 ff., und Bd. 2, S. 747 f.

72 Vorstandsprotokoll, 13. März 1941 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b); die politisch bedeutsamen Protokolle sind – vermutlich zur Verteilung an Senator Hoff und andere – maschinenschriftlich erstellt worden; an einen außerhalb des Vereinsvorstands befindlichen Adressaten richtete sich wohl auch der Satz. »Der Vorsitzende bittet eindringlich um Bewahrung gebotenen Stillschweigens über die ganzen Vorgänge und die von ihm gemachten Mitteilungen.« Auch das Protokoll der Sitzung v. 16. Dez. 1936, das sich mit dem durch Hoff inkriminierten Rühnick-Aufsatz befasste, hatte diese Form erhalten.

73 Die Wittheit zu Bremen. Bericht über die Gründung des Wissenschaftlichen Amtes der Hansestadt Bremen 1941/42, Bremen 1942, S.

74 Zu Richard Duckwitz vgl. Marßolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50), S. 366 f.; Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 213 f.

tung.<sup>76</sup> Gewiss, am 8. Juni 1939 hatte Hoff in einer Senatssitzung vorgetragen, »daß die vom Reichserziehungsministerium in Verbindung mit Gliederungen der Partei ins Lebens gerufene Erwachsenenbildung unter Umständen eine Gefahr für unser Wissenschaftliches Vorlesungswesen« im Rahmen der BWG bedeute, und er hatte vorgeschlagen, diese – offenbar rückwirkend – ab 1. April 1939 »auf die Gemeinde Bremen« zu übernehmen und als ihren kommunalen Träger keine andere Institution zu bestimmen als Knittermeyers »Bibliothek der Hansestadt Bremen«.<sup>77</sup> Vorbehalte aus anderen Institutionen und einigen Vereinen (vermutlich nicht zuletzt von Seiten des mit Knittermeyer stets in einem Spannungsverhältnis befindlichen Entholt) haben dann wohl zu der Schöpfung der Wittheit geführt. Hoff, dessen Volkshochschulkonzeption seit 1933 keine bürgerliche oder gar sozialistische Konkurrenz mehr leiden musste, hatte 1935 nichts gegen die Einverleibung der Bremer Volkshochschule in das Deutsche Volksbildungswerk einzuwenden gehabt, aber das letztere hatte – wie es jetzt hieß – »trotz hingebender Bemühungen seiner Leiter in Bremen nur langsam Wurzel« zu fassen vermocht. Hoff und Knittermeyer hatten sich dafür entschieden, Wissenschaftliches Vorlesungswesen einerseits, Volksbildung (»ohne trügerische Allgemeinbildung«, in Knittermeyers Worten) andererseits zu trennen und auf eine ähnliche Art zu Bremer Gemeindeämtern zu machen: Am 28. September, einen symbolisch deutlichen Monat nach der Wittheitsgründung war es wiederum Knittermeyer, der die Festrede zur Eröffnung der »Volksbildungsstätten der Hansestadt Bremen« hielt.<sup>78</sup>

75 Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6), S. 4, schrieb, die BWG sei »für eine Reihe von Jahren als staatliches Amt geführt« worden, »um sie vor dem Zugriff von ›Kraft durch Freude‹ zu sichern«. Die Wittheit blieb aber bis zum Ende der NS-Zeit staatliches Amt, und nichts deutet darauf hin, dass an diesem Status etwas geändert werden sollte, etwa dann, wenn die angeblich von Seiten der KdF drohende Gefahr vorüber sein würde; die Wittheit wurde dann erst 1950 reprivatisiert, vgl. Herbert Abel: Zur Entwicklung des Publikationswesens der Wittheit (1924–1974), in: Schrifttum der Wittheit zu Bremen. Bibliographie der Veröffentlichungen 1924–1974, hg. v. dems., Bremen 1977, S. 5–16, hier S. 8 f.

76 Möglicherweise hat es auf Bremer Ebene solche Ambitionen gegeben, aber der Aufgabenkatalog des Deutschen Volksbildungswerks verlangte keineswegs eine Integration wissenschaftlicher Vereine, vgl. Wolfhard Buchholz: Die nationalsozialistische Gemeinschaft »Kraft durch Freude«. Freizeitgestaltung und Arbeiterschaft im Dritten Reich. München. Diss. phil. 1976, S. 238 ff., und so hätte es ausgereicht, wenn die BWG sich – einmal angenommenen – Einverleibungsgelüsten der Bremer Niederlassung des Deutschen Volksbildungswerks gegenüber ablehnend verhalten und dabei den informellen oder formellen Rückhalt des »Regierenden Bürgermeisters« erfahren hätte.

77 Senatsprotokollauszug in STAB 7, 1049, Wittheit 1. Hervorzuheben lohnt es sich, dass im Senat bei politisch passender Gelegenheit die »Bremen« geschuldete Loyalität ausdrücklich höher bewertet werden konnte als jene gegenüber der Partei. Herbert Schwarzwälder ist in seinen nicht immer ganz übersichtlichen Ausführungen zu diesem Thema der Version von Abel, Prüser u. a. unkritisch gefolgt, vgl. ders., Bremer Geschichte, Bremen 1993, S. 232; ders., Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 356, 544, 548.

78 Knittermeyer, Volkhafte Bildung, wie Anm. 11.

Knittermeyer konnte jetzt sowohl das Bremer intellektuelle und wissenschaftliche Leben als auch die Erwachsenenbildung prägen. Abel hat, als er später selbst Wittheitspräsident war, die These aufgestellt, dass Knittermeyer dies nicht im nationalsozialistischen Sinne getan hätte.<sup>79</sup> Aber Knittermeyers Rede am Tage der Wittheitsgründung gehört zu den zahlreichen Texten, die Abel widerlegen;<sup>80</sup> daran ändert auch Theodor Spittas gutmütiges Entnazifizierungs-Entlastungs-Zeugnis nichts<sup>81</sup> (vgl. Textauszüge, Teil 2, S. 315).

Im Rahmen der Wittheit trat die Historische Gesellschaft Bremen gegenüber den beiden weiteren bedeutenderen, traditionell »publizierenden« Bremer wissenschaftlichen Vereinen, dem Naturwissenschaftlichen Verein und der Geographischen Gesellschaft, ein wenig in den Hintergrund – zumindest unter dem von Knittermeyer 1942 in einer Bilanz nach zwölf Monaten hervorgehobenen Aspekt der Vorlesungshäufigkeit. Hier wurde auf Platz 3 der Rangliste jetzt der Reichsbund für Deutsche Vorgeschichte genannt, die Historische Gesellschaft dagegen fand sich unter das Rubrum »Übrige Vereine« subsumiert, »deren Vorlesungstätigkeit sich vorerst noch in einem bescheidenen Rahmen hält«.<sup>82</sup>

- 79 Herbert Abel, Zur Geschichte der Wittheit 1924 bis 1974, in: Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, Jg. 18, 1974, S. 9-60, hier S. 11, 16. Zu Abel vgl. – zurückhaltend – Schwarzwälder (Lexikon, wie Anm. 2, Bd. 1, S. 12), der unter Rückgriff auf das Ideologem des »unpolitischen Wissenschaftlers« formuliert, Abel sei »1946/47 aus politischen Gründen vorübergehend suspendiert« worden und über Abels Leben im Dritten Reich nur mitteilt, der Protagonist sei »Soldat« gewesen, dann »in Kriegsgefangenschaft«. In seinem Entnaz.-Verfahren hat Abel angegeben, 1933 unfreiwillig in die Partei eingetreten zu sein, er hätte sonst in Frankfurt nicht die Zulassung zum Ersten Staatsexamen für das höhere Lehramt erhalten. Durch den Beitritt zum »Studentensturm« sei er – gewissermaßen auf kaltem Wege – in die SA geraten; Museumsleiter Roewer hatte in Abels Personalakte eingetragen, dieser sei nach dem Besuch einer SA-Führerschule noch als Unterführer tätig gewesen, aber Abel hat dies dementiert; er habe dem Gauunterrichtsleiter nur als Bürokrant und Pressereferent zugearbeitet. Er habe sich »nie in Wort, Schrift oder Tat als Nazi betätigt«.
- 80 Hinrich Knittermeyer, Die Einheit der Wissenschaft, in: Rasse. Monatsschrift für den Nordischen Gedanken. Hg. im Auftrag des Nordischen Ringes in der Nordischen Gesellschaft von Richard v. Hoff, Jg. 8 (1941), S. 329-337.
- 81 STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Knittermeyer (Rückübersetzung aus d. Engl. v. Verf.). Knittermeyer und Spitta waren befreundet, vgl. Neuanfang auf Trümmern. Die Tagebücher des Bremer Bürgermeisters Theodor Spitta 1945-1947, hg. v. Ursula Büttner / Angelika Voß-Louis, München 1992, wo (S. 28) der unkritische Knittermeyer-Artikel Hans-Jürgen Seekamps aus der Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 277-260, ebenso unkritisch herangezogen worden ist; Spitta zählte sicherlich auch deshalb zu den frühen Befürwortern der Errichtung einer Bremer Universität, vgl. Helmut Stubbe da Luz, Theodor Spitta. Bürger und Bürgermeister in Bremen, in: Das Rathaus, Jg. 36 (1983), S. 359-362.
- 82 Hinrich Knittermeyer, Ein Jahr Wittheit zu Bremen, in: Der Schlüssel, Jg. 7 (1942), S. 76-81.

### *Die bedeutsamen historischen Themen jener Zeit*

Für die Historische Gesellschaft Bremen kamen vor allem drei Themen in Frage, mit denen sie sich an »Bremens deutscher Sendung« jetzt (»im Großdeutschland Adolf Hitlers«) würde beteiligen können: Unter dem erstgenannten Titel wurde 1939 in hoher Auflage eine kleine, merklich historisch ausgerichtete Schrift vom Regierenden Bürgermeister herausgegeben.<sup>83</sup> Darin wurden Bremens »Standortfaktoren« angepriesen, auch mit ideologischem Zungenschlag: Schon immer habe sich die Stadt in den Dienst der nationalen deutschen Sache gestellt, »notfalls auch mit dem Schwerte«; seien nicht die intensivsten Bemühungen um den Aufbau einer deutschen Kriegsflotte im 19. Jahrhundert zunächst von dem Bremer Arnold Duckwitz ausgegangen? Die hauptsächlich niedersächsisch-friesische Bevölkerung der Stadt sei »urdeutsch« und »bodenverwurzelt«, habe die »Reinheit des Blutes« bewahrt und sich in besonders gründlicher Weise judenfrei gehalten – ein Resultat des hier kultivierten »natürlichen rassischen Gefühls«. Gewiss, im 19. Jahrhundert sei ein Parlament entstanden, die Bürgerschaft, aber sie sei stets »vorwiegend berufsständisch aufgebaut« gewesen und habe bis 1918 »keinerlei Parteipolitik aufkommen« lassen. Bremer seien an der Gründung Rigas beteiligt gewesen, vor allem aber – in westlicher Richtung – in Übersee, beim Erwerb von Kolonien. Jetzt habe »durch die tatkräftige Wirtschaftspolitik des Dritten Reiches [...] überall ein großer Aufschwung« eingesetzt, in Hitlers Großdeutschland bekomme »alles ungeahnte Ausmaße an Größe und Intensität«. In diesem Rahmen werde Bremen seiner »deutsche Sendung« weiter nachgehen, »wenn ihm« – so lautete der an den Führer gerichtete Appell – »für die Erfüllung dieser Aufgabe die dafür erforderliche Finanzkraft, der dafür erforderliche Raum und die dafür erforderliche Bewegungsfreiheit gesichert« würden.

Die Historische Gesellschaft konnte – zusammen mit ihren Schwesternvereinen in Hamburg und Lübeck – erstens an die glorreiche Zeit der Hanse erinnern, des Deutschen Ordens und der Ostkolonisation, um einen Beitrag zur Legitimation einer deutschen (Rück-) Eroberung des Ostseeraums, aber auch Polens und anderer osteuropäischer, »Lebensraum« versprechender Territorien zu leisten. Zweitens waren »rassekundliche« Interpretationen der deutschen,

83 Ohne Verfasserangabe. Prüser übersandte das nach seiner Angabe anonym vom ehemaligen Bürgermeister Theodor Spitta (1873–1969) verfasste Schriftchen am 20. Okt. 1943 – unter Ausdruck des Bedauerns darüber, dass es zu dem von Hitler geplanten Besuch in Bremen, in dessen Verlauf Spittas Schrift dem Führer hätte überreicht werden sollen, nicht gekommen war – privat an den Studienrat Dr. Philipp Kohlmann (Meißen), StAB 7, 111, NL Prüser, Karton 1. Vgl. zum für den 1. Juli 1939 geplanten Hitlerbesuch Peters, 1933–1945 (wie Anm. 69), S. 177 f. Die »Sendungs«-Schrift ist von einigen Bibliotheken (z. B. auch im STAB) unter »Theodor Spitta« als Verfasser verzeichnet worden, in anderen nicht; in der Edition »Neuanfang« (wie Anm. 81), S. 529, wird eine Liste der Veröffentlichungen von Spitta präsentiert, worin dieser Titel nicht enthalten ist. Spitta war zeitweise in der Rechtsabteilung des Regierenden Bürgermeisters tätig. In Spittas Donandt-Biographie, Dr. Martin Donandt. Bürgermeister in Bremen. Ein bremisches Lebens- und Zeitbild. Für die Familie Donandt aufgezeichnet, Bremen 1938, ist NS-Gedankengut nicht enthalten.

europäischen und Weltgeschichte *en vogue* – zwecks Präsentation eines geschichtlichen Hintergrunds für den gegenwärtig von Partei und Staat erhobenen Anspruch, die Welt einem vorübergehend schmerzlichen, schließlich aber allein segensreichen Germanisierungsprozess zu unterwerfen; drittens bot es sich an, durch Traditionspflege das politische Ziel zu fördern, in tatkräftiger Revision von »Versailles« erneut auf Afrika und weitere Überseegebiete zuzugreifen.

#### »Kolonien in Übersee«

Herbert Abel, im Übersee- und Kolonialmuseum 1939 zum Abteilungsleiter aufgestiegen, erhielt 1940 von Knittermeyer den ehrenvollen Auftrag, den passenden Artikel für das programmatische Buch »Bremen – Lebenskreis einer Hansestadt« zu verfassen – Abel, nicht der Museumsleiter Roewer.<sup>84</sup> Roewers Nachkriegs-Nachfolger Nawrath hat Abel in Schutz genommen, aber das mochte – von möglicherweise vorhandenen, ganz und gar persönlichen Motiven einmal abgesehen – vor allem den Grund haben, dass Abel im Museum – anders als Roewer – als Fachmann kaum zu ersetzen schien, und auch, dass es Nawrath prioritär darauf ankam, den im selben Atemzug von ihm angegriffenen Knittermeyer ins Abseits zu stellen<sup>85</sup> (vgl. Textauszüge, Teil 3, S. 316).

Der aus Bremen stammende Münsteraner Übersee- und Kolonialhistoriker Hermann Wätjen (1876–1944) war schon 1925 in den Hansischen Geschichtsblättern in einen Hymnus auf das kurz zuvor neu edierte »Prachtwerk ›Die deutschen Kolonien‹« ausgebrochen; laut schalle daraus der Ruf: »Die Wegnahme der deutschen Kolonien darf nicht das letzte Wort in der Neuordnung der Dinge sein, das so kolonialbedürftige Deutschland muß wieder Kolonialmacht werden!«. Wätjen, der in jenem Literaturbericht auf die Hanse gar nicht zu sprechen kam, hatte begrüßt, dass an vielen deutschen Hochschulen »Auslandsstudien« eingerichtet oder auf einen neuen Fuß gestellt worden seien; besonders fand sich das Stuttgarter »Deutsche Auslandsinstitut« hervorgehoben, dessen Organ »Der Auslandsdeutsche« regelmäßig über »die wechselnde Lage des Deutschtums in Österreich, Ungarn, Südtirol, in der Tschechoslowakei, Südslawien, Rumänien, Polen, Danzig, Litauen, Estland, Lettland und Rußland, in den verlorenen Gebieten der Nord- und Westmark, weiter in Afrika, in den Vereinigten Staaten und Lateinamerika, in Asien und der pazifischen Welt« berichte – also von überall dort her, »wo Deutsche in der Fremde wohnen oder wo deutsches Leben sich zu regen beginnt«.<sup>86</sup>

84 Herbert Abel, Bremen und die deutschen Kolonien, in: Knittermeyer / Steilen (wie Anm. 12), S. 318–332, hier S. 332.

85 STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Abel – Zu Nawrath, der 1933 aufgrund des »Berufsbeamtengesetzes« aus seinem Dienstverhältnis als Studienrat entlassen worden war, vgl. kurz Peters, 1933–1945 (wie Anm. 69), S. 16, 32; Neuanfang (wie Anm. 81), u. a. S. 131, 466. Nawrath hat Knittermeyer 1947 stark belastet (Politisches Gutachten über [...] Knittermeyer, 22. Jan. 1947, STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Knittermeyer).

86 Hermann Wätjen, Stand und Aufgaben der kolonialgeschichtlichen Forschung in Deutschland, in: HGBll, Jg. 30 (1925), S. 210–228, hier S. 211, 227, unter

Prüser, Mitglied im HGV seit 1924, war Wätjen, den die Historische Gesellschaft Bremen 1935 zum korrespondierenden Mitglied ernannt hatte, freundschaftlich und intellektuell verbunden, und als er Entholt zu dessen 70. Geburtstag eine Schrift über die Geschichte des bremischen Überseehandels zueignete, bezog er sich – was die großen Linien anging – ausdrücklich auf die Werke Wätjens, Beutins und Percy Ernst Schramms.<sup>87</sup> Der Untersuchung lag ein Vortrag zugrunde, den Prüser im Rahmen einer »Smidtsitzung« der BWG (am 3. Nov. 1938) gehalten hatte, und vielleicht fand er es – wohl wissend, wie sehr Entholt sich dem Leben und Werk des geachteten Bürgermeisters verpflichtet fühlte – nicht zuletzt aus diesem Grunde unpassend, in politischer Hinsicht stärkere Töne als solche anzuschlagen, die nationalistisch, auch »völkisch«, aber noch keineswegs im engeren Sinne nationalsozialistisch klangen, berief sich aber mehr als einmal auf Wilhelm Schüßlers jüngst erschienenen Buch über den Kolonialpionier Adolf Lüderitz.<sup>88</sup>

Bezugnahme auf Kurd Schwabe (Hg.): Die deutschen Kolonien. Berlin: 2., völlig neu bearb. Aufl. 1924 (Jubiläumsausgabe zur 40jährigen Wiederkehr des Beginns der deutschen Kolonialgeschichte); erstmals war jenes Werk 1910 erschienen. Volker Henn, Wege und Irrwege der Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande. Regionale Befunde und raumübergreifende Perspektiven. Georg Droege zum Gedächtnis, hg. v. Marlene Nikolay-Panter / Wilhelm Janssen / Wolfgang Herborn, Köln 1994, S. 388 - 414, hier S. 405, hat auf zwei weitere, gewissermaßen hansefremde Beiträge von Wätjen in den HGBl. aufmerksam gemacht. Wätjen schien hier einen besonderen Spielraum zu genießen; er habe – so Lehe, Prüser (wie Anm. 55), S. 2 – von Dietrich Schäfer (1845–1929, einem Treitschke-Schüler) zu »dieser neuen Ausrichtung« im HGV die Anregung erhalten. Prüser hat dem in der NS-Zeit aufgrund seiner chauvinistischen Ansichten renommierten Schäfer 1941 einen Artikel gewidmet (Dietrich Schäfer, ein deutscher Historiker und Sohn Bremens, in: Der Schlüssel, Jg. 5, 1941, S. 28 - 30), worin er an Schäfers Eintreten für einen Siegfrieden im Ersten Weltkrieg erinnerte und dessen Gegnerschaft zum Dawes-Plan. Vgl. auch Friedrich Prüser, Wätjen, Hermann Julius Eduard, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 543 - 544; Adolf Börtzler, Schäfer, Johann Heinrich Dietrich, ebd., S. 433 - 435.

87 Friedrich Prüser, Vom Bremer Überseekaufmann, Bremen 1940.

88 Vgl. ebd., S. 52 f. (Der Überseekaufmann werde zu einem »Vorkämpfer« des ganzen Volkes, »wie der Wiking für sein Volk oder wie der Hansekaufmann von einst«; Auswanderung und überseeische Niederlassung von bremischen Kaufleuten bildeten einen »volkspolitisch nicht zu unterschätzenden Wert als Vorposten deutschen Volkstums«). Entholt hatte 1936 seine Festrede zum 75-jährigen Jubiläum der HGB auf Smidt gehalten, vgl. Bremer Nachrichten, 6. Dez. 1937 (»75 Jahre Bremer Historische Gesellschaft«); ferner Hermann Entholt, Bürgermeister Smidt in der Zeit der deutschen Revolution, Bremen 1938. Bei Wilhelm Schüßler, Adolf Lüderitz. Ein deutscher Kampf um Südafrika 1883–1886. Geschichte des ersten Kolonialpioniers im Zeitalter Bismarcks. Bremen 1936, heißt es in der Einleitung: »Wieder wie damals verlangt das ›Volk ohne Raum‹ seinen Anteil an der kolonialen Welt, und wieder wie vor einem halben Jahrhundert ist eine starke Regierung vorhanden, die diesen Willen gestalten kann«. Zu Schüßler vgl. Karen Schönwälder, Historiker und Politik. Geschichtswissenschaft im Nationalsozialismus, Frankfurt a. M. 1992, S. 83 u. a.

1939 erschien der erste Band der Niedersächsischen Lebensbilder mit drei partiell schwülstigen Artikeln von Prüser über Bremer Kolonialpioniere, den Zuckerkaufmann Paul Isenberg, den Baumwollkaufmann Ludwig Knoop und den Reismühlenbesitzer und Werftbegründer Rickmer Clasen Rickmers – kernige Deutsche allesamt, mit blauen Augen.<sup>89</sup>

Einem Vertreter der Reichsgruppe Handel der Organisation der gewerblichen Wirtschaft teilte Prüser im August 1942 mit, »daß das Bremer Archiv eine neue Abteilung ›Übersee‹ auf- und ausbaut, die gleichzeitig als Forschungsstelle des Auslandswissenschaftlichen Instituts der Berliner Universität« (DAWI) diene.<sup>90</sup> Diese Forschungsstelle plane auch eine Schriftenreihe: »Als erstes haben wir eine Neuauflage und Erweiterung der Schrift von Walther Freudenberg: ›Von deutscher Arbeit auf Ceylon‹ in Aussicht genommen.«<sup>91</sup> Im

89 Friedrich Prüser, Paul Isenberg, in: Niedersächsische Lebensbilder, Bd. 1. Im Auftrag der Historischen Kommission hg. v. Otto Heinrich May, Hildesheim 1939, S. 228 - 243; ders.: Ludwig Knoop, ebd., S. 244 - 255; ders.: Rickmer Clasen Rickmers, ebd., S. 354 - 370.

90 Prüser an Dr. C[ornelius?] Witt, 27. Aug. 1942 (STAB 7, 111 - NL Prüser, Karton 1). Das Deutsche Auslandswissenschaftliche Institut, Universität Berlin, wurde geführt von Dr. Franz Alfred Six, 1939 Leiter des Amtes II (weltanschauliche Forschung) des Reichsicherheitshauptamtes; seit 1939 Prof. an der Univ. Berlin; 1941 SS-Brigadeführer; Publikationen u. a.: *Das Reich und Europa*, 1943; *Europa. Tradition und Zukunft*, 1944). Damit begab sich Prüser auf die Ebene, die Fritz Rörig und Heinrich Reincke schon erklommen hatten – durch ihre Beziehungen zur Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft e.V. (Sept. 1939 von Werner Daitz gegründet, dem Amtsleiter der Außenpolitischen Abteilung der Reichsleitung der NSDAP); auf Reichsebene arbeiteten ferner noch an Europa- und Weltherrschaftsplänen: das Zentralforschungsinstitut für nationale Wirtschaftsordnung und Großraumwirtschaft (ab 1941); die Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung und Raumordnung (ab 1936); die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft; das Arbeitswissenschaftliche Institut der Deutschen Arbeitsfront; das Institut für Weltwirtschaft, Universität Kiel; das Institut für Großraumwirtschaft, Universität Heidelberg; vgl. z. B. Horst Kahrs u. a., *Modelle für ein deutsches Europa. Ökonomie und Herrschaft im Großwirtschaftsraum*, Berlin 1992; Hans-Werner Neulen, *Europa und das Dritte Reich. Einigungsbestrebungen im deutschen Machtbereich 1939–1945*, München 1987. Sich hier anzuschließen, versprach Gewinn an Publikationsmöglichkeiten und auch Finanzen.

91 Prüser an Witt (wie Anm. 90); Prüser (Eine neue bremische Forschungsstätte. Überseegeschichtliche Forschungsstelle des Deutschen Auslandswissenschaftlichen Instituts bei der Hansestadt Bremen, in: *Der Schlüssel*, Jg. 7, 1942, S. 85 - 88) hat von einer »Überarbeitung und Erweiterung« der Freudenbergschen Schrift geschrieben (welcher Art auch immer), die ein Neffe, Inhaber des Freudenbergschen Unternehmens, vornehmen werde; Prüser erhoffte gewiss auch eine Finanzierung der unter dem Signum seines neuen Instituts geplanten Schrift durch die Firma; das Büchlein ist dann erst nach dem Krieg erschienen, so gut wie unverändert, politisch unanständig, in der Tat aber auf Kosten der Firma (Walther Freudenberg, *Von deutscher Arbeit auf Ceylon. Erinnerungen und Erfahrungen des Hauses Freudenberg & Co., Colombo seit 1873*, Stuttgart 1926; 2., erg. Aufl. Bremen 1949). Im *Brem. Jb.* 43, 1947, erschien ein Aufsatz von Emil Schwartze

Mai 1942 hatte DAWI-Präsident Six beim Reichsforschungsrat die Finanzierung einer Wissenschaftlichen Forschungsstelle unter Leitung von Prüser in Bremen beantragt.<sup>92</sup> Fritz Peters' Chronik über die NS-Zeit berichtet unter dem 6. November 1942, es sei eine »Überseegeschichtliche Forschungsstelle des Deutschen Auslandswissenschaftlichen Instituts bei der Hansestadt Bremen« eingerichtet worden.<sup>93</sup>

Prüser stellte diese Institution im Dezember 1942 im offiziösen »Schlüssel« vor.<sup>94</sup> Es werde von »Bremens deutscher Sendung« gesprochen,<sup>95</sup> Bremen und Hamburg als vom Führer so genannte »Hauptstädte der deutschen Schifffahrt« hätten eine Aufgabe auch auf dem Gebiet der Überseehistorie, und zwar noch über die im Rahmen des Hansischen Geschichtsvereins von Dietrich Schäfer, Rörig, Walther Vogel und Wätjen entwickelten Bemühungen hinaus. Unter Rörigs Führung sei eine »neue Wendung zum Osten« hin erfolgt, dem müsse in Richtung Übersee ein Pendant geschaffen werden. So sei im Bremer Archiv mit der Sammlung von Papieren der großen einschlägigen Firmen begonnen worden – jüngst auch unter Einsatz einer »wissenschaftlich vorgebildeten und gleichzeitig im Kaufmännischen bewanderten Hilfskraft«.<sup>96</sup> Unabhängig von der in Bremen schon bestehenden »Staatlichen Forschungsstelle für Kolonialwirtschaft« (zu der ein »freundschaftliches Verhältnis« gepflogen werde),<sup>97</sup> sei wesentlich auch durch Vermittlung der Wittheit die Verbindung zum Berliner DAWI aufgenommen worden, welches ursprünglich seinerseits, 1940, routinehalber wie in anderen Archiven auch, nach überseehistorischen

(Der Gang nach Ceylon. Die Gründung des Hauses Freudenberg & Co. in Colombo und ihre geschichtlichen Voraussetzungen, S. 82 - 96), welcher zuvor vermutlich ebenfalls als eine Ergänzung der Freudenbergschrift vorgesehen gewesen war. Vgl. zu Freudenberg & Co. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 281.

92 Gideon Botsch, »Politische Wissenschaft« im Zweiten Weltkrieg. Die »Deutschen Auslandswissenschaften« im Einsatz 1940–1945, Paderborn 2006, S. 75.

93 Peters, 1933–1945 (wie Anm. 69), S. 235.

94 Prüser, Forschungsstätte (wie Anm. 91).

95 Anspielung auf den Spitta zugeschriebenen Text, vgl. Anm. 83.

96 Es dürfte sich um Schwartze gehandelt haben, vgl. Anm. 35, 91, weiter unten Anm. 116.

97 Vgl. zur am 17. Dez. 1941 errichteten Staatlichen Forschungsstelle für Kolonialwirtschaft Bettina Schleier, Carl Adolf Lüderitz, Ludwig Roselius und Bremen als Stadt der Kolonien, in: Brem. Jb. 84, 2005, S. 233 - 240. Dafür hätten der Bremer Senat und der Reichsforschungsrat jeweils 25 000 RM/Jahr bereitgestellt. Der bremische Staat unterstützte ferner die seit 1934 durch eine Abteilung Weser-Ems in Bremen präsente Forschungsstelle Niedersachsen im Ausland mit Hauptsitz in Hannover (1940 mit 2 000 RM, während die HGB 1 500 erhielt, freilich weitere 1 000 von der kommunal gelenkten Sparkasse), vgl. Senator für die Finanzen an Senator für das Bildungswesen, 9. Mai 1940, STAB 7, 1006, Karton 1 (der kleine Bestand STAB 7, 1041, Volksbund für das Deutschtum im Ausland / Forschungsstelle Niedersachsen im Ausland, wurde für diesen Aufsatz hier nicht herangezogen). Da entbrannte offenbar ein mikropolitische Kampf um mehr oder minder als »locker sitzend« vermutete Gelder auf Reichs- und Stadtstaats-, *de facto* Kommunalebene, der von der politischen Führung hier wie dort ebenso offenbar nicht gebremst wurde.

Quellenbeständen gefragt habe.<sup>98</sup> Der Reichsminister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung (Hoffs Berliner Vorgesetzter), dem auch das DAWI unterstand, habe seine Genehmigung zur Einrichtung der Forschungsstelle erteilt.

»Nach dem Kriege wird hier mit Hochdruck gearbeitet werden«, versicherte Prüser dem »sehr geehrten Parteigenossen [Johann Friedrich] Hagemeyer«. Einstweilen werde allein erst über »die Bedeutung des Norddeutschen Lloyd für die Erschließung der Südsee (Reichspostdampferlinien mit den Südseeanschlusslinien, Südseephosphatgesellschaft usw.) recherchiert; für eine »Geschichte des Norddeutschen Lloyd habe er, Prüser, selbst schon einen Auftrag des Potsdamer Verlags Rütten & Löning. Wenn Bremen in der Vergangenheit stets die überseeischen Verbindungen entwickelt und seine eigenen Wasserwege gepflegt hätte, so sei dies »geschichtlich gesehen, immer auch zum Besten des Reiches« geschehen, zumindest »immer auch dem Reich zugute gekommen«; auch der Norddeutsche Lloyd habe immer »eine bewußt deutsche Schifffahrtspolitik betrieben«. Prüser wurde offenbar von echten Sorgen geplagt, wenn er an die Rolle Bremens in einer *Europa germanica* dachte: Er glaube aber, »mit dieser Haltung werden wir auch später durchkommen. Man wird uns hören müssen, nicht, weil es zu unserem, sondern zu allgemeinem Besten ist – trotz Rotterdam und Antwerpen«. <sup>99</sup> Der Unternehmer Hagemeyer schien Prüser wohl geeignet, der Übersee-Forschungsstelle ideelle oder auch materielle Unterstützung zukommen zu lassen – »auch Dr. Krieger hat seine Arbeit aus den Beständen des Bremer Archivs geschrieben«. <sup>100</sup>

Der Zeitschrift »Niedersachsen« bot Prüser 1942 einen Aufsatz mit dem Titel »Niedersachsen als Wirtschaftspioniere in der Südsee« an, der sich vor allem um die Firma Hackfeld & Co. drehen sollte, die »für viele Jahrzehnte vielleicht das größte deutsche Südseeunternehmen« gewesen sei. <sup>101</sup> Dem

98 Im Jahrbuch des DAWI, Jg. 2 (1942/43), S. 46, wurde von Vorträgen berichtet, die im Rahmen der Wittheit zu Bremen abgehalten worden waren, ein Jahr später erneut (Jg. 3, 1943/44, S. 61): Acht Vorträge unter dem Thema »Die politischen Kräfte der außereuropäischen Welt« im Zeitraum Jan. bis März 1944. – U. a. eine Reaktion auf die DAWI-Nachfrage mag Bodo Heynes Aufsatz »Über bremische Quellen zur Auswanderungsforschung« gewesen sein, in: Brem. Jb. 41, 1944, S. 359-369.

99 Prüser an Hagemeyer, 12. Mai 1943 (STAB 7, 1006, HGB, Karton 1). Hagemeyer hatte – ebenso wie der in Prüsers Brief erwähnte Carsten Karkmeyer (vgl. zu diesem Schwarzwälder, Bd. 1, S. 457) in der Weimarer Zeit der Bremer Bürgerschaft angehört, und zwar 1919/20 für den LWV (Landeswahlverband, einer Listenverbindung aus DVP- und DNVP; Karkmeyer war für die DVP sowohl in der Weimarer Nationalversammlung als von 1919–1933 in der Bürgerschaft gewesen). Georg Bessell war es dann, der eine Monographie über den Norddeutschen Lloyd herausbrachte (Norddeutscher Lloyd, 1857–1957: Geschichte einer bremischen Reederei, Bremen o. J. [Schünemann-Verlag, 1957]).

100 Adolf Krieger (Hg.), Arnold Duckwitz, hanseatischer Staatsmann und Reichshandelsminister von 1848 im Kampf für eine deutsche Wirtschaftsordnung. Wirtschaftspolitische Aufsätze. Bremen 1942; Kriegers Einleitung enthielt keine auf die NS-Gegenwart bezogenen Bemerkungen.

101 Prüser an Dr. Alma Rogge, Bremen, v. 6. Febr. 1942, STAB 7, 1006, Karton 1. – Vgl.

Wirtschaftsblatt Niedersachsen, Organ der Wirtschaftskammer für den Wirtschaftsbezirk Niedersachsen (Provinz Hannover, Oldenburg, Braunschweig), schickte Prüser ein Manuskript mit dem Titel »Niedersachsen als Förderer hawaiischer Wirtschaftsblüte«. <sup>102</sup> Gegenüber Wätjen, der seinerseits einen Aufsatz über Hawaii ankündigte, zählte der Bremer Archivdirektor Anfang 1943 alle von ihm jüngst zum Thema »Südsee« publizierten Aufsätze auf. <sup>103</sup>

Freilich besaß die Idee einer kolonialpolitischen Revision von »Versailles« auf Reichsebene ab 1943 gegenüber den kontinentalen Eroberungen keinen besonderen Prioritätsgrad mehr. So war Archivrat Schwebel, der 1940 begonnen hatte, das eine oder andere »Übersee«-Thema zu bearbeiten, und 1943 dem Reichskolonialbund beitrug, dort nur »einige Monate« Mitglied – bis zur Auflösung dieser Organisation. <sup>104</sup> Unter diesem Aspekt seiner »deutschen Sendung« sah sich Bremen hinter Lübeck und Hamburg zurückgeworfen.

#### »Rassenkunde«

Bildungssenator Hoff war als Herausgeber der Zeitschrift »Rasse« für rassistische Elaborate auf die Publikationen der Historischen Gesellschaft nicht angewiesen. Hoff nahm auch nicht regelmäßig an Vereinsveranstaltungen teil, sonst hätte er 1936 nicht erst in letzter Minute Anstoß an dem Abdruck eines Vortrags genommen, den sein ehemaliger Lehrerkollege Rühnick unter dem Titel »Geschichtsbetrachtung und Familienforschung« gehalten und darin allerlei aus NS-Sicht zwar wohl hinreichend Radikales, aber doch *en détail* politisch Inkorrektes formuliert, vor allem ein paar damals verfemte Intellektuelle zitiert hatte. Entholt hatte den Vortrag des Außenseiters Rühnick, der von Mitgliedern und Gästen der Gesellschaft mit Beifall bedacht worden war, ins Bremische Jahrbuch aufgenommen. Doch bringen Extremisten wie Hoff nicht ganz selten auch untereinander wenig Duldsamkeit auf. <sup>105</sup>

zu Rogge, damals freie Mitarbeiterin der »Niedersachsen«-Zeitschrift, Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 734 f.; zu den Kaufleuten Hinrich Hackfeld (1816–1887) und Johann Hackfeld (1856–1932) ebd., Bd. 1, S. 341 f.

102 Prüser an Hauptschriftleitung »Wirtschaftsblatt Niedersachsen« (Hannover), 5. Febr. 1942, ebd. Vorgesehen war, den Aufsatz in der Ausgabe des Wirtschaftsblattes v. 15. Febr. 1942 zu veröffentlichen, vgl. Hauptschriftleitung an Prüser, 29. Jan. 1942. – Prüser verwendete hier Dokumente, die er zumindest partiell bereits benutzt hatte für seinen Beitrag »Paul Isenberg« (wie Anm. 89); es ging hier also um das Erzielen einer Breitenwirkung.

103 Prüser an Wätjen, 8. Jan. 1943, STAB 7, 1006 HGB, Karton 1 – Hier war jetzt auch die Rede von einem Aufsatz in der »Bremer Wirtschaftszeitung« der Handelskammer. Wätjens Hawaii-Artikel erschien 1944, vgl. weiter unten Anm. 117.

104 STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Schwebel (Fragebogen v. 30. Aug. 1945). Schwebel war Pg. ab 1937, gab aber an, seit 1941 keine Beiträge mehr gezahlt und den Status des Beamten auf Lebenszeit 1944 nur unter politischen Schwierigkeiten erlangt zu haben. Im Juli 1946 wurde er auf Veranlassung der Militärregierung entlassen, später wieder eingestellt.

105 Vgl. *en détail*, aber mit bezweifelbarer mikropolitischen Interpretation Klaus Schwarz, Das zensierte Bremische Jahrbuch von 1936, in: Brem. Jb. 65, 1987, S. 107-124, hier S. 111 f. Ob der erfahrene Taktiker Entholt tatsächlich Herzblut in

In der Person Hoff's überschneiden sich die beiden hier durch Textauszüge ein wenig dokumentierten Kreise des »intellektuellen Umfelds« der Historischen Gesellschaft und der publizierenden Aktiven innerhalb der Historischen Gesellschaft. Hoff, der sich 1941 in seiner Haus- und Hofzeitschrift »Die Rasse« Spekulationen über den geopolitischen Schwerpunkt der »nordischen Gesamtblutmenge« hingab,<sup>106</sup> ist gleichwohl in der maßgeblich noch von Prüser beeinflussten Bremischen Biographie 1912–1962 höchst respektabel davon gekommen<sup>107</sup> (vgl. Textauszüge, Teil 4, S. 316 f).

Der Literatur-, insonderheit Theaterhistoriker und Volkskundler Tardel, der am 10. April 1942 einen Vortrag über »Wesensart und Lebensform des Bremers« hielt, ein Thema, das doch durch Hoff weitgehend »besetzt« war, handelte sich damit eine gegenüber dem Vorstand der Historischen Gesellschaft schriftlich zum Ausdruck gebrachte »Beschwerde« von SA-Standartenführer Duckwitz ein: Tardel sei dem Wesen des Bremers nicht gerecht geworden. Allerdings beruhte diese Kritik nur auf Duckwitz' Lektüre des Berichts in den Bremer Nachrichten.<sup>108</sup>

Eine besondere Art der Fremdbestimmung findet sich im Bremischen Jahrbuch des Jahres 1947 nachträglich angezeigt: In der Rubrik »Die Toten der Berichtszeit« trug der Vorstand jetzt die Meldung vom Lebensende des einstigen Bürgermeisters Carl Deichmann (1863–1940) nach; der »damalige nat.-soz. Bürgermeister« hätte dies seinerzeit »verboten«.<sup>109</sup> War der Historischen

die Veröffentlichung des Rühnickartikels investiert haben könnte, erscheint eher als unwahrscheinlich.

106 Richard von Hoff: Zeitenwende. In: Rasse, Jg. 8 (1941), S. 1–3.

107 Gustav Dehning, Hoff [...], Ernst Richard von, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 239–240. – Redaktionsschluss der von HGB (Prüser) und Staatsarchiv (Schwebel) hg. Brem. Biogr. (wie Anm. 28) war 1962. Zu dem Oberschulrat i. R. Dr. Dehning (dem Hoff in der NS-Zeit also vorgesetzt war), 1948 als »Mitläufer« eingestuft (und, wie dieser Lexikonartikel zu zeigen scheint, dann »Mitläufer« geblieben) vgl. kurz Hesse, Konstruktionen der Unschuld (wie Anm. 61), S. 38.

108 Vgl. Prot. des HGB-Vorstands, 21. April 1942, STAB 7, 1006, HGB, 5 b); Duckwitz dürfte an Tardels Hervorhebung angeblicher Charakteristika wie »konservative Haltung«, »starkes Beharrungsvermögen«, »Gründlichkeit«, »Willenskraft«, »Temperamentsschwäche«, »geistig-seelische Passivität« etc. Anstoß genommen haben, die aus NS-Sicht partiell geradezu als Ausweis von »Dekadenz« gelten konnten; der politisch in jeder Hinsicht harmlose Literaturhistoriker Tardel hatte eine Blütenlese von literarischen Zeugnissen des 19. Jahrhunderts präsentiert und sein Thema darüber hinaus offenbar einleitend als »gewissermaßen heikel« bezeichnet, jedenfalls wird dieser Ausdruck in dem Artikel der Bremer Nachrichten v. 12. April 1942 verwendet (Wesenart und Lebensform des Bremers. Selbstzeugnisse aus dem 19. Jahrhundert); die Bemerkung mochte sich darauf beziehen, dass auf diesem Gebiet jüngst – der politischen Konjunktur entsprechend – diverse Beiträge präsentiert worden waren, vgl. Alfred Frankenfeld, Die Hansische Mentalität, in: Der Schlüssel, Jg. 5 (1940), S. 17–18; Richard von Hoff, Die seelische Wesensart des Bremers, ebd., H. 4, S. 170–172. – 1951 übernahm Duckwitz den durch Tardels Tod »freigewordenen« Platz im Vorstand der Historischen Gesellschaft (89. Bericht, in: Brem. Jb. 44, 1955, S. XV).

109 Die Toten der Berichtszeit Oktober 1943 bis September 1946, in: Brem. Jb. 42, 1947, S. 227 f. In dieser 1947er Totenliste vermisst man übrigens den Namen des

Gesellschaft in der NS-Zeit die Verpflichtung auferlegt worden, ihre Totenliste einer Vorabzensur zu unterwerfen, und hatte sich niemand geringeres als Böhmcker mit dem Problem befasst, ob im Bremischen Jahrbuch der Tod eines SPD-Politikers mitgeteilt werden dürfte?

»Lebensraum-im-Osten-Ideologie«

Die Hanseforschung blickte in Bremen auf eine weniger dichte Tradition zurück als in Lübeck und Hamburg; in der NS-Zeit blieben Wissenschaft und Publikum von den Auswüchsen dieser Teildisziplin weitgehend verschont. Gewiss, Rörig publizierte 1934 im Jahrbuch des Hauses der Hanse,<sup>110</sup> Prüser erinnerte an Bremens Rolle bei der Gründung Rigas und an die daraus wohl entstandene »Blutsgemeinschaft«,<sup>111</sup> aber unter den Autoren, die Rörig 1953 eine Festschrift bescherten, war er denn auch der einzige Bremer.<sup>112</sup> Prüser grobschlächtigste Entgleisung war 1939 entstanden, kurz nachdem der NS-Staat am 1. September ohne Kriegserklärung Polen angegriffen hatte: *Ex cathedra* als Historiker und in der Pose des Hüters der bremischen Archivschätze gab er vor, mit Hilfe von in seinem Haus aufbewahrten Dokumenten die moralisch-politische Verworfenheit »des« (gewissermaßen »ewigen«) Polen

am 7. Mai 1945 verstorbenen NS-Senators Hoff; war eine entsprechende Meldung nun wiederum an – quasi umgekehrten – Erwägungen politischer Korrektheit gescheitert?

- 110 Fritz Rörig, Die deutsche Hanse. Wesen und Leistung, in: Zweites nordisches Thing, hg. v. Ludwig Roselius. Bremen 1934; zu Roselius, der dann auf seine Art noch in Konflikt mit der NS-Kunstpolitik geriet, vgl. Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 741. Prüser erwähnte diese Schrift 1937 in seiner Ansprache aus Anlass des 75-jährigen Stiftungsfestes der HGB, als er begründete, warum Rörig zum Ehrenmitglied ernannt werde (wie u. a. die Hamburger Nirrheim und Reincke, der Lübecker Fink, alle drei regimekonform): »So ist auch keiner so sehr berufen wie er, den Bürger dieser [Hanse-] Städte als die starke Persönlichkeit hinzustellen, die er war, mit Nachdruck also auch auf die volkspolitische Bedeutung der Hanse aufmerksam zu machen, so etwa, wie er es vor drei Jahren beim damaligen Thing in der Böttcherstraße tat« (Brem. Jb. 38, 1939, S. XXI). Noch 1955 betonte Prüser, die HGB habe sich durch Rörigs Ernennung selbst geehrt, und zwar nicht, weil »er der Aufhellung *bremischer* 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«; Rörig sei »in *diesem* Sinne der fruchtbarste Nachfolger Dietrich Schäfers gewesen« (Friedrich Prüser, Fritz Rörig, Heinrich Rüter, Friedrich Rauters, in: Brem. Jb. 44, 1955, S. XXIV).
- 111 Friedrich Prüser, Die Gründung Rigas. Bremens Anteil an der Gewinnung des Baltenlandes. In: Der Schlüssel, Jg. 5, 1940, S. 147-151.
- 112 Ders., Die Balge – Bremens mittelalterlicher Hafen, in: Städtewesen und Bürger-tum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, hg. v. Ahasver von Brandt / Wilhelm Koppe, Lübeck 1953, S. 477-488. Hamburg war durch Paul Johansen, Erich von Lehe, Heinrich Reincke vertreten, Lübeck (wo nun freilich Rörig auch lange Zeit als Archivar gearbeitet hatte) durch von Brandt, Georg Fink und Olof Ahlers.

nachweisen zu können;<sup>113</sup> ungeachtet dessen ist er von Dr. Emil Schwartze, einem 1933 aufgrund des »Berufsbeamtengesetzes« entlassenen Lehrer und zeitweiligen wissenschaftlichen Hilfsarbeiter im Archiv (für den er sich zweifellos persönlich eingesetzt hatte), hernach in hundertprozentigem Umfang entlastet worden<sup>114</sup> (vgl. Textauszüge, Teil 5, S. 318).

### *Hoffen auf den Sieg*

Die ideologischen Töne in den Veröffentlichungen der Historischen Gesellschaft und ihrer einzelnen Akteure – ohnehin keineswegs schriller Natur – scheinen sich in den Jahren des – nach den scheinbar brillanten Anfangserfolgen – schwieriger zu gestaltenden Krieges nicht mehr gesteigert zu haben. Die Vorstandsberichte der Historischen Gesellschaft Bremen weisen eher beschwörungsartige Äußerungen zur aktuellen politischen und Kriegslage auf, Versicherungen über die Ausdauer und Entschlossenheit des Vereins: »Die wichtigste Änderung der bestehenden Verhältnisse hat sich aber im Herbst dieses Jahres [1941] vollzogen, indem der Herr Regierende Bürgermeister die Historische Gesellschaft [in] einer neuen Organisation, der Wittheit zu Bremen, zusammenfaßte. Von ihr, die in glücklicher Weise Bindung und freie Betätigung vereinigt, dürfen wir zuversichtlich einen weiteren Aufschwung erwarten. Er wird sich um so mehr bemerkbar machen, wenn erst der siegreiche Frieden errungen ist, den uns die weise Staatsführung des Deutschen Reiches und die des höchsten Ruhmes werten Waffentaten unseres siegreichen Heeres in nicht zu ferner Zeit bescheren mögen.«<sup>115</sup>

Auch das letzte in der NS-Zeit herausgebrachte Bremische Jahrbuch ist weitgehend politisch unauffällig ausgefallen. Hermann Wätjen kam in seinem Beitrag über deutsche Kolonialpioniere auf Hawaii auf »den Ausbruch des pazifischen Krieges im Dezember 1941 durch den kecken Luftangriff der

113 Friedrich Prüser, Polnische Willkür – gestern wie heute. Ein aufschlussreicher Beleg aus dem bremischen Staatsarchiv, in: *Der Schlüssel*, Jg. 4 (1939), S. 389. Prüser attackierte auf diese Weise auch das in anderen Zusammenhängen sogenannte »perfide Albion«, das »niederträchtige England« (Englische Seeräuberien in alter Zeit. Bemerkenswerte Zeugnisse aus bremischen Urkunden, ebd., Jg. 5, 1940, S. 101-105).

114 Schwartze, Studienrat am Alten Gymnasium, war 1934 entlassen, 1943 als Hilfskraft am Bremischen Staatsarchiv wegen des dort von Prüser angemeldeten Personalmangels beschäftigt worden, offenbar im Zusammenhang mit der im Zusammenwirken mit dem Berliner DAWI eingerichteten Forschungsstelle. Am 1. Sept. 1945 trat er wieder in den Schuldienst ein und wurde bald auch Direktor. Schwartze hat Ehrenerklärungen auch für Beutin (17. Nov. 1945, Entnaz.-Akte Beutin) und Peters abgegeben (Entnaz.-Akte Peters, 4. Jan. 1946).

115 78. Bericht (1940/1941) in: *Brem. Jb.* 41, 1944, S. XI; der 77. Bericht (1939/40), ebd., S. IX, war auf ähnliche Weise eingeleitet worden, und dies setzte sich auch in den Berichten Nr. 79 und 80 (ebd., S. XII) fort. Der Vorstandsbericht Nr. 81 (1943/44) erschien erst im *Brem. Jb.* des Jahres 1947 und dürfte um eventuell zuvor darin enthaltene Bekenntnisse zu NS-Staat, Wehrmacht oder Endsieg bereinigt worden sein.

Japaner auf Pearl Harbour« zu sprechen,<sup>116</sup> enthielt sich aber so gut wie jeglicher antiamerikanischer Spitzen oder deutschtümelnder Postulate; Pastor Bodo Heyne begründete seine Ausführungen über die bremische Quellenlage zur Geschichte der Auswanderung mit dem Hinweis auf die »sippenkundliche« Relevanz.<sup>117</sup> Freilich darf sich eine Rekonstruktion der Rolle der Historischen Gesellschaft in der NS-Zeit nicht allein auf eine Durchsicht des Bremischen Jahrbuchs stützen.<sup>118</sup>

### *Karl August Eckhardts Editionsprojekt Bremischer Rechtsquellen*

Aus Anlass der Tagung des Hansischen Geschichtsvereins 1931 in Bremen waren – von dem Rechtshistoriker Karl August Eckhardt zusammengestellt und kommentiert – »Mittelalterliche Rechtsquellen der Stadt Bremen« erschienen. Eckhardt profilierte sich dann ab 1933 als NS-Ideologe,<sup>119</sup> war hochbeschäftigt, und so ist es zweifelsohne die Historische Gesellschaft Bremen gewesen, die sich an ihn – seit 1934 – wegen einer Fortsetzung dieser Edition gewandt hat.<sup>120</sup>

- 116 Hermann Wätjen, Das wirtschaftliche Emporkommen der Hawaii-Inseln im 19. Jahrhundert, in: Brem. Jb. 41, 1944, S. 278-304, vgl. auch Anm. 103. Dem Tenor der DAWI-Vortragsreihe »Die Weltaggression der USA«, die 1943 in Berlin durchgeführt worden war (vgl. DAWI-Jahrbuch, Jg. 3, 1943/44, S. 59), entsprach Wätjens Beitrag nicht.
- 117 Heyne, Quellen (wie Anm. 98), worin kurz auch auf Auswandererpassagierlisten der Reederei Lüderitz eingegangen wurde. Möglicherweise war dies eine schnelle Reaktion auf die 1943 von Carl Adolf Lüderitz vorgelegte (eventuell zuvor als Projekt schon bekannte), maschinenschriftliche Zusammenstellung »Akten, Briefe und Denkschriften zur Erschließung von Deutsch-Südwest-Afrika durch Adolf Lüderitz«, vgl. Schleier, Lüderitz (wie Anm. 97), S. 238.
- 118 Auf einschlägige Artikel im offiziellen »Schlüssel« ist schon wiederholt eingegangen worden; wie wichtig eine Analyse des publizistischen Umfelds eines Geschichtsvereins für die Rekonstruktion seiner Geschichte sein kann, zeigt sich noch deutlicher in Lübeck, wo die den Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde organisatorisch einschließende »Gemeinnützige Gesellschaft« gleich zwei Periodika unterhielt, die Lübeckischen Blätter und »Der Wagen«, vgl. Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«? (wie Anm. 7).
- 119 Martin Niemann, Karl August Eckhardt, in: Die Juristen der Universität Bonn im »Dritten Reich«, Köln 2004, S. 159-184
- 120 Vgl. Protokoll der Vorstandssitzung v. 22. Febr. 1934 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b), in deren Verlauf von Grohne der Alternativvorschlag gemacht wurde, die Bremische Chronik von Bürgermeister Christian Abraham Heineken herauszugeben (welche dann erst 1983 erschien); vgl. ferner den 71. Bericht (Brem. Jb. 36, 1936, S. IX); im 72. Bericht (Brem. Jb. 36, 1936, S. X), ist sogar schon daran gedacht worden, die Fortsetzung der »Bremischen Rechtsquellen« 1937, zum 75-jährigen Jubiläum, vorlegen zu können; anlässlich der 500. HGB-Sitzung (1934) war Eckhardt zum korrespondierenden Mitglied ernannt worden. Kriegerische Ereignisse hatten ihren Schrecken schon wieder verloren: »Daß gerade an diesem Abend in der ganzen Stadt eine Verdunkelungsprobe vorgenommen wurde«, so stand im 72. Bericht zu lesen, eine im Ernstfall zum Schutz gegen Fliegerangriffe erforderliche Verdunkelung also, »die allmählich in völliger Verfinsterung endete, verlieh unserer Festlichkeit noch einen eigenartigen Reiz«.

Der mit Eckhardt am 8./9. Juli 1937 geschlossene Vertrag sah vor, dass eine Gesamtausgabe erscheinen solle, unter Einschluss also des ersten Teils von 1931, welchen Eckhardt überarbeiten, dessen noch »im Verkehr« befindliche Exemplare aber eingezogen sehen wollte. Vermutlich hegte er den Wunsch, jenen ersten Teil jetzt dem von ihm so nachdrücklich geförderten »Zeitgeist« anzupassen. Eine derartige Überarbeitung einzelner Schriften zwecks ideologischer Pointierung ist nach 1933 z.B. auch von Rörig vorgenommen worden;<sup>121</sup> das Verlangen jedoch, eine bereits vorgelegte Publikation »aus dem Verkehr« zu ziehen (worunter während der NS-Zeit schnell nicht allein der Handels-, sondern auch der bibliothekarische Leih-Verkehr verstanden werden konnte), hinterlässt einen totalitären Eindruck.

Das Bremische-Rechtsquellen-Projekt war nach 1945 noch Gegenstand punktuellen, aber jahrzehntelangen Schriftwechsels zwischen Historischer Gesellschaft, Eckhardt und dessem ehemaligen Assistenten Walter Barkhausen.<sup>122</sup> Entholt war zunächst bestrebt, den Vertrag von 1937 zu lösen, aber 1950/51 vermochte Eckhardt sowohl mit Entholt als vor allem auch mit dem politisch weniger skrupulösen Prüser erneut in Verhandlungen einzutreten.<sup>123</sup> Doch wurde der alte Vertrag gelöst, ohne dass ein neuer zustande kam.

Barkhausen, wie Eckhardt aus dem akademischen Betrieb unfreiwillig ausgeschieden, später Filialleiter der Deutschen Bank in Wuppertal-Elberfeld, wurde 1961 von Seiten der Veröffentlichungskommission der Wittheit gefragt, ob er die Edition zur »Tausendjahrfeier« vorlegen könne. Barkhausen sagte prinzipiell zu, erwähnte, dass er sich zu dieser Arbeit der Beratung Eckhardts (1901–1979) versichern wolle und hielt es für notwendig, »daß gleichzeitig die Ausgabe der mittelalterlichen Rechtsquellen vom Jahre 1931 neu aufgelegt« werde<sup>124</sup> (ohne von einer Überarbeitung zu reden) – unter rein wissenschaftlichem Aspekt war an jener Edition also offenbar nichts auszusetzen.<sup>125</sup> Erst sehr viel später hat der in hohem Alter stehende Barkhausen noch zwei kurze Beiträge zu diesem Thema veröffentlicht; Eckhardts »Schulausgabe« der Rechtsquellen von 1931 ist 2003 anlässlich des Stadtrechtsjubiläums »700 Jahre Bremer Recht, 1304–2003« als Nachdruck in einem Sammelband nochmals publiziert worden.<sup>126</sup>

121 Fritz Rörig, Die Erschließung des Ostseeraumes durch das deutsche Bürgertum, in: Vorträge zur 700-Jahr-Feier der Deutschordens- und Hansestadt Elbing, hg. v. Hermann Kownatzki, Elbing 1937, S. 5–24, erschien – einschlägig überarbeitet – u.d.T. Die Gestaltung des Ostseeraums, in: ders., Vom Werden und Wesen der Hanse, Leipzig 1940, vgl. Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«? (wie Anm. 7).

122 Im Protokoll des HGB-Vorstands v. 12. Jan. 1948 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b) wird angegeben, dass Barkhausen, bereits 1940 in die Arbeit eingebunden, eine Quelle entdeckt hätte, über deren Berücksichtigung dann erst einmal zeitverzögernde Meinungsunterschiede entstanden seien.

123 Eckhardt an Prüser, 17. Juni 1951 (STAB 7, 1006, HGB, Karton 4).

124 Barkhausen an Jessen (Staatsbibliothek Bremen), 10. Nov. 1961, ebd.

125 Prüser, Vierzig Jahre (wie Anm. 6), S. 4 f., schrieb hingegen, die Rechtsquellen-edition bedürfe »nach Überarbeitung allerdings einer Ergänzung durch nachmittelalterliche Rechtshandschriften«, mit denen Barkhausen »beauftragt« sei.

126 Karl August Eckhardt, Das bremische Stadtrecht von 1303/08. Schulausgabe, Bremen 1931, Reprint in: Konrad Elmshäuser und Adolf E. Hofmeister (Hrsg.),

### *Fritz Peters' Stadtchroniken*

1930 hatte die Historische Gesellschaft Bremen erstmals eine stadtgeschichtliche Chronik herausgebracht (für die Jahre 1906–1920), und es war dem Vorstand nach der Begründung einer entsprechenden Tradition zumute.<sup>127</sup> Die Erstellung solcher Bücher schien unter der Würde professioneller Historiker zu liegen, wurde jedenfalls erneut dem Bibliotheksinspektor Hubert Wania überantwortet,<sup>128</sup> welcher jedoch vor Vollendung seiner Arbeit, die wiederum 15 Jahre umfassen (also bis 1935 reichen) sollte, verstarb. Ein Nachfolger war in Staatsarchiv-Verwaltungsinspektor Peters bald gefunden, aber die Einbeziehung der »nationalen Revolution« und ihrer Folgen schienen dem Vereinsvorstand doch als heikel. Peters habe Wantias Arbeit soweit fortgesetzt, dass der Band für den Zeitraum 1921–1935 Ende 1938 erscheinen könne, wurde in der Vorstandssitzung am 17. Mai 1938 berichtet; es müsse aber »überlegt werden, ob nicht zunächst nur die Chronik bis 1932 gedruckt werden soll«. Die letztgenannte Option wurde dann ergriffen: »Die von Peters fortgesetzte Chronik Wantias wird auf Veranlassung von Herrn Senator v. Hoff dem Oberregierungsrat [Günther] Hoffmann vorgelegt und dann gedruckt werden.«<sup>129</sup>

Peters' erste Chronik zeichnete sich durch eine Reihe zeitgemäßer Verzerrungen aus. Bei der Meldung von Wahlergebnissen wurden die Parteien nicht in der Reihenfolge der von ihnen erhaltenen Stimmen genannt, sondern »von rechts nach links«. Da bei der Reichstagswahl am 4. Mai 1924 die NSDAP nicht angetreten war, kam an erster Stelle bei Peters hier also die Deutschvölkische Freiheitspartei mit 15.758 Stimmen, an den beiden letzten Stellen aber die SPD (stärkste Partei mit 54.116 Stimmen) sowie die Kommunisten (24.495, immer noch stärker als die DVFP).<sup>130</sup> Schon bei Durchsicht des Registers fällt eine relativ geringe Zahl der Nennungen der SPD auf – immerhin während der gesamten »Weimarer« Zeit erfolgreichste Bremer Partei, während wohl fast lückenlos jede Veranstaltung der NSDAP aufgeführt wurde: Unter dem 11. April 1931 wurde darüber informiert, dass zum ersten Mal die Bremer NS-Kapelle aufgespielt habe.<sup>131</sup> Während mehrfach kommunistische (auch Reichsbanner-) Übergriffe, Terroranschläge, Totschlagsdelikte erwähnt wurden,<sup>132</sup> konnte beim Leser der Eindruck entstehen, dass ein SA- und SS-Verbot

700 Jahre Bremer Recht 1303–2003 (VStAB, Bd. 66), Bremen 2003, S. 279–368; Walter Barkhausen, Der Entwurf eines Verbeterden Stadtbooks und die Glossen zum Stadtrecht von 1433, ebd., S. 200–211; ders., Zur Entwicklung des bremischen Rechts bis zur jüngsten Stadtrechtsfassung von 1433, in: Brem. Jb. 83, 2004, S. 39–49.

127 Die Vorläufer sind aufgezählt in Peters, 1933–1945 (wie Anm. 69), Vorwort.

128 Wania hatte zuvor schon veröffentlicht: Dreissig Jahre Bremen, 1876–1905. Chronologisches Verzeichnis aller denkwürdigen Ereignisse. Bremen 1906.

129 Protokoll der Vorstandssitzung vom 20. Okt. 1938 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b).

130 Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1921–1932. Eine Chronik. Hg. v. der Historischen Gesellschaft, Bremen 1938, S. 53.

131 Ebd., S. 182; vgl. auch S. 196 (28. März 1932): »Kurzer Aufenthalt Adolf Hitlers in Bremen«.

132 Ebd., S. 186 f. (24. Okt., 14. Nov. 1931).

im Jahre 1932, ohne jegliche Erläuterung gelassen, von willkürlich handelnden Behörden aus der Luft gegriffen worden wäre.<sup>133</sup>

Entholt begründete in seinem Vorwort die Entscheidung des Vorstands der Historischen Gesellschaft, die Chronik 1932 enden zu lassen, damit, dass »das Jahr 1933 mit seinem gewaltigen, alle Lebensgebiete ergreifendem Umbruch« eine »nicht zu überschreitende« Zäsur markiert habe. Die nächste Chronik, so mochte sich der Vorstand erst einmal beruhigt zurücklehnen, würde ja voraussichtlich erst in (1932 plus 12 oder 15, also:) 6 oder 9 Jahren herauskommen, 1944 oder 1947.

Peters hatte sich »durch Fleiß und Kenntnisse« bis 1942 zum Büroleiter im Staatsarchiv hochgearbeitet.<sup>134</sup> Der NSDAP war er 1937 beigetreten – vielleicht nicht zuletzt deshalb, weil an die Stelle von Entholt, der ihn vor Nachteilen, die er im Falle einer Beibehaltung seiner Parteilosigkeit befürchtet haben mag, wohl hätte bewahren können, nunmehr Pruser getreten war. Bei den von ihm selbst im Zuge seines Entnazifizierungsverfahrens gewählten Formulierungen dürfte es sich dagegen auch um Übertreibungen handeln: Er sei der NSDAP nur »unter Zwang und Drohungen« beigetreten; niemals habe er während der Hitlerdiktatur seine republikanische Gesinnung verleugnet: »Mein Bekenntnis zur Demokratie ist – mag kommen, was da will – unumstößlich.«<sup>135</sup> Der Ausschuss befand dann, Peters' antinationalsozialistische Gesinnung liege »eindeutig und ohne Einschränkung« zu Tage. Das Gremium ging dabei auf Peters' Angaben über »Zwang und Drohungen« nicht ein, sondern machte sich die von Peters sicherheitshalber ebenfalls vorgetragene Argumentation zu eigen, er wäre »im Herbst 1937 automatisch durch den Reichsbund der deutschen Beamten« in die Partei gekommen, einen Antrag hätte er nicht gestellt.<sup>136</sup> Peters, der im Februar 1946 aus seinem Dienstverhältnis entlassen worden war, wurde bald wieder eingestellt, nicht zuletzt, weil Entholt ihm – gewiss nicht zu Unrecht – bescheinigt hatte, er sei für den Wiederaufbau des Archivs unentbehrlich.<sup>137</sup>

1951 gab die Historische Gesellschaft Bremen Peters' Chronik über die NS-Zeit heraus, ohne dass ihr – seit 1950 neuer – Vorsitzender die Gelegenheit genommen hätte, gerade zu dieser ebenso notwendigen wie sensiblen Arbeit über einen Zeitabschnitt »von einer ganz besonderen, schrecklichen Wichtigkeit« (Entholt) eine Einleitung zu formulieren.<sup>138</sup> Nicht zuletzt hätte hier

133 Ebd., S. 195 ff. (13. April 1932).

134 Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, S. 672; Peters (1903–1970) wurde 1950 Mitglied der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen.

135 Peters an Schulsenator Paulmann, 22. Febr. 1946 (STAB 4, 66-I, Entnaz.-Akte Peters).

136 Feststellungsergebnis v. 16. März 1946, ebd.

137 Entholts Notiz v. 14. Febr. 1946, ebd.

138 Entholts Rezension im Brem. Jb. 44, 1955, S. 386. Die Scheu, sich mit der NS-Zeit auseinanderzusetzen, spricht aus Entholts folgendem Satz: »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.« Stärker erläuterungsbedürftig hatte sich die häufige Erwähnung der NSDAP in Peters' erster Chronik (wie Anm. 130) ausgenommen.

Gelegenheit bestanden, einige Wort über die 1946 im Auftrag des Vorstands der Historischen Gesellschaft begonnene Untersuchung des (wie es im Protokoll heißt: »als Hilfsarbeiter« beschäftigt) Oberregierungsrats Philipp Behrens über die NS-Zeit zu verlieren; Behrens, Parteimitglied, war dann schon 1948 verstorben.<sup>139</sup> Peters habe – so De Porre zum 125-Jahres-Jubiläum der Historischen Gesellschaft Bremen, »mit der ihm selbstverständlichen Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit gearbeitet«,<sup>140</sup> aber damit war nur eine Sekundärtugend erwähnt. Der wohl moralisch überforderte Peters, der die Chronik als eine »Geschichtsquelle« nicht zuletzt »für Behörden und Dienststellen bei ihren Nachforschungen« bezeichnete, sicherte Objektivität zu, verwies aber zugleich darauf, dass er wesentlich auf die – politisch gegängelte – Presse der Diktaturzeit zurückgegriffen habe. Er versah einige nationalsozialistische Termini (»Gleichschaltung«, »Machtübernahme«) mit Gänsefüßchen – andere dagegen nicht (Schutzhaft), und gelegentlich lesen sich die Zeilen über Vorgänge, welche (unter den nach Ende von Diktatur und Krieg überwiegend in Deutschland wieder als gültig betrachteten Normen) als ganz unerhört dastanden, ganz so, als habe es sich nicht nur um etwas Alltägliches, sondern auch Triviales (und auch jetzt, im Nachhinein nicht besonders Hervorzuhebendes) gehandelt; freilich kann dies wohl auch auf das Streben nach der reklamierten Objektivität zurückzuführen sein.

Stärker als bei bisherigen Bänden, so gab Peters an, habe er »die entscheidungsvollsten Begebenheiten im Reich« berücksichtigt, weil Bremen doch von dem, was auf jener Ebene entschieden worden, in besonderer Weise betroffen gewesen sei; aber ausgerechnet »Reichstagssitzungen und wichtige Reden der damaligen Lenker der Politik« sind hier modellhaft genannt worden. Die Deportation, teilweise auch die Ermordung bremischer Jüdinnen und Juden werden freilich erwähnt,<sup>141</sup> und Peters listete einige jener höheren Beamten auf, die 1933 dem »Berufsbeamtengesetz« zum Opfer gefallen waren.

Auf Peters' dritte Chronik (für die auch in unserem Zusammenhang hier bedeutsame Nachkriegszeit) soll hier nicht eingegangen werden, doch aber auf die maßgeblich unter Prüser und Schwebel entstandene und von der Historischen Gesellschaft sowie dem Staatsarchiv herausgegebene Bremische Biographie für die Jahre 1912–1962. Darin hätte die Möglichkeit bestanden, immerhin schon einmal auf die mittlerweile Verstorbenen unter den hier kritisch beurteilten Protagonisten – sicherlich unter dem gebotenen Verzicht auf Polemik – einige differenzierende Blicke zu richten, und wenn dies auch nur

139 Protokoll der Vorstandssitzung v. 9. April 1946 (STAB 7, 1006, HGB, 5 b); zu Behrens und seiner nicht vollendeten, unveröffentlicht gebliebenen Untersuchung vgl. Martin Specht, Behrens, Philipp Heinrich, in: Brem. Biogr. (wie Anm. 28), S. 31 f.; Schwarzwälder, Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 70. Im Brem. Jb. 42, 1947, S. 218–222, hat Spitta einen Behrens-Nachruf publiziert, der »eine Entscheidung der Militärregierung« erwähnt, welche Behrens »sehr schmerzlich getroffen« habe, und dabei den Eindruck erweckt, als sei Behrens moralisches Unrecht widerfahren; Marbolek / Ott, Bremen (wie Anm. 50), S. 366, beurteilen Behrens als ambivalent.

140 De Porre, 125 Jahre (wie Anm. 8), S. 10.

141 Ebd., S. 219, 231, 232, 273.

zu dem eigennützigen Zweck erfolgt wäre, zu zeigen, in welchem partiell ideologisch aufgeheizten Umfeld die Historische Gesellschaft Bremen sich befunden hatte. Doch ist dies im Artikel über Hoff ganz und gar, in jenem über Knittermeyer so gut wie völlig unterlassen, ja die beiden sind nicht einmal partiell der im Vorwort von Prüser und Schwebel doch ausdrücklich zugelassenen Kategorie derer zugeordnet worden, die »eher zerstörend als aufbauend gewirkt haben«. <sup>142</sup>

### *Korrekturen und Präzisierungen am Geschichtsbild*

Der bei der Beschäftigung mit der bremischen Geschichte meist unumgängliche Herbert Schwarzwälder (geb. 1919), der die hier vorgestellten Hauptakteure wohl überwiegend persönlich gekannt hat, hat die adäquate Distanz zu den Geschehnissen um die Historische Gesellschaft Bremen in der NS-Zeit nicht immer gefunden. Sein forscher Satz, »nach NS-Gedankengut« suche »man vergebens« im Bremischen Jahrbuch und in den Vorträgen der Historischen Gesellschaft, <sup>143</sup> fordert zum Widerspruch heraus, und solcher gelingt auch (wenngleich nicht in eklatanter Weise). <sup>144</sup> Dass die »Politisierung« der Historischen Gesellschaft sich »in engen Grenzen« gehalten habe, ist – zumindest im Vergleich zu den drei Lübecker und Hamburger Schwestervereinen – nicht verkehrt; freilich hat Schwarzwälder in diesem Zusammenhang allein Entholt erwähnt, welcher »nicht einmal der Partei angehört« habe (was – wie Rörigs und manch andere Beispiele zeigen, nur bedingt aussagefähig ist), <sup>145</sup> dabei aber den Staatsarchivdirektor und eifrigsten historischen Publizisten im Untersuchungszeitraum, *de facto* den zweitwichtigsten Akteur in der Historischen Gesellschaft Bremen, in diesem Zusammenhang unerwähnt gelassen. <sup>146</sup>

142 Brem. Biogr. (wie Anm. 28), Vorwort, S. V; vgl. – oben schon zitiert (Anm. 28) – Gustav Dehning, Hoff [...], Ernst Richard von, S. 239 - 240; Seekamp, Knittermeyer (wie Anm. 81), worin nur Knittermeyers zeitweiliges Engagement bei den Deutschen Christen erwähnt wird (Seekamp wird mit dem weiter unten, in Anm. 154, erwähnten NS-Gauredner gleichen Nachnamens wohl kaum identisch gewesen sein); vgl. aus dem hier behandelten Zusammenhang auch den Artikel über Dietrich Schäfer (ebd., S. 433 - 435) von Adolf Börtzler.

143 Schwarzwälder, Geschichte, Bd. 4 (wie Anm. 6), S. 357.

144 Ein solcher »Allsatz« gilt bekanntlich als widerlegt, wenn ein einziges Gegenbeispiel gefunden wird. Wir haben auf den (gewiss in deutlicher Minorität befindlichen) »Schicksals«-Vortrag und -Artikel von Beutin (wie Anm. 53) hingewiesen, auf die Ergebnisadressen in den Vorstandsberichten der Jahre 1942, 1943, 1944 (wie Anm. 115); auf Reinckes »Blut- und Boden«-Vortrag, der in einem Weihnachtsblatt mündete, kommt noch die Sprache (weiter unten, Anm. 155). – Kurioserweise hat Hoff 1936 durch den ersatzlosen Hinauswurf des Rühnick-Artikels (vgl. Schwarz, Jahrbuch, wie Anm. 105) einen Beitrag *gegen* die Politisierung des Brem. Jb. geleistet.

145 Schwarzwälder, Bremer Geschichte (wie Anm. 77), S. 204; selbst Schwebel (Entholt, wie Anm. 6, S. 17) hat immerhin formuliert, Entholt sei »politisch kaum [*sic*] belastet« gewesen.

146 Andererseits: Sind es aber nicht stets die Aktiven (wie hier vor allem Prüser, aber auch Beutin), die sich aufgrund ihrer Aktivität(en) auch in kritischen Zeiten

Schwarzwälders z.T. nicht ganz einheitlich ausgefallene Angaben und Urteile über den Wittheitspräsidenten haben Knittermeyers intellektueller Gefährlichkeit nicht ganz Rechnung getragen,<sup>147</sup> Bildungssenator Hoff (Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft) wird unter Hinweis auf noch extremistischere Parteimitglieder zu Recht differenziert beurteilt, aber wohl auch verharmlost. Hier sind nach näherer Betrachtung der Quellen ein paar Akzente in dem veröffentlichten Bild, das in Bremen hinsichtlich der Geschichte der Historischen Gesellschaft und ihres intellektuellen Umfelds in der NS-Zeit (und danach) noch vorherrscht, zu verschieben – auch im Hinblick auf die schon zitierten Darstellungen von Prüser (1962), Abel (1974), De Porre und Schwarz (1987).<sup>148</sup>

Verwundern kann dieser Befund kaum. Die deutschen Geschichtsvereine sind (in Nietzsches bekannter Diktion) so gut wie nie in »kritischer«, sondern stets in »monumentalischer« und »antiquarisch«-archivalischer Weise tätig gewesen; das entspricht den Intentionen wohl nahezu aller ihrer Gründer, Vorstandsmitglieder und Mitglieder,<sup>149</sup> und zwar wohl bis heute. Eine Zielbeschreibung wie die, dass die Lokal- und Regionalhistorie als ein Instrument zur Reflexion von gegenwärtigen und absehbar-zukünftigen sozialen Prozessen im (räumlich verstanden) »lebensweltlichen« Bereich einzusetzen sei und zugleich auch als ein Instrument zur Abwehr ideologischer Verzerrungen der Geschichte durch politisch oder ökonomisch Interessierte, gehört herkömmlicherweise nicht zu den Postulaten deutscher Geschichtsvereine (ebenso wenig wie wohl zu denen der Geschichtswissenschaft *grosso modo*).

Schwarzwälders hintergründiges Bonmot, die Historische Gesellschaft Bremen habe ihre Arbeit »auch in der NS-Zeit in der gewohnten Form« fortsetzen können,<sup>150</sup> enthält die korrekte Aussage, dass sich in Struktur, Funktion und Verhalten der Historischen Gesellschaft durch die »nationale Revolution« nicht viel verändert habe. Regional- und Lokalhistorie wurden nach 1933 von allen mittelbar und unmittelbar Beteiligten innerhalb und außerhalb der Historischen Gesellschaft als nicht so bedeutsam betrachtet, dass sie nunmehr – wie manch andere Bereiche in Staat und Gesellschaft – auf revolutionäre Weise hätten schlagartig verändert werden müssen. Die Geschichtswissenschaft insgesamt trat in der NS-Zeit hinter dem biologisch anthropologisierenden Bemühen um die »Vorgeschichte« zurück, von der ein wesentlicher Beitrag zur »Rassenkunde« erwartet wurde, teilweise auch zur frühen europäischen Siedlungshistorie, aus der ihrerseits Nachweise oder Pseudonachweise dafür

»hervortun«, manchmal auch »hervorwagen« und nachher von denen gescholten werden, die vor, während und nach der kritischen Zeit geschwiegen haben?

147 Schwarzwälder, *Geschichte*, Bd. 4 (wie Anm. 6), man unterziehe einmal die dort auf S. 214 und S. 356 formulierten Äußerungen zu Knittermeyer einem Vergleich.

148 Prüser, *Vierzig Jahre* (wie Anm. 6); Abel, *Wittheit* (wie Anm. 79); De Porre, *125 Jahre* (wie Anm. 8); Schwarz, *Jahrbuch* (wie Anm. 105).

149 Schwebel, *Entholt* (wie Anm. 6), S. 7, hat betont, »wie sehr in der wilhelminischen Ära bis über die Weimarer Republik hinaus recht eigentlich Geschichtsforschung und -unterricht das ehrenvolle Ansehen des vaterländischen Gedankens verkörperten«.

150 Herbert Schwarzwälder, *Historische Gesellschaft*, in: ders., *Lexikon* (wie Anm. 2), Bd. 1, S. 392.

destilliert wurden, dass beispielsweise an bestimmten Stätten nicht Slawen zuerst gesiedelt hätten, sondern Germanen;<sup>151</sup> mit welcher Art Befund sich dann Akte der Expansionspolitik legitimiert finden konnten

Schwarzwälder hat seine Kontinuitätsthese freilich auf eine bestreitbare Prämisse gegründet: Eine »Popularisierung der bremischen Geschichtswissenschaft« sei von der vor und nach 1933 wirkenden Historikergeneration nicht geleistet worden, und dies habe an der »konservativ-bürgerlichen« Grundstimmung gelegen.<sup>152</sup> An einer teils thematischen, teils stilistischen Zubereitung geschichtswissenschaftlicher Erkenntnisse für breitere Bevölkerungskreise hat just dem NS-Regime sicherlich gelegen, und mit dem zu solchem Populismus fähigen und wohl auch bereiten Archivdirektor Prüser fand sich zwischen 1933 und 1945 ein Mann, der, als er nach seiner Entnazifizierungs-Zwangspause Vorsitzender wurde, schon seit längerem von Mitgliedern und Freunden der Historischen Gesellschaft an dieser Stelle gewünscht worden war – trotz oder wegen seiner eigenen, für nationalistische und antidemokratische Ideen anfälligen, aber in Grenzen wandlungsfähigen »bürgerlich-konservativen Grundstimmung«. Dass eine »Popularisierung« von Teilen der Geschichtswissenschaft mit tendenziöser Geschichtsklitterung oder gar totalitärer Verzerrung einhergehen konnte, zeigten während der NS-Zeit neben der Historischen Gesellschaft Bremen tätige, um für demagogische Ansprache anfällige Bevölkerungskreise konkurrierende Institutionen wie die Volksbildungsstätten oder gar von Seiten der Partei organisierte Kampagnen wie jene, die 1942 (nicht nur) in Bremen unter dem Titel »Deutschlands europäische Sendung« durchgeführt wurden: »In Wort und Bild wird in diesen Versammlungen, die in allen Ortsgruppen des Kreises Bremen der NSDAP stattfinden, den Volksgenossen vor Augen geführt, daß Deutschlands Führungsanspruch in Europa nicht nur eine Forderung unserer Zeit, sondern eine durch die Ereignisse tausendjähriger deutscher Geschichte erwiesene Notwendigkeit ist«. <sup>153</sup> Der Lübecker Archivleiter und VLGA-Führer Fink war sich im Einzelfall nicht zu schade, Vereins- und Parteiveranstaltungen zusammenzulegen.<sup>154</sup> Prüser ist in der NS-Zeit nicht so populistisch aufgetreten wie zuweilen Fink, und er hat nicht so offen nationalsozialistisch argumentiert wie gelegentlich der Hamburger Archivleiter Heinrich Reincke.<sup>155</sup> Wenn die NS-Politisierung der

151 Vgl. z.B. die partiell ideologisch motivierten Ausgrabungen und Darstellungen zu Alt-Lübeck, skizziert in Stubbe da Luz, »Arbeit ... fortgesetzt«? (wie Anm. 7).

152 Schwarzwälder, Historische Gesellschaft (wie Anm. 150).

153 Bremer Zeitung, 14. April 1942 (»Deutschlands europäische Sendung«. Beginn der Versammlungswelle der NSDAP Kreis Bremen. Gauredner Ahlers und Seekamp).

154 Stubbe da Luz, »Arbeit... fortgesetzt«? (wie Anm. 7).

155 Reincke leistete 1935 einen Beitrag zu einer »Popularisierung« von historischen Erkenntnissen im Bremer Publikum mit seinem sozialpsychologisierenden, von Klischees gekennzeichneten Vortrag über »Bremen und Hamburg«, worin er der Bremer Bevölkerung unter dem ausdrücklich gewählten »Blut- und Boden«-Aspekt bescheinigte, sie »fühle sich dem eigenen Volkstum stärker verbunden, blutmäßig wie politisch«, beispielsweise deshalb, weil hier nie eine vergleichsweise so liberale Judenpolitik getrieben worden sei wie in Hamburg (Heinrich Reincke: Bremen und Hamburg. Bremen 1936, Bremische Weihnachtsblätter 6).

Historischen Gesellschaft sich in Grenzen gehalten hat, so ist dies wohl auch just auf einen Verzicht der Verantwortlichen auf »Popularisierung der bremischen Geschichtswissenschaft« zurückzuführen.

Außerhalb der Historischen Gesellschaft stand für Akte historischer Politisierung und Popularisierung in Bremen neben den beiden zitierten »Heimatkunden« (Buchenau; Knittermeyer / Steilen) und den Tageszeitungen vor allem der offiziöse, vom Regierenden Bürgermeister herausgegebene »Schlüssel« zur Verfügung.<sup>156</sup> Sind Entholts, Prüasers, Hoffs dortige Publikationen von der Mitgliedschaft des Vereins zur Kenntnis genommen, begrüßt oder missbilligt worden? Dies ist den Quellen nicht zu entnehmen. Gehen formell außerhalb des Vereins geschehene politische Entgleisungen von offiziellen oder inoffiziellen Vereinsprotagonisten auch zu Lasten des Vereins insgesamt? In der Historie über die Geschichtsvereine sollte nach Möglichkeit von der bequemen Gewohnheit Abstand gewonnen werden, stets nur die politischen und geistigen Führer in den Mittelpunkt zu stellen.

156 Eine Durchsicht der bremischen Tageszeitungen habe ich nicht vorgenommen. Die HGB hat – anders als der VLGA – davon abgesehen, eine Zeitungsausschnittssammlung zur Dokumentation ihrer Vortragstätigkeit anzulegen. Da die Termine der HGB-Vorträge aber verzeichnet worden sind, könnte in gezielter Weise nach dem jeweiligen Presseecho gesucht werden. Auch dürften die in den Entnazifizierungsakten von Prüser u. a. befindlichen Publikationslisten nicht sämtliche Tageszeitungsartikel enthalten.

**Anpassung an den »Zeitgeist«? (I)**

*Archivdirektor Prüser, Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft, über Bremens politisches System und Bremens Rolle im Rahmen der Expansion Deutschlands, 1940*

Traurig war es derzeit um Deutschland und nicht viel besser um Bremen bestellt, als dieses mit dem Siege Adolf Hitlers eine nationalsozialistische Führung erhielt. Wie allerorten in Deutschland begann die große Umformung des Geistes, die die Vorbedingung des neuen Wachstums in den anderen Bezirken des Lebens sein mußte. [...] Durch die Einrichtung der Reichsstatthalterschaften wurde ihre [der Länder] Verbindung mit dem Reich fest geknüpft und die Wirkungsmöglichkeit der von dort vertretenen Politik bei allen seinen Gliedern gewährleistet. [...] Damit verschwand die parlamentarische Bindung, wie sie in der Zeit des Zwischenreichs bestanden hatte, aber auch die Einflußnahme von irgendwie gestalteten Vertretungskörperschaften auf die Führung der städtischen Belange bis in die Verwaltung hinein. Dementsprechend wurde auf die »Bürgerschaft« früherer Jahre 1933 verzichtet. [...]

Das Reich [...] wird Bremen [...] die Stellung zuweisen, die ihm gebührt. Der gegenwärtige Krieg mag die Entwicklung dahin verzögern; er mag Handel und Schifffahrt der Stadt neue große Verluste bringen; nach dem Kriege wird Bremen von neuem zeigen, was es vermag. Schon werden die Ansätze zu einer Betätigung auf neuen Wegen deutlich, die sich zwangsläufig durch die Entwicklung der Verhältnisse im Osten ergeben. Neben den Überseekauffmann wird der auf den europäischen Festlandsbereich ausgerichtete Kaufmann treten. Bremen bietet dem Reich auch hier seine Dienste; um so sicherer wird es diesen seinen »Schlüssel zur Welt« in seine besondere Obhut nehmen.

Wenn heute eine Umfrage, z.B. unter den Mitgliedern der Historischen Gesellschaft, erfolgen würde, so würde sich zweifellos herausstellen, daß Herr Dr. Prüser sich allgemeinen Ansehens und größter Beliebtheit erfreut. Es wird jedenfalls niemand behaupten können, daß Dr. Prüser ein aktiver Nationalsozialist gewesen ist. Ich glaube daher, im Namen vieler zu sprechen, wenn ich dem Wunsche Ausdruck gebe, daß die zuständige Besatzungsbehörde Dr. Prüser in seinem Amt belassen möge. Dieser Wunsch kommt gerade aus den Kreisen, die mit dem Nationalsozialismus nichts zu tun gehabt haben. [...] Zum Schluß möchte ich noch besonders darauf hinweisen, daß sich Dr. Prüser durch seine Arbeiten auf dem Gebiet der Geschichte und Heimatgeschichte, sei es durch seine lebendigen Vorträge und fesselnden Aufsätze sowohl in wissenschaftlichen Zeitschriften als auch in der Tagespresse nicht nur in Fachkreisen, sondern auch beim Laienpublikum einen großen Anhänger- und Freundeskreis geschaffen hat.

Alfred M. H. Gildemeister, Schatzmeister der  
»Maus« – Gesellschaft für Familienforschung –  
Bremen, den 15. Dezember 1945

**Das intellektuelle Umfeld der Historischen Gesellschaft (A)**

*Die Einheit der Wissenschaft im Urgrund der Rasse*

Hinrich Knittermeyer in der Gründungsveranstaltung der Wittheit zu Bremen,  
21. August 1941

[...] liegt es gerade am Stiftungstage einer neuen wissenschaftlichen Körperschaft nahe, die Frage nach der Einheit der Wissenschaft aufs Neue aufzuwerfen und sie zu beantworten im Blick auf die *Umschichtung des wissenschaftlichen und weltanschaulichen Denkens*, deren Zeugen wir sind. [...]

Indem der Geist sich für befugt hielt, die Zeit zu meistern durch ihre Ausgliederung an den ungebundenen Gedanken, hat er die Erfahrung machen müssen, daß der Umbruch und Neugründung wirklichen Lebens durch die quellenden Kräfte des Volkes und durch die tat- und todbereite *Hingabe* seiner Menschen für die *Zukunft ihres Gutes und Blutes* erfolgen. Und er hat sich weiter darüber klar werden müssen, daß er selbst als ein wirklicher Geist nicht über diesen Kräften schwebt, sondern daß auch in ihm das eigene völkische Wesen zugegen ist [...] Die Wissenschaft wird nur dann der Forderung der Stunde sich gewachsen zeigen, wenn sie sich von überlieferten Vorurteilen frei macht und das Geheimnis des Lebens, die Urform menschlichen Daseins, das *Gestaltgesetz der Rasse* als ein Ursprüngliches, die Gegensätze [zwischen Natur- und Geisteswissenschaften] selbst erst aus sich Heraussetzendes zu enthüllen und zu bestimmen wagt. Der Mensch bleibt also für den tatsächlichen Vollzug seiner wissenschaftlichen Arbeit an die *gegensätzlichen Wege* der Natur- und Geisteswissenschaften angewiesen. Trotzdem wird diese Arbeit anders sich ausnehmen, wenn sie ihrer Mitte in dem *Gesetz der Rasse*, in dem Urbild, in dem verschiedenen geprägten Urbild menschlichen Lebens und menschlichen Schöpfertums versichert ist [...].

Wenn bedeutende Forscher in ihrer Gegnerschaft gegen die Herrschaft der Juden gerade in den exakten Wissenschaften von einer *deutschen Mathematik* und von einer *deutschen Physik* zu reden wagen, dann bekundet sich hier die gleiche Überzeugung. [...] Selbst die Ethik, die am entschiedensten den Menschen über die Grenzen der Rassen hinaus an allgemeingültige Verpflichtungen mahnt, wird niemals von der Mitte sich lösen können, durch die sie mit dem lebendigen Gesetz des Daseins zusammenhängt. Mag in ihr auch die Forderung einer sittlichen Vernunft vernommen werden, der kein Volk und keine Rasse sich

Professor Dr. Knittermeyer, mit dem ich während der Jahre 1933–1945 kontinuierlich viele Gespräche geführt habe, hat, wie ich daraus weiß, 1933 die NSDAP-Mitgliedschaft aufgrund einiger Hoffnungen in diese Partei erworben, aber schon bald war er sehr enttäuscht und entfernte sich immer stärker von ihr. Später war er ein Gegner des NS-Geistes und sowohl der Außen- als auch der Innenpolitik des NS-Regimes.

Bescheinigung von Senator Dr. [Theodor] Spitta,  
Bremen, 27. Okt 1945

entziehen kann, so wird sich diese Forderung doch auf eine Weise äußern, die den Deutschen als Deutschen und den Franzosen als Franzosen verrät.

*Textauszüge, Teil 3*

**Das intellektuelle Umfeld der Historischen Gesellschaft (B )**

*Neokolonialistische Töne von Herbert Abel*

*aus dem »Deutschen Kolonial- und Überseemuseum«, 1940*

Das Diktat von Versailles hat den kolonialen Aufstieg des Deutschen Reiches jäh unterbrochen. Es liegt auf der Hand, daß sich die Folgen des Raubes unserer Schutzgebiete gerade in Bremen verhängnisvoll bemerkbar machen mußten. [...] Die Heranziehung eines kolonialen Nachwuchses hat man in Bremen auch nach dem Weltkrieg immer gepflegt. [...] Ihren vielseitigsten und bezeichnenden Ausdruck hat die koloniale Arbeit Bremens in Vergangenheit und Gegenwart wohl in dem großen Museum der Stadt am Bahnhofplatz gefunden. Mit Recht konnte diesem im Jahre 1936 offiziell die Bezeichnung »Deutsches Kolonial- und Überseemuseum« verliehen werden. [...] Wenn man bedenkt, daß sich unter den jährlich mehr als 200 000 Besuchern zahlreiche Fremde und vor allem auch Ausländer befinden, so braucht die propagandistische Bedeutung dieses Museums für den kolonialen Gedanken nicht noch ausdrücklich betont zu werden. [...]

Der Weltkrieg hat beinahe allen die Früchte dieser [kolonialen] Arbeit geraubt. Um so stärker aber wuchs der Wille, allen Widerwärtigkeiten zum Trotz weiter zu schaffen. Heute hat Bremen seine Aufgabe klar erkannt. So wie von hier der erste Kolonialpionier des Bismarckreiches auszog, so wird man auch jetzt an der Unterweser bereitstehen und hinausgehen, wenn die Stunde des neuen deutschen Kolonialreiches gekommen ist!

»Wenn einer sich als rein nominelles Parteimitglied bezeichnen darf, ist es Dr. Abel. Die Vorträge [...] haben niemals die damals so beliebten kolonialen Forderungen propagiert. [...] Er hat niemals der Partei nach dem Munde geredet, wie es beispielsweise der ebenfalls im Vorstellungsverfahren befindliche frühere Direktor der Staatsbibliothek und Präsident der Wittheit, Prof. Dr. Knittermeyer, getan hat. [...] Unterzeichneter [...] wurde 1933 wegen antinazistischer und antimilitaristischer Gesinnung aus dem Staatsdienst entlassen und nach dem Einzug der Alliierten von den illegalen Kämpfern zum Präsidenten der Kampfgemeinschaft gegen den Faschismus ernannt.

ORRat Dr. [Alfred] Nawrath, Direktor des  
Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde –  
Bremen, den 1. Februar 1947

*Textauszüge, Teil 4*

**Das intellektuelle Umfeld der Historische Gesellschaft Bremen (C) /**

**Anpassung an den »Zeitgeist« (II)**

*»Großzügige Grenzbereinigung im Osten«*

*Bildungssenator von Hoff, Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft,  
über die germanische Expansion, 1941*

Die Politik unserer westlichen Nachbarn sorgte immer wieder dafür, daß die germanische Uneinigkeit [...] durch die Jahrhunderte hindurch erhalten blieb.

Nunmehr versetzt uns der Sieg der Achsenmächte in die Lage, das in der Vergangenheit zum Schaden aller Germanen und damit zum Schaden der nordischen Sache Versäumte wiedergutzumachen. Wie sieht diese Lage unter dem Gesichtspunkt des Volkstums aus? Zunächst war dank der Angliederung der Ostmark im Süden des Reiches deutscher Volksboden von der schweizerischen bis zur ungarischen Grenze dem Deutschen Reiche wieder einverleibt worden. Alsdann setzten uns unsere Siege über die Polen in den Stand, eine großzügige Grenzberreinigung im Osten vorzunehmen, mit deren Ausbau wir durch Neuansiedlung der aus dem Osten heimgeholten deutschen Brüder zur Zeit noch beschäftigt sind. [...]

Wie weit einst fränkisches, also deutsches Volkstum sogar nach Frankreich hinein vorgedrungen ist, zeigt die Feststellung, daß der Nordwesten dieses Landes bis weit in das Innere hinein mit Ortsnamen fränkischer Herkunft geradezu übersät ist. Das Volkstum der Wallonen steht dem französischen nahe. Auch rassisch sind sie vom Westen her mehr oder weniger stark beeinflusst. Aber in manchen Gebieten fällt ihr rein nordisches Aussehen auf. Es handelt sich in diesen Fällen um die Nachkommen der Sachsen, die Karl der Große nach Unterwerfung dieses Stammes zu vielen Tausenden gewaltsam aus der Heimat ausgesiedelt hatte, um den völkischen Widerstand zu brechen. Sie sind dann in fremdem Volkstum aufgegangen, aber nicht rassisch untergegangen.

Werfen wir nach dieser kurzen Übersicht die Frage auf, wo der rassische Schwerpunkt unseres nordischen Raumes liegt, so dürfen wir uns durch die Ausdehnung der skandinavischen Landmasse nicht irreführen lassen. [...] Auch wenn wir berücksichtigten, daß infolge der nicht geringen Beimischung ostischen und dinarischen Blutes im deutschen Volke, vor allem auf mittel- und süddeutschem Gebiet, die nordische Gesamtblutmenge nicht wesentlich höher als 50 v. H. veranschlagt werden darf, so bleibt das Schwergewicht noch immer bei den Südgermanen. [...] In Erwägung aller dieser Umstände wird man den mathematischen Schwerpunkt der nordischen Rasse des europäischen Festlandes vermutlich in der Gegend von Wittenberge, zwischen Magdeburg und Hamburg, suchen müssen, also durchaus auf deutschem Boden. [...] Und heute ist Deutschland die politische Vormacht des Germanentums und damit der nordischen Rasse.

Möge in allen Völkern nordischen Blutes die Einsicht wach werden, daß wir an einer Zeitenwende von nie dagewesener Größe stehen, wo uns das Schick-

Das nordisch-germanische Kulturgut hat ihn bis in die letzten Wochen seines Lebens nicht wieder losgelassen. [...] In Verfolg dieser Arbeitsrichtung wirkte er in späteren Jahren als Herausgeber der Zeitschrift »Rasse«, Monatsschrift der Nordischen Bewegung, die er einige Jahre mit der von ihm nicht anders zu erwartenden wissenschaftlichen Gründlichkeit leitete. [...] Er hielt es für seine staatsbürgerliche Pflicht, dies Amt [des Bildungsensors] zu übernehmen, und er hat es mit objektiver und vornehmer Haltung geführt.

sal eine letzte Möglichkeit darbietet, im Wettkampf mit den Völkern der Erde die zusammengefaßte Kraft des Germanentums zugunsten einer nordischen Kulturentwicklung einzusetzen!

Gustav Dehning, in: Brem. Biogr. 1969

**Anpassung an den Zeitgeist (III)**

*Archivdirektor Prüser, Beiratsmitglied der Historischen Gesellschaft,  
über immerwährende Niedertracht »des Polen«, 1939*

Im Bremer Archiv liegt ein Brief der Stadt Riga aus dem Jahre 1566 an den Rat der Stadt Bremen, ein Hilferuf gegen polnische Willkür. [...] Was tat nun aber der Pole? Er besetzte den Rigaer Vorhafen Dünamünde, »das feste Haus Dunamund«, und drangsalierte den rigaischen Handel, der hier vorbei seine friedliche Straße zog. [...]

Im Bremer Archiv liegt [auch] eine Beschwerde deutscher und niederländischer Schiffer über solche Behandlung. Mit dieser Freibeuterei erschöpften sich die Rechtsbrüche noch nicht. Die Polen wollten den Rigaer Bürgern auch unmittelbar das Leben abschneiden, indem sie einfach alle Schiffe mit »Vischwerck und anderer Lebensnotturft« ausplünderten [...] Hielt Polen vor Ausbruch des jetzigen Krieges nicht auch Lebensmittel zurück, die für Danzig bestimmt waren? So kann man Zug um Zug die Parallele ziehen. Der Pole ist sich gleichgeblieben, gestern wie heute. Wohl hatte es Riga schon mit Beschwerden beim Könige von Polen ver-

sucht; aber die waren natürlich zwecklos geblieben; die Übergriffe waren nur noch schlimmer geworden. So wandte sich die bedrohte Stadt an die Bündnisverwandten im Reiche, die ihr näher befreundeten Hansestädte.

»Jedes Wort, daß ich [von Dr. Prüser] zu hören bekam, stand im Einklang mit seiner vornehmen Gesinnung, seinen von der Studentenzeit und den Einflüssen Friedrich Naumanns her gefestigten demokratischen und christlich-humanitären Anschauungen und seiner streng objektiven wissenschaftlichen Einstellung und Haltung, durch die auch seine zahlreichen wissenschaftlichen Arbeiten und Veröffentlichungen ausgezeichnet sind. Während meiner Verbringung in ein Arbeitslager Oktober bis November 1944 ist Herr Dr. Prüser – ohne Rücksicht auf die für ihn möglichen Folgen – immer wieder bei der Geheimen Staatspolizei vorstellig geworden, um meine Freilassung zu erwirken, die dann auch mit auf seinen Einfluß hin im Dezember 1944 erfolgte. Aber ganz unabhängig von diesem mir persönlich erwiesenen Dienst ist es mir ein Bedürfnis, mit dieser Erklärung für Herrn Dr. Prüser einzutreten.

Bremen, den 23. September 1945 –  
Dr. [Emil] Schwartze

# **Die Bibliothek als Ort nationalsozialistischer Identitätsbildung? Die Ausstellungspraxis der Staatsbibliothek Bremen während der NS-Zeit**

Von Thomas Elsmann

## *I. Allgemeines*

Hans-Gerd Happel hat in seiner Studie über das wissenschaftliche Bibliothekswesen im Nationalsozialismus auf das Phänomen des enormen Anstiegs von Ausstellungen seit 1933 in den von ihm untersuchten Bibliotheken hingewiesen<sup>1</sup> – wobei er im Übrigen die damalige Staatsbibliothek Bremen bzw. Bibliothek der Hansestadt Bremen (seit dem 22. Dezember 1938) nicht berücksichtigt hatte. Das Zahlenmaterial belegt zunächst rein quantitativ dies Phänomen, eine qualitativ-inhaltliche Analyse der in den ausgewählten Bibliotheken seit 1933 in steigender Frequenz durchgeführten Ausstellungen offenbart ihren häufig propagandistischen Charakter im Dienste des nationalsozialistischen Ideologiegeflechtes. Tatsächlich war dies nun keineswegs ein Spezifikum der Bibliotheken:

»Es war für jeden Nationalsozialisten eine Selbstverständlichkeit, daß auch das deutsche Ausstellungs- und Messewesen in die gesamte politische Propaganda mit eingegliedert werden mußte, da mit Hilfe dieses Werbemittels die Möglichkeit gegeben ist, einmal Vorgänge, Tatsachenberichte oder Ziele, die erreicht werden müssen, auf die einfachste und damit allgemein verständliche Form zu bringen, da die Art der Darstellung der Wirklichkeit am nächsten kommt und somit auch Menschen verständlich wird, die nicht gewohnt sind abstrakt zu denken. Wenn aber dieses politische Ziel erreicht werden sollte, mußte eine Neuordnung auf diesem Gebiete die Wege ebnen.«<sup>2</sup>

Soweit 1938 Hugo Fischer,<sup>3</sup> Präsident des Instituts für Deutsche Kultur- und Wirtschaftspropaganda, das vom Amt für Messe und Ausstellungswesen beim Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda u. a. mit der Ausgestaltung

- 1 Hans-Gerd Happel: Das wissenschaftliche Bibliothekswesen im Nationalsozialismus. Unter besonderer Berücksichtigung der Universitätsbibliotheken. München, London, New York, Paris 1989 (Beiträge zur Bibliothekstheorie und Bibliotheksgeschichte 1), S. 106-114; Überblick auch bei Christine Koch: Das Bibliothekswesen im Nationalsozialismus. Eine Forschungsstandanalyse. Marburg 2003, S. 69-84.
- 2 Hugo Fischer: Politische Aufklärung durch Ausstellungen, in: Führer durch die Ausstellung »Bremen – Schlüssel zur Welt« [...]. Bremen (1938), S. 7-8, hier S. 8.

und Durchführung von Ausstellungen beauftragt worden war. Mit leichten Varianten konnten diese Aussagen nun ebenso auf das Ausstellungswesen im bibliothekarischen Bereich übertragen werden, hatte doch der Nationalsozialismus mit seinem Anspruch auf Allumfassendheit sich auch der bibliothekarischen Ausstellungstätigkeit bemächtigt und hier einen bemerkenswerten Paradigmenwechsel herbeigeführt. Um diesen in seiner Tiefe zu verstehen, sei ein Blick in das seit 1931 von Friedrich Milkau herausgegebene voluminöse Handbuch der Bibliothekswissenschaft geworfen. Im zweiten Band von 1933 hatte Otto Glauning (1876–1941), Direktor der Universitätsbibliothek Leipzig,<sup>4</sup> das Kapitel ›Die Bibliotheken und die Öffentlichkeit‹ zu verfassen.<sup>5</sup> Auf gerade etwas mehr als einer halben Seite nimmt sich der Autor des Themas ›Ausstellungen‹ an und endet mit dem bemerkenswerten Diktum: »Wie bei allen Ausstellungen und Messen wird auch hier am meisten mit hinwegnehmen, wer am meisten mitgebracht hat.« Glaunings Einlassungen waren keinesfalls die Ausnahme. Das Lexikon des Gesamten Buchwesens verzichtete in seiner ersten Auflage von 1937 ganz auf das Stichwort,<sup>6</sup> in der aktuellen von 1987 wird ihm immerhin eine halbe Spalte gewidmet!<sup>7</sup> Dabei wird zu Recht dargelegt, dass die deutschen Bibliotheken erst seit den 1920er Jahren Ausstellungen als Mittel der Außendarstellung entdeckten und dass nach dem Zweiten Weltkrieg Ausstellungen in Bibliotheken in ihrer Anzahl stark zunahmen. Was allerdings schlechterdings fehlt, ist ein Hinweis auf die Rolle der nationalsozialistischen Bibliothekspolitik. Diese zu erkennen hätte es nicht der erst zwei Jahre später publizierte Studie Happels oder einer mühevollen Durchsicht des Jahrbuchs der Deutschen Bibliotheken der entsprechenden Jahre bedurft; vielmehr hätte ein Blick in einschlägige Publikationen prominenter Vertreter des deutschen Bibliothekswesens besonders aus den 1930er Jahren genügt.

So stellte bereits 1936 der Hamburger Bibliotheksdirektor Gustav Wahl (1877–1947)<sup>8</sup> in seinem ›Statistisches über Bibliotheksausstellungen‹ betitelten Beitrag für die Festschrift zum 60. Geburtstag Martin Bollerts<sup>9</sup> »die starke

3 Fischer (geb. 17. Januar 1902) konnte bereits 1938 auf eine ansehnliche Karriere in der NSDAP und ihrem politischen Apparat verweisen. So war er zunächst (seit August 1930) Leiter des gesamten Verlagswesens der NSDAP und seit April 1933 stellvertretender Reichspropagandaleiter der NSDAP.

4 Die biografischen Angaben bei: Alexandra Habermann, Rainer Klemmt, Frauke Siefkes: Lexikon deutscher wissenschaftlicher Bibliothekare. 1925–1980. Frankfurt am Main 1985 (ZfBB Sonderheft 42), S. 93–94.

5 Handbuch der Bibliothekswissenschaft. Herausgegeben von Fritz Milkau. Zweiter Band: Bibliotheksverwaltung. Leipzig 1933, S. 591.

6 Lediglich das Stichwort ›Schausaal‹ findet sich kurz abgehandelt, vgl. Lexikon des Gesamten Buchwesens, Bd. 3: Petreius – Zyprische Schrift. Leipzig 1937, S. 207.

7 Lexikon des Gesamten Buchwesens. Zweite, völlig neu bearbeitete Auflage. Bd. 1: A – Buch. Stuttgart 1987, S. 191.

8 Biografisches bei Habermann, Klemmt, Siefkes: Lexikon (wie Anm. 4), S. 368–369.

9 Gustav Wahl: Statistisches über Bibliotheksausstellungen, in: Festschrift Martin Bollert zum 60. Geburtstag. Dresden 1936, S. 141–145

Zunahme der Ausstellungen als eine[r] der wichtigsten Lebensäußerungen gerade der wissenschaftlichen Bibliothek«<sup>10</sup> fest, setzte aber zugleich inhaltliche und zielorientierte Markierungen:<sup>11</sup>

»Aber so erfreulich an sich die starke Zunahme der Ausstellungen als einer der wichtigsten Lebensäußerungen gerade der wissenschaftlichen Bibliothek ist, noch erfreulicher ist der neue Geist, der die Auswahl der Gegenstände weithin beeinflusst. [...] Die Verpflichtung zum Dienst an der Volksgemeinschaft tritt immer mehr ins Bewußtsein auch der Bibliotheken und wird zur Richtschnur ihres Handelns. [...] Es ist eine Freude zu sehen, wie an die Stelle einer wertblindens »Objektivität« [...] im Bibliothekswesen eine Haltung tritt, die durch Herausstellung echter volksverbundener Werte die den Bibliotheken gestellte hohe Aufgabe zu erfüllen sucht.«

Vergleichbar äußerte sich auf dem 34. Deutschen Bibliothekartag in Passau 1938<sup>12</sup> Rudolf Kummer (1896–1987),<sup>13</sup> Ministerialrat und Bibliotheksreferent im Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung. Kummer verlangte nicht nur nach dem politisch zuverlässig agierenden, nationalsozialistischen Bibliothekar (»Der weltabgewandte unpolitische Bibliothekar von ehemals hat in unserer Zeit keinen Platz und keine Berechtigung mehr, denn zu vielgestaltig sind die Aufgaben, deren Lösung der heutige Staat von ihm verlangt.«),<sup>14</sup> sondern betonte auch zugleich die Bedeutung der Ausstellung als Kommunikationsmedium der wissenschaftlichen Bibliothek mit der Öffentlichkeit, freilich nicht ohne hierbei die inhaltlich führende Rolle der NSDAP und ihrer Dienststellen hervorzuheben.<sup>15</sup> Letzteres ist, zumal vorgebracht auf einem Bibliothekartag, nicht ohne Brisanz, lässt es doch die wissenschaftlichen Bibliotheken als bloße Ausführungsorgane erscheinen. Es bleibt die Frage, inwieweit den Bibliotheken ein eigener Gestaltungsraum blieb, ob also etwa auch dezidiert im nationalsozialistischen Sinne ausgerichtete Ausstellungen aus ihren Initiativen entstanden oder quasi durch Partei oder Regierungsstellen oktroyiert wurden. Wir werden am Bremer Beispiel auf diese Frage zurückkommen.

10 Ebd., S. 144.

11 Ebd., S. 144–145.

12 Zum Passauer Bibliothekartag vgl. Yorck Alexander Haase: Die Bibliothekartage in der NS-Zeit, in: Verein Deutscher Bibliothekare 1900–2000. Festschrift, hrsg. von Engelbert Plassmann und Ludger Syré. Wiesbaden 2000, S. 81–100, hier S. 93–96.

13 Biografisches bei: Alexandra Habermann, Peter Kittel: Lexikon deutscher wissenschaftlicher Bibliothekare. Die wissenschaftlichen Bibliothekare der Bundesrepublik Deutschland (1981–2000) und der Deutschen Demokratischen Republik (1948–1990). Frankfurt am Main 2004 (ZfBB Sonderheft 86), S. 101–102.

14 Rudolf Kummer: Das wissenschaftliche Bibliothekswesen im nationalsozialistischen Deutschland, in: Zentralblatt für Bibliothekswesen 55, 1938, 399–413, hier 405.

15 Ebd.

Was Wahl und Kummer auf einer theoretischen Ebene formulierten, bedurfte einer – nennen wir es so – ›praktischen Unterfütterung‹. Wie waren die hehren Ansprüche umzusetzen? Rudolf Buttmann (1885–1947),<sup>16</sup> Generaldirektor der Bayerischen Staatsbibliothek, hatte 1936 drei Erfordernisse für diesen praktischen Teil formuliert:<sup>17</sup>

»Leichte Verständlichkeit durch geeignete Beschriftung oder womöglich durch Führung, freier und ganz billiger Eintritt und Offenhaltung zu Zeiten, wo auch der berufstätige Volksgenosse abkömmlich ist.«

Für uns im Zeitalter multimedialer Überflutung sicherlich Plattitüden, aber es sei an die bereits zitierte, gerade drei Jahre vorher niedergelegte Äußerung Glaunings erinnert! Als methodische Grundlage zu Ausstellungsfragen kann indes der Vortrag ›Ausstellungen als bibliothekarische Aufgabe‹<sup>18</sup> des Berliner Bibliothekars und späteren Direktors der Raczynski-Bibliothek in Posen, Paul Sattler (1901–1945)<sup>19</sup> betrachtet werden, gehalten 1937 auf dem 33. Deutschen Bibliothekartag in Köln<sup>20</sup> und bis heute zu den maßgeblichen Äußerungen zum Thema gerechnet!<sup>21</sup> Sattler, der ein Ausstellungsarchiv an der Preußischen Staatsbibliothek zum Nachweis entsprechend geeigneter Materialien plante, versuchte das Thema ›Ausstellungen‹ aus einem Nischendasein im bibliothekarischen Denken zu befreien, indem er zu Recht darauf verwies, dass Ausstellungen das seien, was die allgemeine Öffentlichkeit und – der Zeit geschuldet – die Partei- und Staatsführung wesentlich von Bibliotheken wahrnehmen. Sattler plädierte vehement für eine ›didaktische Reduktion‹ in Ausstellungen, ohne allerdings rein wissenschaftlich orientierte gänzlich ausschließen zu wollen. Wesentliche Aufgabe aber war »jedem Volksgenossen die Möglichkeiten [zu] geben, an den nationalen Kulturgütern Anteil zu nehmen«,<sup>22</sup> womit auch der Bibliothek eine neue Bedeutung erwachsen würde. Interessant und uns heute auch nicht gänzlich unbekannt ist im Übrigen Sattlers Warnung vor reinen Bücher- sprich: Flachwareausstellungen!

## II. Bremen

Soweit der zeitgenössische Stand der bibliothekarischen Diskussion. Aber wie sah die Realität in einer sicherlich nicht unbedeutenden, aber auch nicht in der ersten Reihe stehenden Bibliothek aus? Werfen wir also einen Blick auf die

16 Biografisches bei Habermann, Klemmt, Siefkes: Lexikon (wie Anm. 4), S. 44 - 45.

17 [Fritz] Maier-Hartmann: Nationalsozialistische Bibliothekspolitik, in: Börsenblatt für den Deutschen Buchhandel 103, Nr. 49 (1936), S. 181, 183 (Wiedergabe eines Vortrages von Buttmann vom 19. Februar 1936).

18 Paul Sattler: Ausstellungen als bibliothekarische Aufgabe, in: Zentralblatt für Bibliothekswesen 54, 1937, S. 498 - 511.

19 Biografisches bei Habermann, Klemmt, Siefkes: Lexikon (wie Anm. 4), S. 290.

20 Zum Kölner Bibliothekartag vgl. Haase: Die Bibliothekartage in der NS-Zeit (wie Anm. 12), S. 92 - 93.

21 Etwa bei Karl Dachs: Buchausstellungen in wissenschaftlichen Bibliotheken. Gedanken eines Ausstellungsmachers, in: Imprimatur N.F. 11, 1984, S. 82 - 100.

22 Sattler: Ausstellungen (wie Anm. 18), S. 503.

Staatsbibliothek Bremen.<sup>23</sup> Diese fungierte erst seit dem Jahre 1927 unter der Bezeichnung Staatsbibliothek, ohne dass sich zunächst Wesentliches an der Erwerbungspolitik oder der unzulänglichen personellen Ausstattung im Vergleich zur Vorgängerinstitution, der Stadtbibliothek Bremen, geändert hätte; Bremen vollzog damit als letztes der deutschen Länder diesen Schritt. Sie verstand sich als Landesbibliothek<sup>24</sup> – im Übrigen bis zum Jahre 1933 ohne eine Regelung der Frage des Pflichtexemplars<sup>25</sup> – mit wissenschaftlichem Auftrag ohne Anbindung an eine Hochschule oder Universität, der in einem wichtigen und gut sortierten historischen Bestand ein Fundament fand. Treibende Kraft hinter dieser Umbenennung war der seit 1923 als Direktor amtierende Hinrich Knittermeyer (1891–1958),<sup>26</sup> kein ausgebildeter Bibliothekar, sondern habilitierter Philosoph. Neben der unzulänglichen Personalausstattung wurde von Knittermeyer stets auch der Mangel an Räumlichkeiten moniert. Das Bibliotheksgebäude, 1896 erbaut und im Stile der Weserrenaissance gehalten, galt bei seiner Eröffnung zwar als einer der modernsten Bibliotheksbauten im Deutschen Reich,<sup>27</sup> konnte aber inzwischen den angewachsenen Buchbeständen nicht mehr gerecht werden; zudem fehlte es an Ausstellungsräumen und -flächen,<sup>28</sup> sodass meist reine Schaukästenausstellungen im

- 23 Zur Geschichte vgl. Thomas Elsmann: Von der *Bibliotheca Bremensis* zur Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, in: Zurückgekehrte Kostbarkeiten der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, hrsg. von Thomas Elsmann. Bremen (1998) (Schriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen 4), S. 19–38, bes. S. 33–34; Ders.: Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, in: Regionalbibliotheken in Deutschland. Mit einem Ausblick auf Österreich und die Schweiz, hrsg. von Bernd Hagenau. Frankfurt am Main 2000 (ZfBB Sonderheft 78), S. 196–202; Jürgen Babendreier: Geschenkt? Kostenlose Bestandsvermehrung an der Staatsbibliothek Bremen im Dritten Reich, in: Auf den Spuren der Eigentümer. Erwerb und Rückgabe von Büchern jüdischer Eigentümer am Beispiel Bremen, hrsg. von Thomas Elsmann. Bremen 2004 (Schriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen 5), S. 6–57, bes. S. 6–11.
- 24 Den Landesbibliotheken wurde in der zeitgenössischen Vorstellung als wesentliche Aufgabe das Sammeln regionalen Schrifttums zugedacht, vgl. Lexikon des Gesamten Buchwesens, Bd. 2: Göttingen – Petrarca-Schrift. Leipzig 1936, S. 293.
- 25 Der wohl bedeutendste Stadtbibliothekekar des 19. Jahrhunderts, Johann Georg Kohl (1808–1878), hatte bereits während seiner Amtszeit (seit 1863) ein Pflichtexemplarrecht eingefordert, traf aber auch Widerstand. Die bremische Verordnung des Jahres 1933 orientierte sich an der für Oldenburg erlassenen, vgl. Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen, Nr. 56, vom 29. Juli 1933, und Bericht und Zugangs-Verzeichnis der Staatsbibliothek zu Bremen im Rechnungsjahr 1933. Bremen 1934, S. VII. Die Pflichtexemplarsregelung für Oldenburg auch in: Jahrbuch der Deutschen Bibliotheken 26/27, 1936, S. 289–291.
- 26 Zu ihm vgl. Bremische Biographie 1912–1962. Bremen 1969, S. 277–279; Babendreier: Geschenkt? (wie Anm. 23) passim.
- 27 Das Gebäude galt als derart vorbildlich, dass es in dem offiziellen deutschen Katalog zur Pariser Weltausstellung von 1900 Aufnahme fand, vgl. Weltausstellung in Paris 1900. Amtlicher Katalog der Ausstellung des Deutschen Reichs. Berlin 1900, S. 136.
- 28 Vgl. Bericht und Zugangs-Verzeichnis der Staatsbibliothek zu Bremen vom Rechnungsjahr 1929. Bremen 1930, S. X: »Leider machte sich bei der Gestaltung

allgemeinen Lesesaal stattfinden mussten; nur bei größeren Ausstellungen konnte man durch Umräumen von diesem Prinzip abweichen. Zunächst verhinderten die wirtschaftlichen Krisenjahre eine Umsetzung der bereits vorhandenen Baupläne, dann der Krieg.<sup>29</sup>

Die mangelhafte Situation der Bremer Staatsbibliothek war gerade im Hinblick auf die Ausstellungs- und Präsentationsmöglichkeiten nicht singulär. Richard Sander (geb. 1891), Direktor der hessischen Landesbibliothek in Wiesbaden, hatte in seinem ›Die Landesbibliotheken und ihre Aufgaben‹ betitelten Vortrag,<sup>30</sup> der angesichts der zunehmenden Zentralisierung im Reich einer Apologie glich, auf dem Kölner Bibliothekartag den Landesbibliotheken eine stark kulturelle Rolle zugesprochen, unter Einbeziehung des Ausstellungswesens, freilich nicht ohne vorhandene Missstände zu übersehen: »Das Fehlen eines geeigneten Ausstellungsraumes ist daher für alle Landesbibliotheken besonders schmerzlich, und er sollte, wo es irgend zugänglich ist, noch geschaffen werden.«<sup>31</sup>

Kommen wir also zur konkreten Ausstellungspraxis der Bremer Staatsbibliothek, soweit sie sich heute noch nachvollziehen lässt. Letztere Einschränkung gilt besonders für die kleineren Schaukästenausstellungen, deren detaillierte Erwähnung man nicht immer für nötig empfand. Als Quellen dienten die vom Direktor herausgegebenen ›Jahresberichte‹ und die Angaben im ›Jahrbuch der Deutschen Bibliotheken‹ für die Jahre 1933 bis 1938; nach diesem Zeitpunkt scheinen in Bremen aufgrund der Kriegereignisse keine Ausstellungen mehr veranstaltet worden zu sein. Hinzu kommen zwei Artikel im ›Zentralblatt für Bibliothekswesen‹ (1935, 1937) und die Berichterstattung in der lokalen Tagespresse, d. h. in der nationalsozialistischen ›Bremer Zeitung‹ und in den bürgerlich-liberalen ›Bremer Nachrichten‹, die z.T. über den bloßen Titel hinaus auch inhaltliche Einblicke ermöglicht.

Der gewandelte politische Wind lässt sich bereits 1933 früh spüren. Eine Stärke der Staatsbibliothek war ihr großer Bestand an Schrifttum, das unter genealogischem Interesse zu nutzen war. Was lag also näher, als hieraus im Mai 1933 eine Ausstellung mit dem Titel *Familienkundliches Schrifttum mit besonderer Berücksichtigung Bremens* zu gestalten. Freilich offenbart der von Ilse Schunke (1892–1979), die zum 31. Dezember 1937 aus bisher nicht geklärten Umständen aus dem bremischen Bibliotheksdienst entlassen wurde,<sup>32</sup> dazu verfasste Artikel in den ›Bremer Nachrichten‹ einen tiefen Kotau vor dem Zeitgeist, indem es heißt:

»Die Vererbungstheorie Mendels, auch auf die Familienforschung übertragen, hat den Blick für die soziologischen und biologischen Zusammenhänge geschärft. Die Fragen der Rassekunde und der Rassenhygiene

und Auswirkung dieser Ausstellungen der Mangel eines besonderen Raums sehr fühlbar.«

29 Vgl. Bericht und Zugangs-Verzeichnis der Bibliothek der Hansestadt Bremen auf das Rechnungsjahr 1938. Bremen 1940, S. II.

30 Richard Sander: Die Landesbibliotheken und ihre Aufgaben, in: Zentralblatt für Bibliothekswesen 54, 1937, S. 485-498.

31 Ebd., S. 496.

32 Vgl. dazu ausführlich Babendreier: Geschenk? (wie Anm. 23), S. 26-31.

verweisen von der pietätvollen Bewahrung des Ererbten auf das Wohl und die Erhaltung des Volksganzen hin.«<sup>33</sup>

Dieser Art vordergründige politische Bezugnahmen bilden die Ausnahme, allerdings kennen wir von zwei kleinen, klar politisch ausgerichteten Ausstellungen des Jahres 1933 nur den Titel: *Reichsgründung* und *Hitlers Ernennung*, jedoch waren sie selbst der lokalen Presse keinerlei Erwähnung wert! Augenfällig ist das Fehlen von Ausstellungen zu sonst in anderen Bibliotheken beliebten Themen wie den deutschen Kolonien – was sich gerade in Bremen angeboten hätte –, zum Auslandsdeutschtum, zum sog. Versailler Schandvertrag, zur Geschichte der nationalsozialistischen Bewegung oder zur sog. Judenfrage. Vieles der Bremer Schaukastenausstellungen war eher schöngeistig orientiert, etwa von *Maifeste im Mittelalter*, über *Orchideen* bis hin zu *Blumenbücher und Kleingarten-Literatur*; manches war dem Lokalkolorit geschuldet, darunter aber auch auf den ersten Blick Überraschendes. So veranstaltete die Bibliothek eine Ausstellung zum 60. Geburtstag des in Bremen geborenen Dichters und Übersetzers Rudolf Alexander Schröder (1878–1962). Das erstaunt, wird Schröder doch in der Literatur als durch die NS-Diktatur weitestgehend ignoriertes und ungeliebtes Autor präsentiert.<sup>34</sup> Wer nun meint, die Ausstellung sei einem reinen Lokalpatriotismus zu verdanken, der stützt bei der Berichterstattung der Tageszeitungen. Gerade dem bekennenden Nationalsozialisten Kurd Schulz (1900–1974),<sup>35</sup> seit dem 1. Juli 1936 Leiter der Volksbücherei als Teil der Bremer Staatsbibliothek, blieb es vorbehalten, in den ›Bremer Nachrichten‹<sup>36</sup> eine Eloge auf Schröder niederzulegen, die sich nicht nur auf dessen patriotisch-nationale Dichtung des Jahrhundertbeginns (*Deutsche Oden*), sondern auch dessen rezentes Werk bezog; ebenso vergleichbar tat es der als Vertreter der niederdeutschen Heimatbewegung bekannt gewordene Waldemar Augustiny (1897–1982)<sup>37</sup> in der ›Bremer Zeitung‹. Das dies Lob aus der Sicht eines Nationalsozialisten nicht unbillig war, belegt ein Blick in eine kleine Schrift Schröders, betitelt *Dichter und Volk*,<sup>38</sup> der ein Vortrag für die Jungbuchhändler des Gaues Südhannover vom September 1937 zu Grunde lag. Was Schröder hier ausführte, besonders seine Gedanken zum Dichter als ›Sprachrohr‹ des Volkes und des Völkischen und seine Abwertung der Literatur vor und nach dem Ersten Weltkriege als pervertiert und bar jeder Sittlichkeit,<sup>39</sup> lag in der Tat dem Ideologiegebäude des Nationalsozialismus nah! Daher verwundert es kaum, wenn die Verleihung

33 Bremer Nachrichten vom 20. Mai 1933.

34 Vgl. etwa Herbert Lölkes: *Dichter der christlichen Gemeinde. Rudolf Alexander Schröder*. Stuttgart 1983, S. 29–32.

35 Biografisches bei Habermann, Klemmt, Siefkes: *Lexikon* (wie Anm. 4), S. 320; auch Babendreier: *Geschenkt?* (wie Anm. 23), S. 19–21.

36 Bremer Nachrichten vom 25. Januar 1938.

37 Zu ihm Ferdinand Krogmann: *Waldemar Augustiny. »Schöngeist«* unterm Hakenkreuz. Ein Beitrag zur niederdeutschen Heimatbewegung im Nationalsozialismus. Weimar 2005.

38 Rudolf Alexander Schröder: *Dichter und Volk*. Hameln 1938.

39 Vgl. z.B. ebd., S. 19, S. 34–35.

einer Ehrenmedaille der Stadt Bremen an Schröder durch die starke Präsenz der nationalsozialistischen Nomenklatur anlässlich der Übergabe im Rathaus hervorstach.<sup>40</sup>

Wie bereits angesprochen, fehlte es der Staatsbibliothek Bremen an größeren Ausstellungsflächen, sodass Großausstellungen nur durch Umräumen des eigenen Mobiliars oder Nutzung anderer Räumlichkeiten möglich waren. Bis 1933 wurden diese Lösungen kaum genutzt, dann aber verstärkt. Erstmals 1934 anlässlich der 400-Jahrfeier der Bibelübersetzung Luthers, wo in der Bibliothek vom 31. Oktober bis 14. November Exponate zur Geschichte der Bibel allgemein und der lutherischen Tradition gezeigt wurden. Ideengeber für die Ausstellung war der als überzeugter Nationalsozialist bekannte Landesbischof Heinz Weidemann (1895–1976),<sup>41</sup> der seinen Aufruf zum Reformationstag 1934 mit plakativem Antisemitismus vermengte<sup>42</sup> und neben Direktor Knittermeyer die Eröffnung bestimmte.<sup>43</sup> Inhaltlich verzichtete die Ausstellung auf vordergründige politische und weltanschauliche Propaganda,<sup>44</sup> interessant sind die Angaben über die Besucherzahlen, die Ilse Schunke 1935 im ›Zentralblatt für Bibliothekswesen‹ gab:<sup>45</sup> Demnach waren 2.213 Personen zu zählen; ferner hatten für 38 Schulen und Vereine Führungen stattgefunden. Damit war sie die bisher größte Ausstellung in der Bremer Staatsbibliothek und erfüllte von ihrer ›Besucherstrategie‹ genau die Intentionen des Systems!

Diesen nachzukommen war wesentlicher Zweck der Schrifttumsausstellung *Das wehrhafte Deutschland*, die im April 1937 in den Räumen der Kunsthalle Bremen stattfand.<sup>46</sup> Allein die Wahl der Ausstellungsräumlichkeiten eröffnet einen Einblick in die für Bremen ungewohnte Dimension des Projektes, hinzu kam die Drucklegung eines Kataloges,<sup>47</sup> was die Bremer Staatsbibliothek bisher aus finanziellen Gründen nicht zu leisten in der Lage war. Träger war die ›Reichsstelle zur Förderung des deutschen Schrifttums‹, Landesdienststelle Weser-Ems, Schirmherr der Gauleiter und Reichsstatthalter Carl Röver (1889–1942)<sup>48</sup> sowie der Standortälteste Generalmajor Strauß. Damit reihte sich Bremen in eine Phalanx deutscher Bibliotheken (Preußische Staatsbibliothek Berlin, Universitätsbibliothek Jena, Universitätsbibliothek Münster, Stadt- und Landesbibliothek Dortmund) ein, die seit 1935 eine Ausstellung unter dem genannten Titel durchgeführt hatten.<sup>49</sup> Es oblag dabei den Bibliotheken, das

40 Vgl. dazu Bremer Nachrichten vom 26. Januar 1938; Bremer Zeitung vom 26. Januar 1938.

41 Zu ihm Herbert Schwarzwälder: *Berühmte Bremer*. München 1972, S. 245–294.

42 Bremer Nachrichten vom 2. November 1934.

43 Bremer Nachrichten vom 1. November 1934.

44 Ausstellungsüberblick in: Bremer Nachrichten vom 2. November 1934.

45 Ilse Schunke: Bremen. Staatsbibliothek, in: Zentralblatt für Bibliothekswesen 52, 1935, S. 173.

46 Für Informationen aus dem Ausstellungsbuch der Kunsthalle Bremen danke ich Frau Jutta Putschew, Kunsthalle Bremen.

47 »Das wehrhafte Deutschland« in *Zeugnissen deutschen Schrifttums*. (Bremen) 1937. Zusammenstellung und Redaktion des Katalog oblagen Ilse Schunke.

48 Zu ihm Schwarzwälder: *Berühmte Bremer* (wie Anm. 41), S. 231–244.

49 Vgl. die Angaben bei Happel: *Das wissenschaftliche Bibliothekswesen* (wie Anm.

Rahmenthema mit eigenen Beständen oder anderen Leihgaben zu illustrieren, hinzu kamen als zweiter, fester Bestandteil Schriften, die von der Reichsstelle zur Verfügung gestellt wurden. Wie wiederum Ilse Schunke im ›Zentralblatt für Bibliothekswesen‹ berichtete,<sup>50</sup> war der Besuch erheblich: 8.700 Personen, davon 1.700 aus verschiedenen Schulen, 1.200 aus den Reihen der Wehrmacht und 3.000 aus der Arbeiterschaft, mutmaßlich zurückzuführen auf eine intensive Werbekampagne der Deutschen Arbeitsfront in den Betrieben. Um diese Zahlen zu erreichen, wurden seitens der Bibliothek und des NS-Lehrerbundes tägliche Führungen und Vorträge angeboten. Welche Bedeutung man der Ausstellung beimaß, zeigt sich auch in der überbordenden Berichterstattung in den beiden Bremer Tageszeitungen. Während es die ›Bremer Nachrichten‹ bei zwei reinen Wortbeiträgen beließen,<sup>51</sup> machte die nationalsozialistische ›Bremer Zeitung‹ anlässlich der Eröffnung am 5. April mit einer umfangreichen, illustrierten Titelseite »Deutscher Geist – wehrhafter Geist« auf, in der die wesentlichen Reden paraphrasiert wurden.<sup>52</sup> Interessant ist, dass seitens der Staatsbibliothek kein Redner, sprich: der Direktor auftrat und auch auf den vorhandenen Photos lediglich die Vertreter von Partei und Militär in den ersten Reihen zu sehen sind.

Vergleichbare Dimension erreichte die letzte große Ausstellung der Staatsbibliothek Bremen bzw. späteren ›Bibliothek der Hansestadt Bremen‹ vor dem Zweiten Weltkrieg: Sie firmierte unter dem Titel *Die Freie Hansestadt Bremen* und lief von Mai bis Juni 1938 parallel zur großen Propagandaschau *Bremen – Schlüssel zur Welt*, die unter der Ägide des ›Deutschen Instituts für Kultur- und Wirtschaftspropaganda‹ stand und auf der Bürgerweide angesiedelt war.<sup>53</sup> Davon abgesetzt wurden für *Die Freie Hansestadt Bremen* erneut die Räumlichkeiten der Kunsthalle Bremen genutzt. Veranstalter war hier das ›Amt für Schrifttumspflege beim Beauftragten des Führers für die gesamte geistige und weltanschauliche Schulung und Erziehung der NSDAP‹,<sup>54</sup> auch bekannt als ›Amt Rosenberg‹, Schirmherr der Regierende Bürgermeister und SA-Gruppenführer Heinrich Böhmcker (1896–1944)<sup>55</sup>, der auch die Eröffnung vollzog.<sup>56</sup> Die inhaltliche Gestaltung oblag der Bibliothek, die zusätzlich Exponate des bremischen Archivs und von Museen hinzuzog. Das Ganze war

1), S. 113; Ausgangspunkt war eine Ausstellung, die im Herbst 1935 in der Preußischen Staatsbibliothek gezeigt wurde. Träger war hier zunächst das ›Amt für Schrifttumspflege beim Beauftragten des Führers für die gesamte geistige und weltanschauliche Schulung und Erziehung der NSDAP‹, vgl. Bernhard Payr: *Das Amt Schrifttumspflege. Seine Entwicklungsgeschichte und seine Organisation*. Berlin 1941 (Schriften zum Staatsaufbau 54), S. 36.

50 Ilse Schunke: Bremen SB., in: *Zentralblatt für Bibliothekswesen* 54, 1937, S. 573-574.

51 *Bremer Nachrichten* vom 4. und 5. April 1937.

52 *Bremer Zeitung* vom 5. April 1937.

53 Vgl. dazu auch den in Anm. 2 genannten Ausstellungskatalog.

54 Vgl. auch Payr: *Das Amt Schrifttumspflege* (wie Anm. 49), S. 38, der die Ausstellung zu den wichtigen Leistungen der Dienststelle rechnet.

55 Zu ihm *Bremische Biographie* (wie Anm. 26), S. 56-58.

56 Vgl. dazu *Bremer Nachrichten* vom 29. Mai 1938.

besonders als Pendant zu dem in die Ausstellung auf der Bürgerweide inkorporierten Teil *Freie Hansestadt Bremen* zu verstehen. Während dort der Anteil Bremens besonders an der deutschen Handels- und Kolonialgeschichte meist in Bildern verdeutlicht wurde,<sup>57</sup> sollte die Ausstellung in der Kunsthalle die historische und kulturelle Entwicklung Bremens darlegen. Es existiert zwar kein Ausstellungsführer oder Katalog, im Archiv der heutigen Staats- und Universitätsbibliothek Bremen hat sich aber ein Gliederungs- und Exponatverzeichnis erhalten. Augenfällig ist die besondere Betonung der immerwährenden bremischen Reichsverbundenheit und -treue. Eine Farce angesichts der tatsächlichen historischen Verläufe! Aber auch darüber hinaus konnte man der politischen Realität nicht entgehen: In einem separaten Teil wurde die Entwicklung Bremens im Dritten Reich dargestellt. Hier erwähnte man natürlich nicht den Verlust der politischen Selbstständigkeit des Gemeinwesens, sondern meinte vielmehr auf die sinkende Kriminalität und die steigende Geburtenziffer hinweisen zu müssen. Besonders wichtig erschien ebenfalls die Tatsache, dass in Bremen ein Jude auf 259 Bremer kommen würde, was weit unter dem Reichsdurchschnitt läge! Verantwortlich für die Auswahl der gezeigten Stücke waren, wie in den Dankesreden zur Eröffnung mehrfach betont wurde,<sup>58</sup> Bibliotheksdirektor Knittermeyer und Bernhard Bruch (1900–1977),<sup>59</sup> der zum 1. März 1938 – angeblich auf persönliche Intervention des Senators für das Bildungswesen Richard von Hoff (1880–1945)<sup>60</sup> – die Nachfolge Ilse Schunkes angetreten hatte.

### III. Resümee

Der Versuch einer Bilanz fällt zwiespältig aus: Die Staatsbibliothek Bremen hat einerseits in Facetten ihrer Ausstellungstätigkeit nach 1933 zweifelsohne als Teil des nationalsozialistischen Systems und seiner Propagandamechanismen funktioniert. Andererseits resultierten die beiden großen Ausstellungen der Jahre 1937 und 1938, die in unterschiedlicher Gewichtung propagandistischen Zwecken dienten, aus Initiativen von Reichsstellen, denen sich aber die Bibliothek offenbar willig hingab; ein Phänomen, auf das bereits Happel im Zusammenhang mit anderen Bibliotheken hingewiesen hat.<sup>61</sup> Dass diese beiden Ausstellungen der Jahre 1937 und 1938 in der Kunsthalle Bremen präsentiert werden mussten, offenbart ein Dilemma der Bibliothek. Sie war aufgrund der mangelhaften räumlichen Gegebenheiten kaum in der Lage, selbst größere

57 Vgl. »Bremen – Schlüssel zur Welt« (wie Anm. 2), S. 31-34; auch Bremer Nachrichten vom 28. Mai 1938.

58 Vgl. Bremer Zeitung vom 29. Mai 1938.

59 Biografisches bei Habermann, Klemmt, Siefkes: Lexikon (wie Anm. 4), S. 36-37.

60 Zu ihm Bremische Biographie (wie Anm. 26), S. 239-240; eine Einflussnahme von Hoffs legen zumindest entsprechende Bemerkungen von Knittermeyer in einem Brief an Bruch vom 28. 7. 1947 nahe (Nachlass Knittermeyer, SuUB Bremen); jedoch lässt sich dies in Bruchs Personalakte (Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, 4, 111/Pers. - Dr. Bruch, Bernhard \*11. 6. 1900) nicht verifizieren.

61 Happel: Das wissenschaftliche Bibliothekswesen (wie Anm. 1), S. 114.

Projekte zu befördern, was ihren Wert für die nationalsozialistische Öffentlichkeitsarbeit schmälerte.

Die Bibliothek besaß ein schmales Personaltableau, besonders im wissenschaftlichen Bereich. Wesentlicher Repräsentant war Bibliotheksdirektor Knittermeyer, der – wie wir heute wissen – die Freiheiten einer wissenschaftlichen Bibliothek auch in der Bestandspolitik nutzte. Freilich vermochte auch er sich nicht vom System freizuhalten.<sup>62</sup> Im Mai 1933 war er der NSDAP beigetreten, was im September 1945 zur Amtsenthebung durch die amerikanische Militärregierung führte. Ungeachtet aller Bemühungen und Rechtfertigungen und ungeachtet der im Jahre 1948 durchgeführten Entnazifizierung gelang es Knittermeyer nicht mehr, in sein Amt zurückzukehren. Seine Persönlichkeit und sein Handeln zu beurteilen fällt schwer. Er war sicherlich kein überzeugter Nationalsozialist, aber nach eigenen Angaben überzeugter Anti-Kommunist, der im Nationalsozialismus ein abendländisches Bollwerk erblickte. Manche seiner Schriften aus den Jahren von 1933 bis 1945 lassen eine erschreckende Nähe zum System erblicken,<sup>63</sup> andere flüchten in realitätsabgewandte Wissenschaft. So gesehen sind sowohl in der Person Knittermeyers als auch in der – bei allen Spezifika – Ausstellungstätigkeit der Staatsbibliothek Bremen Paradigmen für das wissenschaftliche Bibliothekswesen im Deutschland des NS-Staates zu sehen.

## *Anhang*

### **Ausstellungen der Staatsbibliothek Bremen**

- 1933 Autographen großer Deutscher – Familienkundliches Schrifttum mit besonderer Berücksichtigung Bremens – Deutschland im Bilde Merians – Maifeste im Mittelalter – Orchideen – Bayreuther Festspiele – Landsknechte und Soldaten – Türkenkriege – Kunstführer – Lutherschriften – Stefan Georges Schrifttum – Reichsgründungsfeier – Hitlers Ernennung – Zur Geschichte des Tanzes
- 1934 Die Bibel vom frühen Mittelalter bis zur Gegenwart (400-Jahrfeier von Luthers Bibelübersetzung) – Seltene Buchformen / Seltenes Buchmaterial – wechselnde monatliche Ausstellungen

62 Vgl. dazu besonders die Personalakte Knittermeyer im Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen.

63 Z.B. Hinrich Knittermeyer: Die Bibliothek im neuen Volksstaat, in: Buch und Beruf im neuen Staat. Elf Reden gehalten auf einem Jungbuchhändlertreffen. Herausgegeben von Karl Heinrich Bischoff. Bremen [1933], S. 41-46.

- 1935 wechselnde monatliche Ausstellungen
- 1936 wechselnde monatliche Ausstellungen, darunter: Friedrich der Große – Charles Dickens – Gottfried Reinhold Treviranus
- 1937 Das wehrhafte Deutschland – Blumenbücher und Kleingarten-Literatur – Zur Woche des Buches – 60. Geburtstag von Rudolf Alexander Schröder (bis Anfang 1938)
- 1938 Die Freie Hansestadt Bremen (parallel zu: Bremen. Schlüssel zur Welt) – Das Buch. Ein Kraftquell der Nation (Ausstellung der Bremer Buchhändler zur Gaukulturwoche unter Beteiligung der Bibliothek Ende November 1938)
- 1939 – 1945: Keine Angaben

## Rezensionen und Hinweise

*Benscheidt, Anja, und Kube, Alfred: Brücke nach Übersee. Auswanderung über Bremerhaven 1830–1974 (Geschichte in Bildern. Bd. 4). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag 2006. 144 S.*

Bei dieser Publikation des Autorenteam Anja Benscheid / Alfred Kube handelt es sich um einen opulent ausgestatteten Bild-Text-Band, mit einer Relation von Bild zu Text von 3:2. Der Band bringt kaum eigene neue Forschungsergebnisse, sondern präsentiert als 4. Band der Reihe »Geschichte in Bildern« auf eine sehr anschauliche Weise die Auswanderung über Bremerhaven im Zeitraum von 1830 bis 1974. In fünf Kapiteln wird die Entwicklung Bremerhavens als Auswandererhafen dargestellt. Auf die Etablierung als Auswandererhafen in den Jahren von 1830 bis 1861 folgt der Aufschwung mit Hilfe der 1857 gegründeten Bremer Reederei Norddeutscher Lloyd in den Jahren 1862 bis 1891, dessen Dampfschiffe die Auswanderersegler ablösen. Seinen Höhepunkt als größter europäischer Auswandererhafen erlebt die Seestadt an der Unterweser in den Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wo es dem NDL und seinem skrupellosen Agenten Mißler gelingt, neben den deutschen Auswanderern auch die aus Osteuropa über Bremerhaven in die Neue Welt zu befördern. Unterbricht der Erste Weltkrieg abrupt diesen Auswanderungsstrom, so reduziert die Quotenregelung in den USA in der Zwischenkriegszeit die europäische Auswanderung. Nach dem Zweiten Weltkrieg wandern vor allem DP's (displaced persons), d. h. hauptsächlich ehemalige Zwangsarbeiter und Vertriebene aus den kommunistisch beherrschten Ländern Osteuropas sowie ehemalige KZ-Häftlinge über Bremerhaven aus, um in den Vereinigten Staaten, Kanada oder Australien eine neue Heimat zu finden. Die Konkurrenz des Flugzeuges beendet die Existenz Bremerhavens als Auswandererhafen im Jahre 1974.

Das Autorenteam schildert den schleppenden Auf- und Ausbau der maritimen Infrastruktur in der Seestadt. Benscheidt und Kube stellen dar, wie Bremerhaven oder aber die Mutterstadt Bremen vom Auswanderergeschäft profitierten oder nicht, sie beleuchten die Rolle des Norddeutschen Lloyd und seiner aufeinander folgenden Schiffsklassen, verweisen auf die Schiffbauindustrie und gehen auf den schiffbau-technischen Fortschritt ein. Auch mit den unterschiedlichen Auswandererwellen setzen sich die Autoren auseinander und kritisieren aus Bremerhavener Sicht die »neokoloniale Politik« der politischen Führung in Bremen. Allerdings moniert das Autorenteam m. E. ganz zu Recht, »die kurzsichtige und selbstsüchtige Bremer Politik« (S. 38) Es fragt danach, welche Rolle die Auswanderung für die Beschäftigungsstruktur in Bremerhaven besaß und arbeitet heraus, wie der Bremer Senat von der Großreederei »immer wieder unter Druck gesetzt« wurde, »weiter in die maritime Infrastruktur von Bremerhaven zu investieren.« (S. 60) Bei der Lektüre wird auch deutlich, wie oft und in welchem Maße der Bremer Senat seine Baupolitik von falschen Prognosen leiten ließ.

Drei kleine kritische Anmerkungen des Rezensenten: Die Autoren sprechen für den Zeitraum von 1890 bis 1914 von den »österreichisch besetzten Gebieten« und den »russisch besetzten Gebieten« in Polen. Die genannten Gebiete Polens waren immerhin seit dem Wiener Kongress im Besitz der genannten Mächte. Und: Inwiefern hatten die alliierten Siegermächte nach dem Ersten Weltkrieg »den deutschen Werften Schiffbaubeschränkungen auferlegt!? (S. 78) Davon war mir (abgesehen vom militärischen Bereich) bisher nichts bekannt. Und drittens: Der Rezensent vermisst

ein informatives Diagramm über die jährlichen Auswanderungszahlen, mit dem sich der Leser auch optisch die verschiedenen Auswanderungswellen vor Augen führen kann.

Über 200 Abbildungen finden sich in eigenen Bildabschnitten sowie eingestreut in den Durchlaufertext. Es war sinnvoll, auch Exponate des Museums als Abbildungen in den Band aufzunehmen. Abbildungen der verschiedenen Passagierabfertigungs- und Hafenanlagen, von exemplarischen Auswandererschiffen, originalem Auswanderergepäck, historischen Graphiken und Dokumenten wie auch (sehr schönen!) Dioramen veranschaulichen die Geschichte der Auswanderung über Bremerhaven.

Einleitend geht das Autorenteam auf die Migrationslogistik als Forschungsfeld ein, wo es darum geht, Reisewege, Einschiffung und Beförderungsbedingungen der Auswanderer zu eruieren. Das Schlusskapitel stellt die Auswanderer-Datenbank des Historischen Museums Bremerhaven vor. Wie im Vorwort von den beiden Autoren versprochen, handelt es sich bei dieser Publikation um »wissenschaftlich fundierte, aber allgemein verständliche Texte mit aussagekräftigen Bildern«. (S. 6) Ein schönes und »appetitliches« Buch!

Peter Kuckuk

*Beutin, Wolfgang: Knief oder Des großen schwarzen Vogels Schwingen. Würzburg: Königshausen & Neumann 2003. 250 S.*

»Vogeler hat ihn noch gezeichnet, die Zeichnung mir überlassen. Ich konnte nur einen flüchtigen Blick darauf werfen, so als sei es eine überflüssige Verdoppelung des Bildes, das mir unauslöschlich vor Augen steht: mein Geliebter auf dem Totenbett.« Dies ist die Eingangssequenz des historischen Romans über den Bremer Kommunistenführer Knief von Wolfgang Beutin. Aus der Optik seiner Kampf- und Lebensgefährtin Lotte Kornfeld, die Beutin immer korrekt Charlotte nennt, lässt sie der Autor nach dem Tode Kniefs am 6. April 1919 einen Rückblick auf dessen Leben werfen. Beutin macht also Kniefs Partnerin Lotte Kornfeld zur zentralen Erzählerin seines Romans.

Ihr Rückblick beginnt mit der Schilderung des Trauerzugs bei Kniefs Beerdigung. Zu diesem waren Delegationen aus verschiedenen Teilen Deutschlands gekommen, 40 Matrosen eskortierten seinen Sarg, dem eine vieltausendköpfige Menschenmenge folgte, um ihm die letzte Ehre zu erweisen und die latente Kampfbereitschaft der radikalen Arbeitermassen zu demonstrieren.

Dann rollt Beutin die Kampf- und Liebesbeziehung vom ersten Zusammentreffen Lottes mit Knief chronologisch auf. Diese sahen sich erstmals 1912 in Bremen, als Lotte Kornfeld Karl Radek, der vor dem Ersten Weltkrieg einige Jahre in Bremen lebte, auf dem Weg von Berlin nach Norderney besuchte. Entscheidend sollte dann ihr Zusammentreffen in Hannover im Park von Herrenhausen im Sommer 1916 werden, wo Lotte dem Führer der Bremer Linksradiكالen eine Botschaft von Radek aus dessen Exil in der Schweiz aushändigte. Hier springt der Funke über, Knief öffnet sich der jungen Frau mit einer langen Lebensbeichte.

Beutin schildert den Lebensweg von Knief anhand der unterschiedlichen Stationen seiner Biographie: Kindheit und Jugend im kleinbürgerlichen Milieu der Bremer Neustadt, Schulbesuch, Lehrerseminar, Tätigkeit als Lehrer, Politisierung im Lehrerverein, wo er den Spitznamen Marat erhält, und schließlich Wechsel in die Redaktion der sozialdemokratischen Bremer Bürgerzeitung. Dort kommt es zu politischen

Auseinandersetzungen mit dem Chefredakteur Alfred Henke und dessen zentristischer Position.

In Beutins Roman verbringt Lotte die Monate nach Kniefs Tod in ländlicher Abgeschiedenheit in der Nähe von Dötlingen; tatsächlich aber nahm Heinrich Vogeler sie mit auf den Barkenhoff, wo sie bis 1921 lebte. Hier entfernt sich Beutin von den historischen Fakten. Aber es geht ihm ja nicht um Lotte Kornfeld; diese stellt quasi sein Medium dar, durch das er den Lebensweg und das Lebenswerk Johann Kniefs dem Leser nahebringen will. Ich halte diesen Kunstgriff für legitim, zumal ein Aufenthalt Lottes in Vogelers Kommune-Experiment auf dem Barkenhoff zu sehr von dem eigentlichen Thema abgelenkt hätte.

Der Roman weist zwei Erzählebenen auf: die Biographie Johann Kniefs, eingebettet in die politischen Aktionen und Reaktionen um Revolution und Räterepublik, dicht an den historischen Fakten dran, und die romanhafte Erzählung mit der persönlichen Trauerarbeit Lotte Kornfelds und ihrer emotionalen Verfassung nach dem Verlust des Geliebten. Um Knief und Lotte K. treten die revolutionären Protagonisten auf: Adam Frasunkiewisz spricht vom Rathaus am 6. November, dem Tage der Militärrevolte und der Machtübernahme durch Soldaten und Arbeiter. Das Zusammentreffen der beiden Protagonisten Henke und Knief nach der Rückkehr des letzteren nach Bremen in der Versammlung im »Casino« am 18. November 1918: »Henke, am Rednerpult stehend, nahm seinen soeben eingetroffenen ehemaligen Redakteur wahr, verlor bei dessen Anblick den Faden seiner Rede, suchte diesen wiederzufinden, erfolglos, erblasste, zog ein Taschentuch hervor, um sich den Schweiß von der Stirn zu wischen, und glaubte sich endlich dadurch sehr generös aus der Affäre zu ziehen, dass er Johann den freien Platz auf der Bühne am Vorstandstisch anbot. Aller Augen richteten sich auf den, der das bewirkt hatte.« (S. 68) Und dann folgt die Rede des Bremer Kommunistenführers, in der er seine Einschätzung der historischen Situation verdeutlicht.

Schön geschildert ist die Episode um den Lohnkampf auf der A.G. »Weser«, wo Werftdirektor Dr. Tetens vom Dach eines Schuppen herab – von den Arbeiterschaft fortan Canossa-Schuppen genannt – das Zugeständnis der Direktion verkünden muss. Dies ist eine Szene, die nicht in Vergessenheit geraten sollte, auch wenn die Werft seit über zwanzig Jahren nicht mehr existiert.

Was Fakt und was Fiktion ist – ist das nicht ziemlich gleichgültig, wenn die Vita des »Helden« wahrheitsgemäß präsentiert wird? Was macht es, wenn Ecks nicht Henkes Parteigenosse war (S. 63), wenn nicht Fräulein Kornfeld, sondern tatsächlich Käte Ahrens die Arbeiter bei der Demonstration am 28. November »dirigierte«? Und passt es nicht in den dramaturgischen Zusammenhang, wenn Beutin Lotte Kornfeld und die Ehefrau Kniefs, die ihre Nachfolgerin hasste, in Dötlingen zu einer Aussprache zusammentreffen lässt? Für nicht gelungen halte ich dagegen das erfundene Vierergespräch zwischen Heinrich Vogeler, der »roten Marie«, dem zur Erholung auf den Barkenhoff geholten Knief und Lotte Kornfeld. Die »rote Marie« kam in Wirklichkeit erst zur Beerdigung Kniefs nach Bremen, vor allem aber breitet hier der Autor seine Kenntnisse der Vogeler-Schriften und anderes aus, so dass dieser Abschnitt als überfrachtet und abgesetzt erscheint.

Als Intention des Verf. darf angenommen werden, dass es ihm darum ging, die Biographie und die historische Bedeutung Johann Kniefs einem größeren Lesepublikum bekannt zu machen, diesem Bremer Arbeiterführer in gewisser Weise ein literarisches Denkmal zu setzen. Er wählte dazu die Form des historischen Romans. Denn es ist nicht jedermanns und jederfrau Sache, sich über wissenschaftliche historische Publikationen mit Personen wie Johann Knief und mit solchen Ereignissen wie Revolution und Räterepublik in Bremen vertraut zu machen und auseinander zu

setzen. Ein historischer, ein biographischer Roman aber kann diesen Zugang eröffnen. Und diese Chance hat Beutin genutzt. Ob diese Form allerdings die optimale ist, wagt der Rezensent nicht zu entscheiden.

Peter Kuckuk

*Bollen, Walter: Bahnhof am Meer. Die Eisenbahn an der Unterweser.* Bremen: Hauschild 2006. 248 S.

Gerade in dem Jahr, in dem des Gründungstages des Norddeutschen Lloyd (NDL) im Jahre 1857 mit einer großen Landesausstellung im Focke Museum in Bremen, im Historischen Museum Bremerhaven sowie im Deutschen Schiffahrtsmuseum gedacht wird, kommt auch die Anbindung Geestemündes/Bremerhavens an das Eisenbahnnetz in Norddeutschland in den Blickpunkt der Forscher. Denn die Verlängerung der Eisenbahn von Bremen nach den Unterweserstädten war für die Bremer Kaufmannschaft und vor allem für die Verantwortlichen des NDL von großem Interesse. Die Auswanderer sowie die Güter konnten nun nach zeitlich festgelegten Fahrplänen schnell und witterungsunabhängig in Bremerhaven ankommen oder von dort ins Hinterland verbracht werden. In Verbindung mit der Dampfschiffahrt wurde das Reisen zu einem viel besser planbaren Unternehmen als in der Zeit der Segelschiffahrt und des schwierigen Transports per Weserkahn oder Pferdekarren. Bremen ließ sich seinen Anschluss an die Staatsbahn in Hannover 1845/47 die beträchtliche Summe 2,15 Millionen Taler kosten, zu denen noch einmal 600 000 Taler für den Bremer Bahnhof hinzukamen. Die Bremer Kaufmannschaft steuerte 2 Millionen Taler durch unkündbare Obligationen zu 3,5 % Zinsen bei. Für die 1860 begonnene Eisenbahn von Bremen an die Unterweser mussten Bremen und das Königreich Hannover noch einmal fast 5 Millionen Taler jeweils zur Hälfte aufbringen. Die Strecke innerhalb Bremerhavens sowie für die Eisenbahnbrücke über die Geeste hatte Bremen alleine zu tragen.

Wie wichtig die Eisenbahn für die Häfen war und ist, das wird uns täglich bewusst. In diesen Tagen kann man vermehrt in der Presse davon lesen, dass man damit rechnet, dass in Zukunft 350 Eisenbahnzüge täglich zusätzlich nötig sind, um den immer noch zunehmenden Containerverkehr zu bewältigen. Wenn die Straßen nicht mit LKW völlig verstopft werden sollen, müssen neue Eisenbahntrassen gebaut werden. Aus den Niederlanden wird gemeldet, dass Rotterdam eine neue Schnelltrasse zur deutschen Grenze fertig gestellt hat.

Es zeigt sich also, dass Bollen ein hoch aktuelles Thema aufgegriffen hat und mit seiner Rückschau in die Geschichte interessante Einsichten vermittelt.

Alles erdenklich Wichtige hat der Autor dargestellt: die Staatsverträge, die Kosten der Bahn, die Trassenführung, die Fahrpläne, das Verkehrsaufkommen, die Bahnhöfe, das Signalwesen, die Lokomotiven, die Waggons, die Umlanderschließung, das Bahnbetriebswerk oder auch den Verschiebebahnhof Speckenbüttel. Darüber hinaus werden die Verabschiedung der Soldaten, die 1900 von Bremerhaven nach China geschickt wurden, um den Boxeraufstand zu ersticken, oder die Abfahrt Elvis Presleys vom Columbusbahnhof erwähnt. Hier hat ein im positiven Sinne vernarrter »Eisenbahnlover« den Liebhabern der regionalen Eisenbahngeschichte und den Freunden der Eisenbahn ganz allgemein ein facettenreiches Kompendium vorgelegt, das auf 248 Seiten mit 587 Bildern und Plänen überaus reichlich illustriert wurde. Im Werbeflyer heißt es demnach auch, dass eine beachtliche Vielfalt geboten wird, »die das Herz eines Eisenbahnfreundes höher schlagen lässt.«

Für den professionellen Historiker stellt sich dagegen das Problem, dass es keine Belege gibt. Man kann nicht ermitteln, aus welchem Archiv welche Informationen stammen. Das Literaturverzeichnis ist seltsam verstümmelt und besteht nur aus einem Titel ohne Autor oder Erscheinungsort und -jahr. Es ist schade, dass dem Autor in diesem Punkte die fachmännische Beratung nicht zuteil geworden ist, die nötig gewesen wäre. Aber das lässt sich vielleicht richten zum 150. Jubiläum im Jahre 2012, wenn dann auch eine überregionale und nationale Einbettung des Themas vorgenommen werden sollte.

Lars U. Scholl

*Bosse, Edda, und Ruempler, Götz (Hrsg.): Singet dem Herrn. 150 Jahre Bremer Domchor 1856–2006. Bremen: Hauschild 2006. 96 S.*

Schon der Klappentext informiert hinreichend über das vorliegende Buch: »Der Bremer Domchor feiert sein 150-jähriges Bestehen. Ein denkwürdiges Ereignis auch deshalb, weil ihm in dieser langen Zeit nur sechs Kantore vorstanden, die alle ihrer Position und damit dem Chor lebenslang die Treue hielten. Von seinem Gründer Heinrich Kurth, über Carl Reinthaler, den Komponisten des Oratoriums »Jephtha und seine Tochter«, den verdienstvollen Eduard Nößler und Richard Liesche, der in der Zeit des Nationalsozialismus und des Zweiten Weltkrieges den Chor leitete, bis zu dem von vielen noch erinnerten Hans Heintze und dem jetzigen Amtsinhaber Wolfgang Helbich wird hier die vielseitige und wechselvolle Geschichte der Dommusik eindrucksvoll lebendig.

In weiteren Beiträgen haben sich die Autoren intensiv mit der Beziehung von Musik und Theologie auseinandergesetzt sowie Gedanken zur Situation der Kirchenmusik heute und ihren Aufgaben und Möglichkeiten in der Zukunft formuliert.

Das Buch enthält 12 Kapitel unterschiedlicher Gewichtung. Bürgermeister Jens Böhrnsen und die Präsidentin des Kirchenausschusses der Bremischen Evangelischen Kirche senden Grußworte, die Bauherren der St. Petri-Domgemeinde ein Vorwort, worin Sätze stehen wie: »Vielleicht denken wir zuweilen, dass den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts mit anderen Mitteln zu begegnen sein wird, als wir heute meinen.« Der Chor wird als Botschafter des Friedens und der Freude bezeichnet.

Von Seite 13-64 beschreibt Dr. Götz Ruempler, langjähriges Chormitglied und von Beruf Zoologe, in chronologischer Folge die sechs Kantoren, die in den Festschriften zum 50., 100. und 125. Jubelfest schon gewürdigt worden sind. Ergänzend kam ein Kapitel über Richard Liesche hinzu, das sich mit der Zeit des »Dritten Reichs« auseinandersetzt. Und über den jetzigen Stelleninhaber, der immerhin im Erscheinungsjahr des Buches dreißig Jahre lang den Domchor leitet. Mit Literaturangaben und Danksagungen enden die Zusammenfassungen von Ruempler.

Daran schließt sich ein theologisch-theoretisches Kapitel von Dompastor Christian Gotzen mit dem Titel »Musik als Verkündigung« an. Darin stellt Gotzen fest, dass der Domchor »Anteil an den genuinen Wesensäußerungen der Kirche« hat. – Es folgt ein Interview, das Dombauherrin Edda Bosse mit Wolfgang Helbich geführt hat. Das Interview wirkt sehr lebendig und es macht Freude, es zu lesen, denn Helbich stellt seine Chormitglieder in den Vordergrund.

Es ist bemerkenswert, dass das »Interregnum« von Wilhelm Evers 1957/58 Berücksichtigung gefunden hat (S. 48/49) und dass man die Domorganisten (seit 1612) auf zwei Seiten würdigt sowie die neu gegründete Domsingschule. Am Schluss wurden zwei Abschnitte aus der Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum des Bremer

Domchores (1956) von Domprediger i. R. Dr. Walter Dietsch abgedruckt, danach folgt die Liste der Domchorglieder im Jubiläumsjahr 2006, die über 180 Personen verzeichnet. Dahinter befindet sich die Liste der ehemaligen Domchormitglieder, die wesentlich kürzer ist. Die abschließende »Diskographie Bremer Domchor« listet die Einspielungen unter Leitung von Wolfgang Helbich auf.

Der Gesamteindruck des Buches kann auch nicht durch die vielen Abbildungen erhöht werden. Man hat es leider verpasst, den Bremer Domchor in seiner Wirkungsstätte in seiner Gesamtheit abzubilden, großen Wert legte man offensichtlich hingegen auf Innen- und Detailaufnahmen des Doms. Die meisten ganzseitigen Aufnahmen sind Kritiken und Programmen entnommen. Den Schutzumschlag zielt eine Farbaufnahme von einer silbernen Anstecknadel mit dem Signet des Domchors, die laut Klappentext seit etwa 1935 für 25-jährige Mitgliedschaft überreicht wurde.

Der Bremer Domchor selbst kommt in diesem Buch leider viel zu kurz, so wie auch die wunderbaren Werke, die dieser Chor den musikinteressierten Bremern geboten hat.

Dorothea Breitenfeldt

*Caspary, Gundula: Späthumanismus und Reichspatriotismus. Melchior Goldast und seine Editionen zur Reichsverfassungsgeschichte (Formen der Erinnerung. Band 25). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2006. 240 S.*

Melchior Goldast und Bremen: Manchem wird zunächst dabei der Ankauf seiner Bibliothek durch den Bremer Rat im Jahre 1646 als Grundstock der späteren *Bibliotheca Bremensis* (1660) ins Gedächtnis gerufen werden. Tatsächlich waren die Verbindungen aber vielfältiger. So war Goldast 1623 und 1628 in gutachterlicher und refutatorischer Funktion im Sinne Bremens am kaiserlichen Hofe in Wien gegen den von Oldenburg beanspruchten Weserzoll tätig; 1661 wurde in Bremen Goldasts Streitschrift im Zusammenhang mit der Beschlagnahme von Besitzgütern in Hexenprozessen posthum in den Druck gebracht.

Die Verf. der vorzustellenden Studie verbindet nun Goldasts wissenschaftliche Publikationstätigkeit mit in Bremen befindlichen »Arbeitshandschriften« von Goldasts Hand, um sein Vorgehen zu demonstrieren. Im Mittelpunkt steht dabei die *Monarchia Sancti Romani Imperii*, erschienen in den Jahren 1612 bis 1614. Hier sammelte Goldast Texte zum Spannungsverhältnis zwischen *imperium* und *sacerdotium* von der Spätantike bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts – eine bis heute beeindruckende kompilatorische Leistung. In drei Bänden findet sich die 1200-jährige Diskussion um die Verteilung der Macht zwischen geistlicher und weltlicher Gewalt gespiegelt. Goldast ging es dabei nicht um unparteiische Wiedergabe, sondern um einen Angriff gegen den Machtanspruch des Papsttums gegenüber Kaiser und Reich. Die Verf. unterzieht die von Goldast zusammengetragenen Texte einer Untersuchung im Hinblick auf ihre inhaltlich-argumentative Bedeutung und im Hinblick auf die editorische Tätigkeit Goldasts. Sie sieht darin ein wichtiges Indiz für das Phänomen eines »protestantischen Reichspatriotismus«, der – unbeschadet der Unterschiede zwischen Lutheranern und Reformierten – im katholischen Kaiser einen Garanten für das fragile politisch-konfessionelle Gleichgewicht sah, wie es sich seit dem Augsburger Religionsfrieden herausgebildet hatte: Kaiser, Reichshofrat und Reichskammergericht wurden eben auch von protestantischer Seite als entscheidend respektiert. In dieses Schema lässt sich mühelos auch das Verhalten Bremens besonders im 16. und 17. Jahrhundert einpassen: Konfessionell reformiert, anerkannte man

die politische Superiorität des katholischen Kaisers. Zugleich untermauerte Goldast den Anspruch, die Friedens- und Ausgleichswerke des 16. Jahrhunderts als verbindlich anzuerkennen, d. h. auch ihnen einen Platz im *Corpus Iuris* zuzugestehen. In der Inanspruchnahme des Kaisers als höchster Autorität lag gleichzeitig eine Verteidigung gegen den von jesuitischer Seite erhobenen kurialen Machtanspruch.

Der Verf. gelingt es, dieses Ansinnen Goldasts zu verdeutlichen. Zu verdeutlichen auf dem politisch-konfessionellen Hintergrund und eingebettet in eine späthumanistische Gelehrtenrepublik. Dabei tritt aber auch zu Tage, dass Goldast z. T. eben nicht auf Originale, sondern (gelegentlich unkritisch) auf Abschriften oder frühere Ausgaben von Texten zurückgriff – aber es wäre in der Tat falsch, eine wesentlich der Tagespolitik des beginnenden 17. Jahrhunderts verhaftete Quellenpublikation mit den rezenten Maßstäben für Editionen zu messen. Goldast war hier Kompilator; das klingt aus dem heutigen Blickwinkel negativ, verstellt aber den Blick auf seine Leistung.

Diese Untersuchung kann als gänzlich gelungen und überzeugend bezeichnet werden, auch wenn man an einzelnen Stellen, besonders bei der Analyse der Quellen, gelegentlich zu anderen Gewichtungen kommen mag. Immerhin wurde hier ein zentrales editorisches Werk Goldasts erstmals kritisch in Entstehung, Inhalt und Bedeutung gewürdigt. Aber dies kann eben nur ein Mosaikstein in einer Gesamtschau des goldastischen Wirkens sein! Vielleicht vermag diese Studie dazu anregen, sich Goldast endlich in einem wissenschaftlichen Rahmen zu widmen, der ihm angemessen ist.

Thomas Elsmann

*Dannenberg, Hans-Eckhard, Fischer, Norbert, und Kopitzsch, Franklin (Hrsg.): Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe* (Schriftenreihe des Landschaftsverbandes der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden). Stade: Landschaftsverband 2006. XII und 240 S.

Im Oktober 2002 wurde in Stade eine Tagung zur Regionalgeschichte des Niederelberaumes veranstaltet. Der vorliegende Band enthält die auf der Tagung gehaltenen und u. a. durch Anmerkungen und Abbildungen erweiterten Vorträge. Behandelt sind verschiedene regionalgeschichtliche, auch fachübergreifende Aspekte zum Land – oder historisch: den »Ländern« – an der Niederelbe, vor allem auf ihrer linken, niedersächsisch-hamburgischen Seite. Der Zeitrahmen reicht von der Frühen Neuzeit bis in das 20. Jahrhundert. Der einleitende Beitrag von Franklin Kopitzsch: »Richard Lindes ›Die Niederelbe‹ im Kontext der Niederelbe-Literatur vom 17. bis zum 20. Jahrhundert« (S. 1-28) würdigt nicht nur das 1908 in den »Monographien zur Erdkunde« erschienene Buch Lindes, das bis 1924 sechs Auflagen erreichte, sondern gibt auch einen souveränen Überblick über die Landschaftsbeschreibungen zur Niederelbe in Sachbüchern und in der Belletristik von 1675 bis in die Gegenwart, spart allerdings die historische Fachliteratur aus.

Noch weiter zurück greifen die beiden Aufsätze von Michael Ehrhardt und Norbert Fischer zur Kulturgeschichte des Deichwesens oder der »hydrografischen Gesellschaft« (Fischer) im Alten Land und in Kehdingen, die sich auf Monografien der Verfasser stützen können (vgl. Brem. Jb. 83, 2004, S. 200 f.). Soziale Probleme im gesamten Niederelberaum einschließlich Hadeln und Dithmarschen behandelt ausführlich Otto S. Knottnerus: »Landarbeiterbräuche und ländliche Protestbewegungen an Niederelbe und Nordseeküste (1750 – 1900)« (S. 151-219). Er berichtet vom selbstbewussten Gesinde und Tagelöhnern mit eigenem Ehrenkodex und zähem

Festhalten an traditionellen »Moden«. Die festgefügte Sozialverfassung zerfiel jedoch seit dem Ende des 18. Jahrhunderts, die ländlichen Unterschichten in den Marschen verarmten und schlossen sich den sozialen Protesten Mitte des 19. Jahrhunderts und schließlich der Sozialdemokratie an. Eine spezielle Industrie mit einem besonderen Berufsstand des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts, die ihren Schwerpunkt in Kehdingen und an der Oste hatte, schildert Heike Schlichting (geb. Lindenkamp): »Die Ziegeleiindustrie an der Niederelbe«, die sie bereits in einer Monografie untersucht hatte (vgl. Brem. Jb. 73, 1994, S. 346 f.).

In das 20. Jahrhundert führt der Beitrag von Holger Martens: »Künstler auf Finkenwerder«, der sowohl Maler als auch Schriftsteller (z. B. Gorch Fock) vorstellt. Der Beitrag von Jan Lokers: »Kanalbau und Kanalbauträume. Regionale Verkehrspolitik zwischen Lübeck, Hamburg und dem Ruhrgebiet am Beispiel des ›Hansa-Kanals‹« (S. 97-114) führt weit über den Niederelberaum hinaus und ist gerade deswegen für Bremen von besonderem Interesse, befand sich hier doch von 1922 – 1940 die »Zentralstelle der Hansa-Kanal-Vereine«, die den Kanalbau von Bramsche über Achim bis an die Elbe zum Hamburger Freihafen propagierte. Das Thema wird gründlich abgehandelt, ließe sich aber an Hand der Quellen im Bremer Staatsarchiv noch um ein paar bremische Aspekte ergänzen, u. a. um die von Ludwig Plate ausgearbeiteten Pläne für den Anschluss Bremens an den Kanal.

Stärker auf Gegenwartsfragen konzentrieren sich die Beiträge von Dirk J. Peters: »Hafenlandschaft an der Niederelbe im Wandel«, der die noch vorhandenen Relikte der Schifffahrts- und Hafengeschichte auf der niedersächsischen Seite des Raumes aufführt und größtenteils auch abbildet (S. 29-53), und von Gerd-Michael Heinze: »Ziele und Maßnahmen des Naturschutzes an der Niederelbe im Land Niedersachsen«, der die Naturschutzmaßnahmen erläutert, die vor allem infolge des Generalplans Küstenschutz von 1962 notwendig wurden. Die Karten auf S. 78 (EU-Vogelschutzgebiet Niederelbe und Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Niederelbe) sind offenbar vertauscht.

Ein geografischer Beitrag, der an die ganzheitlich landeskundliche Betrachtung Lindes anknüpfen könnte, fehlt in der Sammlung. Dafür erhält man »gleichsam patchworkartig« (S. VIII) verschiedene Ausschnitte aus der Geschichte der Landschaft an der Niederelbe, deren Relevanz offensichtlich vielfach bis in die Gegenwart reicht.

*Adolf E. Hofmeister*

*Eckardt, Albrecht: Geschichte der Stadt Brake (Unterweser). Oldenburg: Isensee 2006. 160 S.*

Bereits 1981 hatte Albrecht Eckhardt mit vier anderen Autoren eine 450 Seiten starke und auf wissenschaftlicher Basis erarbeitete Stadtgeschichte »Brake. Geschichte der Seehafenstadt an der Unterweser« vorgelegt. Zum 150-jährigen Stadtjubiläum von Brake 2006 hat der Autor eine ergänzende Studie geschrieben, die schwerpunktmäßig das 19. und 20. Jahrhundert und insbesondere die Zeit von 1945 bis 1980 und von 1980 bis 2005/06 behandelt. Neben den Ratsprotokollen der Stadt und Unterlagen aus dem Stadtarchiv, die für die Zeit von 1980 bis 2005/06 die wesentliche Grundlage bildeten, sowie der im Anhang zitierten Literatur wurden zahlreiche Interviews mit Zeitzeugen geführt, die als unterstützende Quellen herangezogen wurden. Ein ausführliches Akten- und Quellenstudium war wegen der knapp bemessenen Zeit nicht möglich, wie der Autor in seiner Einführung schreibt.

Das Buch ist in sechs Kapitel unterteilt, die wieder in vier thematisch ähnliche Unterkapitel (Siedlung und Bevölkerung, Verwaltung und Politik, Kirchen, Schulen und Kultur sowie Hafen, Schifffahrt und Verkehr) gegliedert sind. Zahlreiche Abbildungen lockern die Chronik auf. Sehr faktenreich und mit vielen Namen versehen erläutert Albrecht Eckhardt die historische Entwicklung der Stadt Brake. Insbesondere bei dem sechsten und letzten Kapitel (Der Weg ins 21. Jahrhundert: Brake von 1980 bis 2005/06) gibt der Autor zahlreiche Details wieder, die protokollartig ohne erkennbare Schwerpunktsetzung aufgezählt werden. Eine vergleichende Betrachtungsweise mit anderen Seehafenstädten an der Nordseeküste unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschafts-, Sozial-, Kommunal- und Schifffahrtsgeschichte, die einem ähnlichen Strukturwandel unterworfen sind, hätte dieser Studie als abschließende Bewertung eine stärkere Aussagekraft gegeben. Anmerkungen, ein Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein Bildnachweis und Korrekturen zu der Stadtchronik von 1981 schließen die Publikation ab.

Es ist Albrecht Eckhardt gelungen, die wechselvolle Geschichte Brakes im 20. Jahrhundert umfassend und mit allen Aspekten bis in die Gegenwart mit vielen aktuellen Daten zu erläutern. Vielleicht hätte eine stärkere Akzentuierung auf wesentliche für die Stadt- und Hafenentwicklung entscheidende Faktoren und Weichenstellungen dem Buch gut getan. Mit der Publikation von 1981 und der aktuellen Ergänzung von 2006 liegt für Brake ein fundiertes Nachschlagewerk vor, das für die Bürger und die kommunale Verwaltung Grundlagenmaterial bietet und auf großes Interesse stoßen dürfte.

*Dirk J. Peters*

*Focke, Harald: Im Liniendienst auf dem Atlantik. Neue Erinnerungen an die Passagierschiffe BREMEN, BERLIN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd. Bremen: Hauschild 2006. 176 S.*

Nach seinem grundlegenden Buch »Bremens letzte Liner« (Rezension im Brem. Jb. 82, 2003, S. 271-272) und seinem nachfolgenden, auf »oral history« basierenden Buch »Mit dem Lloyd nach New York« (Rezension im Brem. Jb. 84, 2005, S. 254-256) hat der Vf. »seinen« drei Lloyd-Passagierschiffen BERLIN, BREMEN und EUROPA ein drittes literarisches Denkmal gesetzt.

Das Erscheinen dieses Bandes basiert auf Zeitzeugenbefragungen Fockes, denn nach dem Schneeballprinzip haben sich trotz des immer größer werdenden zeitlichen Abstandes aufgrund der positiven Resonanz der beiden vorangegangenen Bücher genügend Zeitzeugen gemeldet, die Anekdotisches, Ergänzendes, aber auch Substantielles mitzuteilen hatten, so dass es zu dieser neuen Veröffentlichung kam.

In Format, äußerer Gestaltung sowie innerem Aufbau ähnelt das vorliegende Buch seinem Vorläufer »Mit dem Lloyd nach New York«, so dass wesentliche Aussagen hierzu aus der vorangegangenen Rezension nicht noch einmal wiederholt zu werden brauchen. Focke hat in seiner bekannten faktengesättigten wie auch gelegentlich amüsanten Art die Aussagen von insgesamt 13 Zeitzeugen verarbeitet, die sozialgeschichtlich einen ausreichend breiten Querschnitt wiedergeben. Passagiere und Besatzungen aus verschiedenen Bereichen an Bord kommen thematisch ausgewogen zu Wort. An inhaltlicher Substanz finden sich nicht nur ergänzende Aussagen über den Bordalltag zu den Vorgängerbänden, sondern auch ein technikgeschichtlich aufschlussreicher Erfahrungsbericht eines Schiffingenieurs auf der BREMEN (Werner Falkenberg), der über die seit Mitte der 1960er Jahre immer störanfälligere

Antriebsanlage des 1972 verkauften Liners berichtet. Ein besonderes Thema bildet die Orkanfahrt der BERLIN, bei der Ende März 1959 vier Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Dieser Vorfall, dessen Auswirkungen »lloydoffiziell« flugs heruntergespielt wurden, hätte fatal für das Schiff, seine Passagiere und Besatzung ausgehen können. Die Aussagen zweier Passagierinnen illustrieren nicht nur den dramatischen Vorgang aus Bremens früherer maritimer Nachkriegsgeschichte neu, sondern rücken ihn in ein neues, wesentlich kritischeres Licht (S. 32-60). So bildet dieses Thema einen ganz eigenen Schwerpunkt des Buches. Bleibt nur noch nachzutragen, dass die Bildauswahl ebenso abwechslungsreich und ansprechend gelungen ist wie beim Vorgängerband. Mit diesem dritten Opus hat sich das verdienstvolle Œuvre Fockes über »Bremens letzte Liner« abgerundet und dürfte erst einmal abgeschlossen sein.

*Christian Ostersehlte*

*Gräfin, Birte: Bildungspolitik in Bremen von 1945 bis zur Gründung der Universität 1971. Hamburg: Lit 2006. 349 S.*

Das Thema dieser Bremer Dissertation ist die Geschichte der Bremer Bildungspolitik von 1945 bis 1971. Behandelt werden die allgemeinbildenden Schulen, die Lehrerinnenausbildung und die Universitätsgründung. Der Schwerpunkt der Ausführungen liegt dabei auf der Bildungspolitik der SPD und der Bildungsreform nach 1945. Nicht berücksichtigt sind die berufsbildenden Schulen, die Erwachsenenbildung und die Bekenntnis- und Privatschulen. »In dieser Arbeit wird dargestellt, welchen Verlauf die Entwicklung des Bildungswesens in Bremen von der vermeintlichen ›Stunde Null‹, dem Ende des Zweiten Weltkriegs, bis zur Gründung der Universität nahm. Die Einflüsse der US-amerikanischen Bildungspolitik sowie der sozialdemokratischen Politik auf die Entwicklung des bremischen Schulsystems und die Planung der Universität werden aufgezeigt. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, inwiefern es unter dem Einfluss der amerikanischen Reeducation-Politik zu einer Neuorientierung im Bildungswesen kam, welche Strukturen aus vorangegangenen Systemen – Kaiserreich, Weimarer Republik, Nationalsozialismus – andererseits aber erhalten blieben und unter welchen Bedingungen die Gründung einer Universität erörtert und schließlich vollzogen wurde.« (S. 17)

Das Buch beginnt mit der Rolle der Kultur- und Bildungspolitik als Beitrag zur Demokratisierung der Gesellschaft. Auf etwa 30 Seiten werden die amerikanische Reeducation und die Verhältnisse von Kultur und Bildung in Bremen in den Jahren 1945–1949 umrissen. Daran schließt sich das Kapitel »Bildungspolitik der SPD« an. Hier behandelt die Autorin das Bremer Schulsystem nach 1949 mit der Schulreform, dem Bremer Schulgesetz von 1949, der Unterrichtsreform, Diskussionen um den Unterricht im Fach »Biblische Geschichte« und um die sechsjährige Grundschule, die Schulgeldfreiheit, das Schulgesetz von 1957 und schließlich den Ausbau der Hauptschule. Aber auch der Schulalltag, wie Ausführungen zum Schulbau, zu den Verhältnissen der Lehrer und Lehrerinnen und den Schülern, hier z. B. auch die Schüler-szene und Straßenbahndemonstrationen der späten sechziger Jahre fehlen an dieser Stelle nicht.

Der zweite inhaltliche Schwerpunkt ist die Gründungsgeschichte der Universität Bremen. Dazu wirft die Autorin einen Blick auf die Schule, die Lehrerbildung, die Bildung und die Entwicklungen von 1945 bis 1971 und ergründet die frühen Hochschul-

gründungen Bremens, wobei besonderes Gewicht auf der pädagogischen Hochschule liegt. Im Zusammenhang mit der Universitätsgründung sind selbstredend auch die Planungen zu einer internationalen Universität, die nach dem Kriege begannen, zu sehen, auch dies wird eingehend dargestellt: »Auch die Idee zur Universitätsgründung in Bremen wurde zunächst durch die amerikanische Reeducationpolitik beeinflusst. 1948 wurde das Gesetz zur Gründung einer Internationalen Universität von der Bremischen Bürgerschaft angenommen; diese Universität sollte nach dem Vorbild amerikanischer Campusuniversitäten aufgebaut sein. ... Das Projekt Universität ist als Ergebnis der Reeducationpolitik zu sehen; die hier zu erwerbende Bildung sollte dem Ziel der Demokratisierung der Gesellschaft dienen. Gescheitert ist dieses Projekt schließlich an der schwierigen wirtschaftlichen Situation im Bremen der Nachkriegszeit.« (S. 265) Den Abschluss der Betrachtungen bilden die Ausführungen zur Universitätsgründung. Hier werden der Beratungs- und Gründungsausschuss, die Senatskommission für Universitätsfragen, der Gründungssenat sowie die Auseinandersetzungen im Vorfeld der Universitätsgründung beleuchtet. Die Autorin zeigt auf, wie sich die Bremer Universität konstituierte, erläutert dabei das Bremer Modell und die Struktur der geplanten Universität, die Bedeutung der Lehrerbildung sowie die Architektur der Universität: »Insgesamt ist festzustellen, dass die Entwicklung der Schulpolitik und der Universitätsgründung in Bremen entgegengesetzte Wege nahm: Während die Schulreform in den Nachkriegsjahren mit starkem Willen zur Veränderung begann, aber die Neuerungen zu einem großen Teil – begründet unter anderem mit Rücksichten auf Koalitionspartner 1957 wieder zurückgenommen wurden, startete die Universitätsplanung mit überwiegend klassischen Ideen einer Universität, die aber immer weiter entwickelt wurden und schließlich, auch gegen Widerstände des Koalitionspartners der SPD, auch größtenteils umgesetzt wurden.« (S. 269)

In den Recherchen stützte sich die Autorin vor allem auf Literatur und erst in zweiter Linie auf die Quellen des Staatsarchivs Bremen und des Zentralen Archivs der Universität Bremen sowie auf Interviews. Der Text und der Anmerkungsapparat wurden hauptsächlich anhand der gedruckten Quellen zusammengetragen. Ein möglicherweise umfangreiches Quellenstudium schlägt sich zumindest nicht im Text und im Anmerkungsapparat nieder. So sind in dem Buch unter der Rubrik »Quellen und Archivmaterial« vielfältige Quellen benannt, diese tauchen jedoch im Anmerkungsapparat kaum auf. Bei den wenigen Quellenangaben kommt es gehäuft zu falschen Zitationen der benutzten Bestände, so z. B. auf Seite 326, wo ein Bestand mit »439/27« zitiert wird anstatt mit »4,39/27«, schlimmer ist allerdings die Quellenangabe »710« anstatt »7,110«. Hier leidet wirklich die wissenschaftliche Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit. Die eigentlich zentral wichtigen Kapitel zur Hochschulgeschichte und Universitätsgeschichte sind fast komplett ohne Quellenhinweise auf Aktenbestände entstanden. Stattdessen stützt sich die Autorin hier auf die »bewährten« Erkenntnisse der vorhandenen Literatur (Schwarzwälder). Auch der Exkurs zum wiedererwachenden Bremer Kulturleben nach 1945 kam ohne Aktenstudium aus, zum Zuge kam bei der Geschichte der Stadtbibliothek nach dem Krieg vor allem die Darstellung »Occupation-Enclave-State« zum 50-jährigen Jubiläum der Wiedergründung des Landes Bremen (2006 als Neuauflage erschienen).

Auffallend ist auch der wenig ansprechende Dissertationsdruck mit einem schlechten Satzbild: die Überschriften im Text sind kaum abgesetzt, der Druck ist zu eng am Falz und nachlässig redigiert: z.B. haben die Seiten 117 und 147 doppelt gedruckte Zeilen. Dieses kann nicht nur der Autorin angelastet werden, lässt aber allemal kein Lesevergnügen aufkommen.

Aufgrund der Gewichtung der Themen in der Arbeit hätte der Titel: »Die Universitätsgründung als Teil der bremischen Bildungspolitik« besser gepasst. Eine vollwertige Geschichte der Bremer Bildungspolitik von 1945 bis 1971 zu schreiben, steht damit nach wie vor aus.

*Brigitta Nimz*

*Gutmann, Hermann: »Darf ich bitten?« 100 Jahre Tanzschule Schipfer-Hausa. Bremen: Temmen 2006. 152 S.*

»Darf ich bitten?« lautet der griffige Titel einer 2006 im Verlag Temmen erschienenen Chronik zum 100-jährigen Jubiläum der traditionsreichen Bremer Tanzschule Schipfer-Hausa. Ihr Verfasser, Hermann Gutmann, ist als Autor zahlreicher flott geschriebener und kurzweilig zu lesender »Bremensien« bekannt. Und so nimmt Gutmann auch hier seine Leser an die Hand, um sie im Plauderton mit den Geschicken dieser bremischen Institution in ihren glanzvollen Zeiten ebenso wie in den schwierigen Kriegs- und Nachkriegsjahren vertraut zu machen.

In dreizehn chronologisch geordneten Kapiteln werden die Tanzlehrer portraitiert, beginnend mit der Schulgründerin Emmy Schipfer bis zum gegenwärtigen Chef des Hauses Carsten Wulf. Man erfährt viel über die Tänze des 20. Jahrhunderts, das Wachsen der Tanzschule an den unterschiedlichen Standorten, über rauschende Bälle und Feste, Darbietungen der begabtesten Tänzer und die Turnierambitionen der »Riege«. Zahlreiche Erinnerungen und Tagebuchaufzeichnungen ehemaliger Tanzschüler verlebendigen die Darstellungen und lassen die Bedeutung der Tanzkursbesuche für das Gefühlsleben vieler heranwachsender Bremer erahnen.

Ein beeindruckendes Profil gewinnt in den Schilderungen Gutmanns vor allem Emmy Schipfer, eine einerseits emanzipierte, andererseits den Konventionen ihrer Zeit streng verpflichtete Frau. Etwas langatmig geraten die mit vielen Anekdoten gespickten Berichte über Emmy Schipfers Kindheit und Jugend, ihre Ausbildung zur Tanzlehrerin, erste Berufserfahrung und schließlich über die 1922 erfolgte Gründung der Tanzschule Schipfer-Donat in Bremen.

Der Beitrag dieses Instituts zum gesellschaftlichen Leben in der Hansestadt scheint nicht unerheblich gewesen zu sein und allen erinnerenswert, die sich einst hier in Gesellschaftstanz und geschliffenen Umgangsformen schulen ließen. Letzteren, die sie nicht als starre Etiketteregeln begriff, sondern als respektvolle Haltung dem Anderen gegenüber, galt das besondere Augenmerk Emmy Schipfers. Ausführlich lässt Gutmann sie zu diesem Thema mit Auszügen aus einem 1949 vor Tanzlehrern gehaltenen Vortrag zu Wort kommen. Gute Manieren sollten in der Vorstellung der Öffentlichkeit untrennbar mit der Bremer Tanzschule verbunden sein. »Aber bitte benehmt Euch anständig. Denkt daran, dass Ihr von Schipfer-Hausa seid«, gab Tanzlehrer Georg Reschke in den 1950er Jahren seinen Turniertänzern bei auswärtigen Wettbewerben mit auf den Weg. Dieses Image konnte man hier gegen manche Zeitströmung auch ins 21. Jahrhundert hinüberretten.

Gutmann zeichnet nicht nur ein facettenreiches Gesamtportrait der Tanzschule Schipfer-Hausa, sondern versucht auch mit wenigen Sätzen zu Beginn jedes Kapitels eine kulturhistorische Einführung in das entsprechende Jahrzehnt zu geben. Das gelingt nicht immer; manche Betrachtungen geraten arg lapidar, oder schlimmer noch: fast zynisch. (»Das Kriegsjahr 1940 begann verhältnismäßig friedlich. Polen war von den Deutschen überrannt worden.«)

Ambitioniert ist Gutmanns »Ausflug in die Geschichte des Tanzes«, der allerdings eine qualitativere Bebilderung zur besseren Anschaulichkeit verdient hätte. So behilft sich der Verlag mit einigen Zeichnungen im Stil etwas altbackener Jugendbuchillustrationen. Das ist schade, denn die Publikation besticht gerade durch üppig ausgebreitetes, authentisches Bildmaterial: Seite um Seite, dicht an dicht gleichformatige Fotos, die uns schüchterne Jugendliche bei der Polonaise zeigen, fröhliche Tischgesellschaften, Tanzkurse wie Schulklassen aufgereiht, Impressionen von farbenprächtigen Kostümfesten, Formationstänze auf hohem Niveau und immer wieder Schnappschüsse vom eher heiteren Tanzschulalltag. Über ihren dokumentarischen Wert hinaus dürfte Gutmanns Publikation von den vielen Schipfer-Hausa-Schülern als ein Erinnerungsbuch geschätzt werden, dessen Lektüre zu Wiedererkennung und Rückschau auf die eigene Tanzstundenzeit einlädt.

Uta Bernsmeier

*Haarmann, Hermann, und Peckskamp-Lürßen, Ingrid (Hrsg.): Mit der Kamera in die Welt. Richard Fleischhut (1881–1951) Photograph. Katalog. Bönen: Kettler 2005. 296 S.*

»Unser Feld ist die Welt«, »Global Player der Schifffahrtsgeschichte«! Was als Werbeslogans der Hapag und der Lloyd-Ausstellung im Schifffahrtsmuseum Bremerhaven globale Assoziationen zu Weltreedereien wecken soll, dient in selbstbewusster Abwandlung unter dem Motto »Mit der Kamera in die Welt« als Titel einer Ausstellung und eines Buches, die nicht mit dem Bremer NDL-Jubiläum in Verbindung stehen, aber dennoch im Jubiläumsjahr 2007 einen wichtigen Beitrag zur Lloyd-Geschichte geleistet haben. Was hier zunächst bibliographisch bescheiden als Katalog anzuzeigen ist, ist eine beeindruckende und schwergewichtige Publikation auf fast 300 Kunstdruck-Seiten.

H. H. Meier, Crüsemann, Wiegand und Heineken, allenfalls noch Commodore Ziegenbein, das sind Namen, die man in Bremen mit dem NDL verknüpft – doch wer war Richard Fleischhut? Ein Mann, der nicht aus Bremen kam oder dort auch nicht blieb. Fleischhut wurde 1881 in Köslin (Pommern) geboren, er starb 1951 in Hessen, sein Grab befindet sich in Kiel, wo seine Tochter, die seinen Nachlass verwahrte, ansässig war. Dazwischen liegen aber lange Berufsjahre in Diensten des NDL, die von Bremen und Bremerhaven aus in die Welt führten. Fleischhut war 1905 als gelernter Konditor in den Dienst der Reederei getreten, doch seine Leidenschaft für die Fotografie ließ ihn bereits 1908 in Wesermünde ein Fotoatelier eröffnen. Damit war der Weg vom Schiffskonditor zum Bordfotografen vorgezeichnet. Fleischhut sollte neben der See und der Schiffstechnik in den Jahren bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges als Bordfotograf vor allem eines dokumentieren: Menschen an Bord. Immerhin waren die Passagiere der Lloyd-Schiffe die hauptsächlichen Abnehmer der Bilder, die Fleischhut von ihnen auf der langen Überfahrt in die USA oder auf Kreuzfahrten machte. Daneben war Fleischhut aber auch ein Pionier der Fotografie, Handwerker und Künstler zugleich, viel mehr als nur ein Souvenirfotograf. Frühe Fotos tosender Sturzseen (1913) verdeutlichen dies ebenso wie einfühlsame Porträts von Familienmitgliedern, zahlreichen Prominenten und Unbekannten an Bord und in Übersee. Der Zweite Weltkrieg brachte Fleischhut im mehrfachen Hinsicht um sein Lebenswerk. Mit dem Ende der zivilen Passagierschifffahrt brach nicht nur der Haupterwerb zusammen, der Krieg vernichtetet auch den Neuanfang an Land – Geschäft und Labor

gingen in Bremen, wo er seit 1927 seinen Wohnsitz hatte, im Bombenhagel, der das Rembert-Viertel traf, mit Gerätschaften und Fotoarchiv unter. Im Herbst 1944 verließ Fleischhut »die todkranke Stadt, selbst krank an Leib und Seele« (S. 156). Der Fotograf der Weltmeere strandete in einer hessischen Kleinstadt, wo er mitten im beruflichen Neubeginn 1951 einer Herzattacke erlag.

Die Fleischhut-Retrospektive begann 2005/06 mit Ausstellungen in Kiel und Emden, wurde 2007 in Berlin (Deutsches Technikmuseum) gezeigt und soll 2008 mit Ausstellungen in Heidelberg und in New York weitergehen. Worauf die Bremer Landesausstellungen zum NDL hoffen, ist der Fleischhut-Ausstellung in Berlin bereits zuteil geworden: Lob und überregionale Beachtung (Süddeutsche Zeitung 24./25. 2. 2007, Museums-Journal 1/21, 2007). Nach Bremen oder Bremerhaven, zum Festlands-Ursprungsort ihrer Entstehung haben es die Fleischhut-Werke, für deren Beachtung und Erforschung v. a. seine Nachfahrin Ingrid Peckskamp-Lürßen sorgt, noch nicht geschafft. Dort hätten sie zum NDL-Jubiläum 2007 den Blick vom Firmenmythos auf die Menschen richten können, die für den NDL arbeiteten und sich ihm und seinen Schiffen anvertrauten und auf einen der Künstler, die das Material schufen, aus dem der Mythos Lloyd sich noch heute speist.

Der Katalog bietet zunächst auf ca. 130 Seiten einen Querschnitt durch Fleischhuts Schaffen, gefolgt von einem Essayteil, der mit einem wichtigen biographischen Streifzug beginnt. Erkennbar sind die Ausführungen zum biographischen Hintergrund von Person und Familie von positiver Voreingenommenheit gefärbt. Hier hätte mehr Distanz gut getan. Beiträge von Hermann Haarmann zur Prominenz an Bord und zum wichtigen Zielhafen New York sowie von Arnold Kludas zu den großen Passagen über die Meere sind ebenso interessant wie Bettina C. Hubers Ausführungen zur Fotografie von Bewegung, Beschleunigung und Geschwindigkeit.

Vieles von dem, was Fleischhut hinterließ, meint man bereits gesehen zu haben, ohne zu wissen, von wem die Aufnahmen stammen. Dies wird zumal für die Kenner und Liebhaber der Passagierschiffahrt und des NDL gelten. Die legendären Aufnahmen, die in den 30er Jahren an Bord der BREMEN entstanden und Marlene Dietrich, Max Schmeling, Luis Trenker, Fred Astaire und viele andere Künstler und Prominente zeigen, haben nicht wenig zu Glanz und Reputation der Bremer Großreederei beigetragen. Umso verdienstvoller ist es, dass die Ausstellungen und der Katalogband erstmals das Lebenswerk des Mannes vorstellen, der Bremens Passagierschiffahrt jener Epoche ein Gesicht gab.

Ein Mann der Sozialreportage war Fleischhut dabei eher nicht. Das Treiben fremder Häfen, die Exotik ferner Völker und der von Service und Zuverlässigkeit geprägte Decksalltag an Bord der Liner bestimmen die Motivwahl, die natürlich um beeindruckende Aufnahmen von Schiff und Schiffstechnik ergänzt wird. In das Räderwerk der Hunderte dienstbaren Geister an Bord von der Küche bis in den Maschinenraum blickt die Kamera nicht. Doch trotz Glanz, Glamour und der Exotik ferner Welten hat Fleischhut als fotografischer Zeuge auch an zwei Katastrophen teilgenommen und dabei Aufnahmen gemacht, die – stärker als seine Bordfotografien – um die Welt gehen sollten. Beide Vorfälle sind neben dem vordergründigen Ereignis auch Sinnbilder der deutschen Katastrophe des 20. Jahrhunderts geworden – ihre fotografische Dokumentation ist als solche in die kollektive Erinnerung eingegangen. Am 6. Mai 1937 war Fleischhut Zeuge der Luftschiff-Katastrophe der LZ-HINDENBURG in Lakehurst, die er beeindruckend fotografierte. Minutiös auch seine Dokumentation vom Untergang der COLUMBUS, der zugleich ein persönliches Desaster war. Die COLUMBUS war Fleischhuts letzter Arbeitsplatz – sie beherbergte sein Geschäft, die Fotoapparate und das Labor. Die Selbstvernichtung der COLUMBUS am 19. Dezember 1939 und der Verlust des Bordarchivs mit allen Geräten und v. a. mit über

30.000 Negativen und Colordias durch die von der Seekriegsleitung angeordnete Selbstversenkung war Fleischhuts sicher schlimmste Stunde. Seine Bilder von der hastigen Aufgabe des Schiffes stehen in seltsamem Kontrast zu den stolzen Aufnahmen der Vorjahre. Eine Ära und ein Berufsleben gingen zu Ende.

Vergegenwärtigt man sich die vielfachen Verluste, die das Œuvre Fleischhuts im Krieg erlitten hat, so ist erstaunlich, aus welchem reichem Fundus der Katalog doch noch schöpfen konnte. Das Blättern und Lesen ist nicht nur wegen der beeindruckenden Motive und der kräftigen Bildsprache sowie wegen dem nicht minder beeindruckenden Defilé Prominenter ein Vergnügen. Auch die drucktechnische und buchbinderische Qualität des vom Verlag Kettler in Bönen hergestellten Buches ist tadellos. Ein bibliophiler Lerner nimmt den Leser mit auf die Reise.

Konrad Elmshäuser

*Hesse, Hans: Konstruktionen der Unschuld. Die Entnazifizierung am Beispiel von Bremen und Bremerhaven 1945–1953* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 67). Bremen: Staatsarchiv 2005. 520 S.

Bei dieser Studie, die im Sommer 2004 als Dissertation an der Freien Universität Berlin angenommen wurde, handelt es sich nicht einfach – wie der Untertitel vermuten lassen könnte – um eine weitere der inzwischen recht zahlreich vorliegenden einschlägigen Regionalstudien. Hans Hesse hat vielmehr eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit dem Thema »Entnazifizierung« vorgelegt, die den bisherigen Forschungsstand kritisch reflektiert und um einige wesentliche Aspekte erweitert. Im Unterschied zu den meisten bisherigen Untersuchungen, die vor allem der Frage nachgehen, ob die mit der Entnazifizierung angestrebte Ausschaltung der nationalsozialistischen Ideologie und führender Funktionsträger des NS-Regimes im Nachkriegsdeutschland rückblickend als Erfolg oder Fehlschlag anzusehen ist, stellt Hesse die zeitbedingten Erklärungsmuster und Verarbeitungsschemata bei der Auseinandersetzung mit der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft in den Vordergrund und analysiert sie in ihrer Abhängigkeit von den politischen Rahmenbedingungen der »Vergangenheitsbewältigung«. Diesen Wechsel der Untersuchungsperspektive begründet Hesse schlüssig als Fazit des einleitenden Überblicks über den Forschungsstand: Das in den ersten Nachkriegsjahren vorherrschende Verständnis vieler Deutscher, dass die Entnazifizierung gar nicht auf die »Befreiung vom Nationalsozialismus« abziele, sondern dass es sich um eine von den Siegermächten als Sühnemaßnahme angeordnete »politische Säuberung« handele, ist auch in den meisten bisherigen Studien das zentrale Kriterium dafür, welcher Stellenwert diesem Prozess der politischen (Selbst)Reinigung für den Neuaufbau eines demokratischen Gemeinwesens in Westdeutschland zugemessen wird.

Im ersten Teil seiner Untersuchung gibt Hesse einen Überblick über die gesetzlichen Grundlagen und behördeninternen Anweisungen für die Entnazifizierung in Bremen und Bremerhaven und stellt den Aufbau der entsprechenden Dienststellen dar. Dabei geht er ausführlich darauf ein, welche Schwierigkeiten sich bei der Rekrutierung des Personals und vor allem bei der praktischen Umsetzung der jeweiligen Richtlinien ergaben, die wesentlich auf die zunächst nicht eindeutig geklärten besatzungsrechtlichen Zuständigkeiten in der eigentlich zum britischen Besatzungsgebiet gehörenden amerikanischen »Enklave Bremen« zurückzuführen waren. Dennoch wurde die Chance, von den Erfahrungen zu profitieren, die in den anderen Ländern

des amerikanischen Besatzungsgebietes bei der Anwendung der dort bereits seit dem Frühjahr 1946 geltenden »Befreiungsgesetze« gesammelt worden waren, kaum genutzt, als die Freie Hansestadt Bremen Anfang 1947 als eigenständiges Land des amerikanischen Besatzungsgebietes konstituiert und die Entnazifizierung auf eine neue Rechtsgrundlage gestellt wurde.

Im zweiten, rund 250 Seiten umfassenden Hauptteil seiner Studie geht Hesse unter dem Leitmotiv »Konstruktionen der Unschuld« der Frage nach, in welchem Ausmaß die damals in der deutschen Bevölkerung weit verbreitete Auffassung, selbst »Opfer der Nazis« zu sein, in den Entscheidungen der Spruchkammern und der übergeordneten Revisionsinstanzen zum Tragen kam. Auch denjenigen, die sich dem NS-Regime aus freien Stücken oder um ihrer beruflichen Karriere willen als willfähige Erfüllungsgehilfen zur Verfügung gestellt hatten, wurde nämlich in aller Regel zugebilligt, dass sie von den Machthabern verführt oder gezwungen worden seien, weshalb sie für die Gewaltherrschaft nicht verantwortlich gemacht werden könnten und demnach »unschuldig« wären. Welche Konsequenzen dies für die Zuordnung der Betroffenen in eine der sechs im »Befreiungsgesetz« vorgegebenen Belastungskategorien hatte, untersucht Hesse auf breiter Quellengrundlage zunächst jeweils summarisch und anhand ausgewählter Einzelfälle, wobei er die Einstufung von Frauen durch die Spruchkammern in einem gesonderten Kapitel abhandelt. Anschließend stellt er dar, wie sich der für die Entscheidungen der Spruchkammern und besonders der Revisionsinstanzen charakteristische Grundtenor »einer konstruierten Entschuldung der Verantwortung am Nationalsozialismus und seinen Folgen« (S. 366) für einzelne Personengruppen auswirkte, die in besonderer Weise Anteil an der praktischen Ausübung der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft hatten. Hierzu zählt er vor allem die Angehörigen der Verfolgungsinstanzen, also Beamte der Gestapo und der Kriminalpolizei, Ärzte, Richter und Justizbeamte sowie Mitarbeiter der staatlichen Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtungen, des weiteren Führungskräfte der Wirtschaft, aber auch Denunzianten, Pastoren und nicht zuletzt Lehrer und Finanzbeamte.

Das abschließende Resümee Hesses gipfelt in der zwar nicht gänzlich neuen, aber bislang kaum so klar formulierten und vor allem so überzeugend belegten Feststellung, dass durch die Entnazifizierung ein Bild des »typischen« NS-Täters konstituiert wurde, das bis heute weithin unbefragt als zutreffend unterstellt wird: Nur »eine kleine Clique von KZ-Schlägern, Judenmördern, einigen wenigen Gestapobeamten, soweit sie Misshandlungen begingen, Denunzianten und hohen formal-belasteten Personen, wenn sie sich »unanständig« oder brutal gezeigt hatten,« war demnach für die NS-Verbrechen verantwortlich. Damit erfolgte zugleich eine Definition des Begriffs »NS-Schuld«, bei der nicht nur die politische Verantwortlichkeit, sondern vor allem auch die nationalsozialistische Rassenideologie als Schuldkomponenten ausgeklammert blieben (S. 480). Die Entnazifizierung wurde zur »Mohrenwäsche«, bei der die Betroffenen unbeschadet ihrer jeweiligen Verstrickung in die nationalsozialistische Gewaltherrschaft zu ehrbaren Mitgliedern der Nachkriegsgesellschaft erklärt wurden, und »prägte das Bewusstsein von Millionen von Menschen, an den Geschehnissen im Nationalsozialismus unschuldig gewesen zu sein« (S. 483). Dieses Ergebnis einer historischen Untersuchung ist angesichts des »Opferdiskurses«, der in Zusammenhang mit dem Gedenken an den 60. Jahrestag des Kriegsendes losgetreten wurde, und der zunehmenden rechtsextremistischen Aktivitäten und Gewalttaten von beklemmender politischer Aktualität.

*Karl-Ludwig Sommer*

*Kern, Bärbel, u.a. (Red.): 100 Jahre Kaffee HAG – die Geschichte einer Marke. Hrsg. von Kraft Foods Deutschland. Bremen: Temmen 2006, 264 S.*

Es ist nicht alltäglich, dass eine Marke ihr einhundertjähriges Jubiläum feiern kann und dabei noch recht lebendig ist. Auch wenn es die Firma, die für diese Marke geschaffen, die diese Marke bekannt gemacht hat, heute nicht mehr gibt. Das Produkt aber gibt es weiterhin überall zu kaufen, ja der Name KAFFEE HAG ist sogar, so wie man es auch von anderen Marken kennt, zum Synonym für ein bestimmtes Produkt, hier für coffeinfreien Kaffee geworden.

Der Band bietet mit seinen neun Beiträgen zur Person von Ludwig Roselius, zum Unternehmen, zur Fabrik, zu den Marken der HAG und ihrem Überleben, bis zu dem schon häufig beschriebenen Kapitel über die HAG und die Kunst einen anderen Blick auf Ludwig Roselius, als wir es in den letzten Jahren oft genug erlebt haben. Hier steht Roselius als der große Organisator, als der große Propagandist, als der unentwegte Anreger im Fokus – und mit ihm sein Lebenswerk: der coffeinfreie Kaffee, die Kaffee-Handels-Gesellschaft, die Marke KAFFEE HAG und ihre Identität. Zu dieser Lebensleistung gehört auch das Überleben des Unternehmens und der Marke KAFFEE HAG nach dem Niedergang des Kaffeehandels im Ersten Weltkrieg und die Entwicklung von Ersatzprodukten (eine wahrhaft erfindungsreiche Leistung, über die nur selten etwas zu hören ist); derselbe Niedergang und Wiederaufstieg infolge des zweiten Krieges ist dann, wenngleich hier mit eingeschlossen, einem guten, noch von Roselius bestellten Management zu verdanken. – Es ist bezeichnend für dieses Unternehmen, dass der Band zwar ganz betont der Marke KAFFEE HAG gewidmet ist, zwischen den Buchdeckeln aber immer wieder Ludwig Roselius, dessen Gedanken und Anregungen im Mittelpunkt stehen, als Einer, dessen Ideen bis heute Wirkungsmacht zeigen.

Die meisten Beiträge bieten jeweils für sich allein genommen keine neuen Erkenntnisse. Das Leben und das organisatorische Talent von Ludwig Roselius können als ebenso bekannt vorausgesetzt werden wie die zweifellos bedeutende technische, organisatorische und architektonische Leistung des Fabrikbaues am Holz- und Fabrikenhafen oder, wenigstens in ihren wichtigsten Facetten, die Entwicklung des Markendesigns der HAG durch die Architekten Scotland und Runge und natürlich alles, was mit der Böttcherstraße, dem Sammlertum und der unmittelbaren Kunstförderung von Roselius zusammenhängt. In dem vorliegenden Band sind alle diese Aspekte, entsprechend dem Plan des Herausgebers, unter das Primat der Marke und dem, was Corporate Identity bedeutet, gestellt. So ist etwa der Pflege der Marke KAFFEE HAG und dem Problem ihrer Modernisierung, ohne ihre in Jahrzehnten aufgebaute und bewährte Identität und Vertrautheit zu opfern, ein eigener, lesenswerter Beitrag gewidmet.

Die für die Zeit vor und nach dem Ersten Weltkrieg so außerordentlich stringente Propagandaarbeit, um im Sprachgebrauch von Ludwig Roselius zu bleiben, wäre nicht möglich gewesen ohne eine ungewöhnliche Sensibilität für Worte und Bilder. Die Ausführungen von Rainer Stamm über »Kaffee HAG und die Kunst« bilden darum die für das Verständnis von Roselius und sein Wirken notwendige Brücke zwischen den Aufsätzen, in denen der Wirtschaftstycoon Roselius im Mittelpunkt steht und dem nicht immer unumstrittenen, sich mitunter stark in Zeitströmungen verfangenen, gleichwohl dem Unternehmer ebenbürtige Mäzen und Kunstförderer, so dass am Ende ein ausgewogenes Bild von der Lebensleistung dieses einzigartigen Mannes steht.

*Hans-Christoph Hoffmann*

*Kuhnhenne, Michaela: Frauenleitbilder und Bildung in der westdeutschen Nachkriegszeit. Analyse am Beispiel der Region Bremen* (Studien Interdisziplinäre Geschlechterforschung. Bd. 9). Hrsg. vom Zentrum für interdisziplinäre Frauen- und Geschlechterforschung der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg und vom Zentrum für feministische Studien der Universität Bremen. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften 2005, 404 S.

Bei der vorliegenden Publikation handelt es sich um die Dissertation, mit der Michaela Kuhnhenne, wissenschaftliche Mitarbeiterin und Geschäftsführerin des ZFS, im Oktober 2004 an der Universität Bremen promoviert wurde. In der umfangreichen, auf einer breiten Quellenbasis beruhenden Untersuchung geht die Verfasserin folgender Frage nach: Welche Rolle spielten in der westdeutschen Nachkriegszeit Bildung und Bildungseinrichtungen bei der Bewahrung, Re-Installierung und eventuellen Modernisierung von Frauenleitbildern und welche Bedeutung hatte dabei die soziale Herkunft? Der Regionalbezug auf Bremen wird zum einen mit dem hier nach 1945 von sozialdemokratischen Bildungspolitikern im Einklang mit den Zielen der amerikanischen Besatzungsbehörde gemachten Versuchen einer Bildungsreform mit dem Ziel der Herstellung von mehr sozialer Chancengleichheit begründet und zum anderen mit der Tatsache, dass hier die Arbeiterbewegung traditionell eine starke Basis hatte. Unter Nachkriegszeit werden sowohl die unmittelbaren Nachkriegsjahre, also die Mangelgesellschaft bis etwa zur Währungsreform 1948, als auch die 1950er Jahre, die Periode der allmählichen Stabilisierung und Verbesserung der Lebensverhältnisse, verstanden. Diese Zweiteilung des Untersuchungszeitraums ist deshalb für die Fragestellung relevant, weil sich in der ersten Phase eine zeitweilige Infragestellung der herkömmlichen Geschlechterrollen anzudeuten schien. In Krieg und ersten Nachkriegsjahren übernahmen bekanntlich Frauen in nicht geringem Umfang die Arbeit der abwesenden oder gefallenen Männer und leisteten bis zur Währungsreform im wahrsten Sinne Überlebensarbeit, was gesellschaftlich anerkannt wurde und zur Stärkung von weiblichem Selbstwertgefühls führte. In den 50er Jahren gab es dann die viel zitierte »Zurück-an-den-Herd-Bewegung«, in der die Frauen angeblich kampflös ihre neue Rolle wieder aufgaben.

Die Autorin stellt sich die bereits häufig gestellte Frage, weshalb das klassische Frauenleitbild der Hausfrau und Mutter so schnell wieder Wirkungskraft erlangte, obwohl die Lebenspraxis doch nicht unerheblich davon abwich, waren doch viele Frauen, unfreiwillig oder freiwillig, weiterhin erwerbstätig, auch wenn sie Kinder hatten. Sie zeigt, welchen Anteil zeitgenössische Bildungseinrichtungen und -programme an der Existenz dieses Widerspruchs hatten. Wie das konservative Frauenleitbild der 50er Jahre aussah, ist hinlänglich bekannt. Das Neue und Spannende an Kuhnhennes Untersuchung ist, dass sie nachweist, wie formelle und informelle Bildungsprozesse dieses Leitbild vermittelten und selbst auch generierten. Als Antwort auf die Frage nach den Gründen für die Persistenz des Leitbildes Hausfrau und Mutter liefert sie zwei sehr unterschiedliche Begründungen: 1.) das allgemeine Bedürfnis nach Orientierung an gewohnten Werten und Normen, nach Wiederherstellung von Ordnung nach einer Zeit der Unordnung und 2.) die Tatsache, dass das Frauenleitbild der 50er Jahre doch nicht ganz das alte war, vielmehr insofern leicht modernisiert wurde, als Hausfrauen in der »Wirtschaftswunder«-Gesellschaft eine starke volkswirtschaftliche Bedeutung in ihrer Funktion als Konsumentinnen beigelegt wurde. Dass schulische und außerschulische Bildungseinrichtungen, wenn auch wohl nicht bewusst, so dezidiert und konstant das herkömmliche Frauenleitbild propagierten, erklärt die Autorin darüber hinaus mit der Notwendigkeit, das in den ersten Nachkriegsjahren ein wenig ins Wanken geratene Bild vom »Wesen der

Frau« wieder herzustellen bzw. den Widerspruch gesamtgesellschaftlich aushaltbar zu machen. Denn »Änderungen der Geschlechterbilder erschienen bedrohlich.« (S. 286) Für wen?

Die Arbeit besteht außer dem Einleitungskapitel aus drei Hauptkapiteln. In Kapitel 2 geht es um die »Strukturellen Bedingungen von Familie, Arbeit und Bildung«, also um die Lebensbedingungen der bremischen Bevölkerung und um die bremische Bildungspolitik in verschiedenen Bereichen. Dieses Kapitel hätte kürzer sein dürfen, übertrifft es doch an Länge signifikant die beiden anderen Kernkapitel und wiederholt zu viel Bekanntes und an anderer Stelle schon Dargestelltes. In Kapitel 3 werden Frauenleitbilder in verschiedenen Bereichen im Einzelnen vorgestellt, wobei auch alternative Familien- und Frauenleitbilder der frühen Nachkriegsjahre wie die »Mutterfamilie« vorgestellt werden. Das 4. Kapitel schließlich – aus Sicht der Rezensentin das interessanteste – behandelt die »Umsetzung von Frauenleitbildern in Bildung und Beruf« festgemacht an den Bildungseinrichtungen Volks- und Realschule, Berufsschule, Erwachsenenbildung in Volkshochschule und Bildungsinstitutionen aus dem Umkreis der Arbeiterbewegung (Gewerkschaftsschulen, Bildungsprogramme von SPD und Konsumgenossenschaften). Diese Auswahl findet ihre Begründung darin, dass die Verfasserin besonders junge Frauen aus der Arbeiterschicht in den Blick nimmt, sie sich also außer der Kategorie Geschlecht für die Kategorie Klasse interessiert. Michaela Kuhnhenne stellt fest, dass die Frauenleitbilder der damaligen Arbeiter- und Frauenbewegung weitgehend übereinstimmten, dass nämlich beide von der »Idee der ›Andersartigkeit‹ der Frau, einer funktionalen und naturgegebenen Geschlechterdifferenz« ausgingen (S. 282), die die Frau für die Rolle als Hausfrau und Mutter prädestinierte. Interessant und neu ist, wie die Autorin diese Erkenntnis an den geschlechtsspezifischen Inhalten beispielsweise von Berufsschulbildung oder gewerkschaftlicher Fortbildung minutiös und detailreich entwickelt. Dabei zeigt sie auf, wie »Berufe« [erst] zu ›Frauenberufen‹ werden« (S. 303) und wie berufsvorbereitende Maßnahmen für Jungen und Mädchen sich darin unterscheiden, dass bei den Mädchen »weniger auf die Vermittlung beruflicher Qualifikation als vielmehr auf die Einübung (haus)fraulicher Tugenden« (S. 300) Wert gelegt wird. Wegen der Annahme von naturgegebenen und deshalb nicht zu hinterfragenden weiblichen Wesensmerkmalen sei in den Bildungsinhalten auf den verschiedenen Ebenen ständig die »hierarchisierte Geschlechterdifferenz« in einer Art »Plausibilitätszirkel« (S. 307) perpetuiert worden. Überflüssig zu sagen, dass die Autorin von historisch und sozial konstruierten Geschlechterrollen ausgeht und keinerlei biologische Determiniertheit für »Weiblichkeit« und »Männlichkeit« gegeben sieht.

Das Buch endet mit der Feststellung einer frappierenden Ähnlichkeit zwischen den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts und heute. Zwar habe sich das Frauenleitbild entscheidend verändert, aber das heutige modernere, eher auf gleicher Kompetenz und gleichen Ansprüchen auf erfüllende berufliche Tätigkeit, denn auf hierarchischer Differenz basierende Geschlechterleitbild entspräche nicht der Lebenspraxis, denn die innerfamiliäre Arbeitsteilung weise starke Züge von »Re-Traditionalisierung« (S. 371) auf. – Die Mütter, nicht die Väter riskieren nach der Geburt des ersten Kindes einen Karriereknick. – Genau so wenig wie das damalige Leitbild der Lebenspraxis entsprochen habe, sei das heute nur mit umgekehrtem Vorzeichen der Fall. Ein interessanter Gedanke!

*Renate Meyer-Braun*

Mausolf, Andreas, und Esmann, Wilhelm: *Die Weiße Flotte von der Unterweser. Die Geschichte der Schreiber-Reederei (1926–2002)*. Bremen: Hauschild 2006, 144 S.

Die bremische Flussschifffahrt steht bis heute stets im Schatten der für die Hansestadt so bedeutenden Seeschifffahrt. Doch auch sie hat historiographische Aufmerksamkeit verdient. Bei genauerem Hinschauen – und da spricht der Fundus einschlägiger Museen wie etwa in Lauenburg / Elbe, Duisburg und Regensburg eine deutliche Sprache – besitzt die Binnenschifffahrt ein erhebliches Maß an historisch-technischer Substanz, die eine eingehende Beschäftigung mehr als lohnt und diesbezüglich mit der so publikumswirksamen Hochseeschifffahrt sehr wohl konkurrieren kann.

Während die einst so pittoresken Schleppezüge, die von der Oberweser herunterkamen, längst Vergangenheit sind, ziehen noch heute Tag für Tag die so genannten »Selbstfahrer«, also Motorgüterschiffe, an Bremen vorbei und werden als Teil des Erscheinungsbildes des Weserstroms als selbstverständlich, aber keineswegs aufregend wahrgenommen. Auch diese Art von Schifffahrt hat bislang noch wenig mediale Aufmerksamkeit gefunden.

So liegt es nahe, sich zunächst auf die Personenschifffahrt zu konzentrieren, die ohnehin beim Publikum das größere Interesse hervorruft. In Bremen besitzt diese einen ganz anderen Charakter als etwa in Hamburg, wo das Hafengebilde in die Innenstadt hineingreift, ein unübersehbares Gewirr an Hafenbecken, Kanälen und Fleeten einen wesentlich größeren Einzugsbereich geschaffen hat und damit einen Markt entstehen ließ, der stets für eine ganze Reihe von Unternehmen der Hafenumrundung das Auskommen ermöglicht hat. Bremen hatte und hat es dagegen allein wegen der Topographie schwerer, denn die Anfahrt vom Martinianleger zu den Häfen nahm einige Zeit in Anspruch. Doch war man erst einmal im (1998 zugeschütteten) Überseehafen angelangt, wurde der Fahrgast noch in den 1970er Jahren mit dem Anblick einer ansehnlichen Ansammlung von Frachtern aus allen Herren Ländern belohnt. Inzwischen hat sich dies bekanntlich wegen des Containerumschlags in Bremerhaven radikal geändert. Die Verhältnisse für die bremische Ausflugsschifffahrt sind nicht einfacher geworden, die lohnenden Areale für das Sightseeing liegen sowieso weiter flussabwärts als die einst so wichtigen bremischen Häfen, die mittlerweile aber größtenteils verödet sind. Dieser tief greifende Strukturwandel liefert Grund genug, Rückschau zu halten.

Der bis heute nicht überholte Klassiker von Hans Szymanski (*Die Anfänge der Dampfschifffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867*, Hannover 1958), zwei plaudernde und zugleich verdienstvolle Arbeiten von Günter Benja (*Niederweser-Lustfahrten: eine Chronik*, Bremen 1983; *150 Jahre Bremer Seebädertörns. 1837–1957*, Bremen 1989) sowie in jüngster Zeit die hervorragende Arbeit von Klaus Auf dem Garten über den schwimmenden Oldtimer FRIEDRICH (125 Jahre FRIEDRICH. Von der Hamburger Hafenfähre zum Bremer Traditionsschiff. Bremen 2005, s. Rezension im *Brem. Jb.* 85, 2006, S. 239–240) bilden alles in allem viel versprechende Ansätze, die örtliche Personen- und Ausflugsschifffahrt historiographisch fachgerecht zu erfassen.

Das vorliegende Buch beschäftigt sich mit der Reederei von Otto W. A. Schreiber (1884–1967), der als Binnenschiffer aus dem Brandenburgischen stammte und 1926 in Bremen mit seinem Bruder Franz eine Reederei gründete. Dieses Unternehmen ist Generationen bremischer und außerbremischer »Sehleute« in lebendiger Erinnerung.

Der einst so allmächtige Norddeutsche Lloyd (NDL) hatte noch vor dem Ersten Weltkrieg die Ausflugsschifffahrt auf der Unterweser mit seinen schnittigen Raddampfern beherrscht, zog sich aber in den 1920er Jahren Schritt für Schritt aus diesem

wohl als zu kleinteilig angesehenen Geschäft zurück und überließ es regionalen Kleinunternehmern. In Gestalt einer höchst umstrittenen Expansionspolitik unter den deutschen Hochseereedereien hatte der NDL wohl Größeres im Sinn. Schreiber erkannte und ergriff seine Chance. Schnell erlangte seine Reederei eine wichtige Marktposition in der Ausflugschiffahrt. Sie hatte zunächst mit Gebrauchtsschiffen (wie der legendären FRIEDRICH) begonnen. 1933–1938 folgten von den Atlaswerken vier moderne, unterschiedlich große Motorschiffe (HANSEAT, DEUTSCHLAND, WESERSTOLZ und OCEANA), die jahrzehntelang das Erscheinungsbild der Unterweser mitprägten, bis Bremerhaven und sogar in die Wesermündung verkehrten. Von dieser Flotte befindet sich die OCEANA noch heute, mehrfach renoviert und umgebaut, im Einsatz. 2002 wurde der Betrieb und damit die OCEANA sowie die neuere HANSEAT (1988 bei der Roland-Werft erbaut) vom Stadttouristikunternehmen »Hal Över« übernommen. Das Erbe von Schreiber lebt also nach wie vor fort.

Beide Autoren, der passionierte Sammler Wilhelm Esmann und der erfahrene Publizist Andreas Mausolf, verstehen es, die Geschichte der Schreiber-Reederei lebendig und umsichtig nachzuzeichnen. Vordergründige Betrachtungsweisen, bei ansonsten verdienstvollen Arbeiten über lokale Schifffahrtsgeschichte nicht eben selten, werden hier vermieden. Das fängt bereits damit an, dass man nicht nur einen kurzen, aber informativen Abriss zur Vorgeschichte der bremischen Personenschiffahrt bietet (S. 8-13), sondern auch im brandenburgischen Schifferstädtchen Malz an der Havel den biographischen Ursprüngen Schreibers vor Ort nachgegangen ist. Und so überrascht es denn auch nicht, dass die bremischen Atlas-Werke als Hauswerft unter die Lupe genommen wurden, mit dem Ergebnis, dass vier den Schreiber-Schiffen ähnliche Salonschiffe für die Türkei 1938 und 1951 den aufmerksamen Autoren nicht entgangen sind (S. 33-34, 44). Aufschlussreich und auch abgewogen sind ferner Ausführungen über das offenbar sehr distanzierte Verhältnis Schreibers zum Nationalsozialismus (S. 36-37). Ebenso fair wird ein Konkurrenzkampf mit der Reederei Habekost geschildert, der von 1948 bis etwa 1962 ausgetragen wurde. Doch im Gegensatz zum großräumigen Hamburger Hafen war das hiesige Revier zu klein für zwei Anbieter, Schreiber konnte sich infolge seiner mittlerweile soliden Marktposition durchsetzen (S. 45-47). Ungeachtet der Faszination der Autoren für das Objekt »Schiff« wird auch dem zwischen 1951 und 1987 betriebenen Busverkehr der Reederei historiographische Aufmerksamkeit und damit Gerechtigkeit in der Darstellung zuteil (S. 47-49).

Neben der eigentlichen Firmengeschichte beschäftigt sich ein weiterer Abschnitt mit Einzelheiten des Liniennetzes zwischen den Badener Bergen stromaufwärts und der Wesermündung (S. 66-103). Das folgende Kapitel »Randnotizen aus acht Jahrzehnten« (S. 104-105) enthält vor allem Anekdotisches, was man auch dokumentarisch nicht unter den Tisch fallen lassen sollte. Des Weiteren werden die Schreiber-Schiffe technisch und biographisch nach den heute üblichen Gesichtspunkten dokumentiert (S. 115-134), schließlich der Schreiber-Nachfolger »Hal Över« knapp aber instruktiv porträtiert (S. 135-138). Stellenweise waren sachliche Überschneidungen zwischen den Abschnitten nicht ganz zu vermeiden. Im Anhang finden sich neben einer Zeitafel Angaben über die Geschäftsführer, die Schiffsführer sowie über die Transportleistungen der Reederei (S. 139-142). Das etwas kümmerlich geratene Literaturverzeichnis (S. 143) hätte etwas mehr Umfang und Professionalität verdient und steht im Gegensatz zu den akribischen Fußnoten (S. 144).

Die äußere Gestaltung und die überaus reichhaltige Illustration sind in ihrer Komposition sehr gelungen. Selbstverständlich ist jedes Schreiber-Schiff nicht nur einmal abgebildet worden. Doch jedes Mal ist der Bildhintergrund ein jeweils anderer, so dass nicht nur die Schiffe, sondern auch die Umgebung, die sie für so viele Ausflügler

zu erschließen halfen, angemessen zum Tragen kommt. Die Bildunterschriften besitzen entsprechenden interpretatorischen Tiefgang. Alles in allem ist einem wichtigen Kapitel bremischer Tourismus- und auch Schifffahrtsgeschichte ein handliches, aber substantielles literarisches Denkmal gesetzt worden, und das in einem Einband, der im charakteristischen, von vielen Bremern noch unvergessenen Schreiber-Grün gehalten ist.

*Christian Ostersehlte*

*Melchers, Henning: Die Geschichte der Firma Melchers 1806–2006.* Bremen: Hauschild 2004. 64 S.

Das Bremer Handelshaus Melchers, das 2006 sein 200-jähriges Jubiläum feiern konnte, ist durch sein hohes Alter und durch seine Kontinuität über alle wirtschaftlichen, politischen und familiären Krisen hinweg eine Ausnahmeerscheinung in der Bremer Handelsgeschichte. Es entstand durch die Verbindung der Kaufleute Carl Focke und Carl Melchers als Focke & Melchers, wobei Melchers Beziehungen nach Oldenburg mitbrachte. Seit 1814 firmierte das Handelshaus als C. Melchers & Co. Es setzte seit den 20er Jahren eigene Schiffe für den Überseehandel ein. Kuba und Mexiko wurden die wichtigsten Handelspartner. Carl Melchers jun. beteiligte sich 1856/57 an der Gründung des Norddeutschen Lloyd, der eigene Reedereibetrieb wurde Anfang der 70er Jahre eingestellt. Am erfolgreichsten erwies sich in der Folge die Firmengründung Melchers & Co. in Hongkong 1866 durch Hermann Melchers. Vom Chinahandel hängt auch heute noch (oder wieder) das Geschick der Firma ab. Begünstigt wurde der Bremer Chinahandel durch die Einrichtung der Ostasienlinie des Norddeutschen Lloyd 1886, Melchers erhielt die Agentur des Lloyd für China. Der Entschluss des kinderlosen Hermann Melchers, die Firma nicht dem Erbgang in der Familie zu überlassen, sondern tüchtige Teilhaber aufzunehmen, hat der Firma »zum Segen gereicht« (S. 33), denn Adalbert Korff und die »starke Persönlichkeit« (S. 37) Karl Lindemanns retteten die Bremer Firma über die Kriegs- und Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs hinweg. Zwar wurden die Niederlassungen in Hongkong und Shanghai enteignet, der Besitz in Hankow wurde aber von der chinesischen Regierung zurückgegeben und Melchers blieb in China bis zum Zweiten Weltkrieg präsent. Mit Carl Gerhard Melchers, dem Vater des Verfassers, trat 1930 auch wieder ein Familienmitglied in die Firmenleitung ein. 1939 kam das Chinageschäft zum Erliegen, seit 1945 hielt Joachim Claussen die Bremer Firma aufrecht. 1952 konnte die Hongkong-Filiale erneut eröffnet werden, Niederlassungen in Singapur, Kuala Lumpur und Jakarta folgten. Wenn auch die Volksrepublik China zu Lebzeiten Mao Tse-tungs dem Handel mit den westlichen Staaten weitgehend verschlossen war, so konnte sich Melchers doch in Südostasien und zeitweise auch in Afrika betätigen. Die Firma stellte zudem ihr Vertriebsnetz in Deutschland in Verbindung mit japanischen Unternehmen auf die veränderten Handelsströme um und war gut gerüstet, als sich in den 70er Jahren China wieder für den Handel mit Westeuropa öffnete. 1980 eröffnete Melchers ein Büro in Peking, Büros in Shanghai und Kanton folgten. Von der Expansion der Melchers-Firmen unter dem Dach der Bremer Firma C. Melchers GmbH & Co. KG in China und Südostasien in jüngster Zeit zeugen die Übersichten (S. 59, 63) ebenso wie das Foto vom Treffen der Leiter der Niederlassungen und Tochterfirmen auf Helgoland 2001 (»Melchers World Convention«, S. 2 f.). Auf »Anpassungsfähigkeit, Fleiß, Anstand und das notwendige Glück« wird der Erfolg zurückgeführt (S. 5).

Die von Henning Melchers, 1961–1998 Teilhaber und geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens, verfasste Jubiläumsschrift lässt in einem knappen Text diese Grundzüge der Firmengeschichte in etwa erkennen, viele Fragen nach Handelsumfang, Handelswegen, Vertrieb, Bilanzen, Persönlichkeiten, Mitarbeitern und Hintergründen bleiben offen. Das Buch besticht durch die zahlreichen Abbildungen von Schätzen aus dem Firmenarchiv. An eine eigentliche Firmengeschichte muss man jedoch höhere Ansprüche stellen. Diese bleibt noch zu schreiben.

*Adolf E. Hofmeister*

*Meyer, Markus, und Hofsch, Heinz Gerd: Licht ins Dunkel, Die Freimaurer und Bremen* (Veröffentlichung des Bremer Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte, Focke-Museum. Nr. 108). Bremen: Temmen 2006. 126 S.

Die Bremer Freimaurer Ausstellung vom Jahr 2006 ist m. W. die erste, die, angeregt und finanziert von einzelnen Logenmitgliedern, nicht nur mehr oder weniger bekannte und nachlesbare historische Fakten liefert, sondern auch in didaktisch guter Inszenierung dem Laien Einblick in den Ablauf der Rituale zeigte. Gezeigt wurde dabei auch der Aufbau eines Tempels für die Arbeit im 1. Grad.

Ein Verzeichnis der ausgestellten Gegenstände, vielfach seltenste Leihgaben aus Privatbesitz, fehlt – besonders bedauerlich für ein »Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte«, das eine so qualitätvolle und vor allem einmalige Ausstellung zeigen darf, ein Museum, das zudem für sich in Anspruch nimmt, sowohl fachlich als auch museumsdidaktisch höchsten Ansprüchen zu genügen.

Der mit Hilfe versierter Logenbrüder solide gearbeitete Begleitband von Meyer / Hofsch führt zunächst durch Geschichte und Ursprungsmythologie der unterschiedlichen Logensysteme und schildert im Überblick Vorurteile, Verfolgung sowie die inneren Querelen der Maurerei. Das in der zweiten Hälfte des 19. Jh. wurzelnde Vorurteil »Weltfreimaurerei = Weltjudentum« führte schließlich zum Verbot der Logen unter dem NS-Regime.

Leider fehlt ein allgemeiner Aspekt, der auch zur Entwicklung der Hochgradmaurerei im 18. und 19. Jh. beigetragen haben dürfte: das Geld. Jedes Mitglied musste Aufnahmegebühren und Mitgliedsbeiträge zahlen. Die Beförderung in höhere (Erkenntnis-) Grade kostete nicht nur Beförderungsgebühren, sondern der so beförderte musste natürlich die erforderlichen Abzeichen und Kleidungsstücke beim Logenmeister kaufen. Wer also ein Patent zur Errichtung einer Freimaurerloge erlangte, hatte damit eine Einnahmemöglichkeit in der Hand. Dieser Umstand dürfte viele absonderliche Auswüchse der Maurerei im 18. Jh. erklären. Versuche, sich über die Logen zu bereichern, lassen sich bis in die Gegenwart ebenso nachweisen wie Zänkereien um Beiträge zwischen Großlogen und ihren Mitgliedslogen. Hier menschelt es unter den hohen Idealen von Weisheit, Stärke und Schönheit.

Die Geschichte der unterschiedlichen Bremer Logen bettet Meyer zunächst in die allgemeine Geschichte der deutschen Freimaurerei ein. Ausführlich und gut belegt schildert Meyer zunächst die Entwicklung der ersten Loge »Zum silbernen Schlüssel« im engherzig calvinistisch regierten Bremen seit den etwas unklaren Anfängen im 18. Jh. Natürlich fanden sich in Bremen wie in anderen Städten Honoratioren in den Logen, die auch »Netzwerke der Geselligkeit« waren, zusammen: Namen wie Heinen, Oelrichs, Smidt finden sich in den Unterlagen. Der Freiherr Knigge durchwanderte zwar verschiedene Logensysteme des späten 18. Jh., eine maurerische

Aktivität in Bremen konnte für ihn aber bisher nicht nachgewiesen werden. Nach einem Rückgang der Logen im Vormärz mussten sie sich aus den unterschiedlichen politischen Lagern nach 1848 als revolutionär oder als politisch rückständig bezeichnen lassen. Das Problem, Juden aufzunehmen gab es in Bremen zunächst nicht, da sie erst 1867 rechtlich den übrigen Bürgern gleichgestellt wurden. Als »Integrationsinstanzen« in Deutschland waren Logen für jüdische, meist sehr wohlhabende Bürger interessant und es dürfte vornehmlich der Reichtum der (getauften) Juden gewesen sein, der die Aufnahmebereitschaft der Logen förderte. Zwischen 1853 und 1914 waren in Bremen mehrere Logen mit unterschiedlicher Großlogenzugehörigkeit entstanden, welche in der Gründerzeit reich gewordene Bürger gern aufnahmen, sich patriotisch gaben, sozial agierten und im Übrigen auch mit Gezänk untereinander beschäftigt waren.

Meyer schildert nun die Geschichte der Bremer Logen bis zum Ersten Weltkrieg und die Auseinandersetzungen zwischen liberalen, reformwilligen und konservativen Kräften. Der sich nach 1918 immer ungenierter äußernde Antisemitismus erreichte auch die Bremer Logen. Leider hat sich die in der Ausstellung sehr gut dokumentierte Zeit zwischen 1918 und dem Verbot der Logen 1935 im Begleitband, was die Abbildungen anlangt, nicht niedergeschlagen. So vermisst man hier u. a. die Abbildung des Bijous mit zum Hakenkreuz geordneten Zirkeln. Die Chance, das Material der Ausstellung als Abbildungen zu nutzen, wurde in dem nur knapp bebilderten Band vertan. Dagegen sind die Bemühungen um Anpassung an das NS-Regime, die vielen Brüdern persönlich nicht schwer fielen, aus den Akten des Staatsarchivs Bremen und des Geheimen Staatsarchivs SPK vorzüglich dokumentiert, desgleichen der Umgang mit jüdischen Freimaurern.

Beim Wiederaufbau nach dem 8. Mai 1945 waren die Bremer Logen wie alle anderen hauptsächlich mit organisatorischen Fragen befasst. Eine Aufarbeitung der eigenen Geschichte findet erst im Rahmen dieser Ausstellung statt und es ist zu hoffen, dass Meyer in seiner Dissertation dem Kapitel Logen, NS-Regime und Verdrängung besondere Aufmerksamkeit widmet.

Die auf den Vorsätzen gedruckten Übersichtsschemata der Bremer Logen sind hilfreich, wenn auch ergänzungsbedürftig. Die Autoren haben die benutzten Archivalien minutiös aufgelistet, aber auf vor 1945 zum Thema Freimaurerei erschienene Literatur weitestgehend verzichtet. Ein Register fehlt.

Gerhard Knoll

*Meyer-Braun, Renate: Löcher im Eisernen Vorhang: Theateraustausch zwischen Bremen und Rostock während des Kalten Krieges (1956–1961); ein Stück deutsch-deutscher Nachkriegsgeschichte. Berlin: Trafo 2007. 245 S.*

Renate Meyer-Braun ist bereits durch vielfältige Publikationen zur Bremer Zeitgeschichte bekannt geworden. Diesmal widmete sie sich einem Teil der bremischen und deutschen Theatergeschichte, dem Theateraustausch zwischen Bremen und Rostock während des Kalten Krieges (1956–1961): »Albert Lippert und Hanns Anselm Perten haben auf ihre Weise ein kleines Stück deutsch-deutscher Zeitgeschichte geschrieben, dieses vor dem völligen Vergessen zu bewahren, war das Anliegen dieses Buches«. (S. 232)

Das Buch beginnt mit der Vorgeschichte, der Vorbereitung der ersten Runde des Austauschs und unvorhergesehene Schwierigkeiten. In Kapitel 2 wird die Gratwanderung zwischen Kultur und Politik umrissen und die lokalen und zentralen

Rahmenbedingungen für kulturelle Ost-West-Beziehungen. Im dritten Kapitel geht es um die erste Austauschrunde im Jahr 1956. Das Volkstheater Rostock tritt in Bremen mit Brechts »Der gute Mensch von Sezuan« auf, und das Bremer Theater gastiert mit Thomas Manns »Fiorenza« in Rostock. Die Kapitel 4 und 5 beschreiben weitere Gastspielaustausche, u. a. die Rezeption des linken westdeutschen Dramatikers Günther Wisenborn in Bremen und Rostock. Das sechste Kapitel liefert Hintergrundwissen zur Wende in der gesamtdeutschen Kulturpolitik der SED. Im nächsten Abschnitt umreißt die Autorin die Eindrücke der Gastspielreisenden, die sie in der jeweils anderen Stadt gehabt haben, wie sie untergebracht waren, welche Freizeitangebote und sonstige Betreuungen es gab. Kapitel 8 bietet einen Exkurs zum Deutschen Haus am Markt und seiner Inschrift und welche Irritationen dies für den Theateraustausch mit sich brachte. Die folgenden Kapitel widmen sich dem durch veränderte politische Rahmenbedingungen zunehmend schwieriger werdenden Austausch. So z. B. die Jahre 1958–1960. Hier geht es z. T. um inhaltliche Differenzen, wie z. B.: »Zu viel Brecht?« oder »Wem gehört Schiller?« und ist das Stück »Die Bürger von Calais« humanistisch oder pazifistisch? In diese schwierige Zeit gehört auch die Frage nach der Instrumentalisierung Bremens durch das Stadttheater Rostock bei der Ostseewoche (Kapitel 10). Als Hintergrund dazu bietet die Autorin einen Exkurs zum »Volkstheater Rostock in den fünfziger Jahren – ein Theater im real existierenden Sozialismus – ein sozialistisches Theater?«. Die letzten Kapitel beschreiben das abrupte Ende der Beziehungen und die Bremerhavener Episode. Schließlich wird auch nicht vergessen, die Hauptakteure, Albert Lippert und Hanns Anselm Perten, kritisch zu würdigen. Abgerundet wird das Werk durch einen hilfreichen Anhang mit Abkürzungsverzeichnis, Quellen- und Literaturverzeichnis, Personenregister, einer Liste der Gastspiele und einem Bildnachweis.

Für die Untersuchung sind umfangreiche Archivrecherchen vorgenommen worden, so z. B. im Staatsarchiv Bremen, im Archiv des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR, Außenstelle Rostock, im Landesarchiv Greifswald, im Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR (SAPMO) sowie im Stadtarchiv Bremerhaven. Die Ausführungen wurden durch Zeitzeugeninterviews und umfangreiches Literaturstudium ergänzt.

Die Beschreibung reicht von den ersten Annäherungen, der Suche nach Gemeinsamkeiten – und dies möglichst unpolitisch, bis zum strikten Wandel in der ostdeutschen Kulturpolitik und letztendlichen Politisierung der Kontakte. Dabei sind die unterschiedlichen Beweggründe der damaligen zwei deutschen Staaten umrissen: es reicht von der sich »herausbildenden westdeutschen missionierenden Arroganz« (S. 92) bis zur ostdeutschen Anerkennungspolitik (S. 94). Die Autorin wendet stets auch den Blick nach links und rechts, so werden z. B. auch die Tagungen des Hansischen Geschichtsvereins (S. 105) nicht vergessen. Die Skizzierung des politischen Hintergrundes erfolgt überall dort, wo es zum unmittelbaren Verständnis nötig ist. Deutlich werden auch die Unterschiede zwischen den politisch gewollten Aktionen und der praktischen Umsetzung. Bei den Beteiligten stand der »Wunsch nach Kontakten, da wo es noch möglich ist, nämlich im kulturellen und menschlichen Raum« (S. 163) im Vordergrund. Möglich waren diese Austausche nur aufgrund »menschlicher Beziehungen, künstlerischer Neugier und auf beiden Seiten viel Taktgefühl« (S. 231). Dass dies nicht blauäugig geschah, sondern im vollen Bewusstsein über den schmalen Grat zwischen Kunst und Politik (S. 172) wird eingehend dargestellt. Dabei hatten beide Theaterdirektoren durchaus Risiken zu tragen, z. B. »im Spiel mit den Mächtigen in der DDR ... auszutarieren, wie weit man gehen kann. Perten hat das ausgereizt« (S. 222). Dennoch bedeuteten die Gastspielreisen für den Rostocker Perten

zwar eine positive Reputation, in Bremen geriet der Theateraustausch im besten Fall in Vergessenheit. Es bestanden seitens der Schauspieler sogar eher Befürchtungen, nachteilig zu sein (S. 203).

Die kulturellen Beziehungen fanden ihr sang- und klangloses Ende, weil Hübner kein Interesse an einer Kooperation hatte (S. 200). Es kam zur Entlassung des alten Bremer Ensembles. Der »Wechsel Ära Lippert und Beginn Ära Hübner stellte eine wirkliche Zäsur dar« (S. 201).

Die Darstellung ist sehr ausgewogen. Der Autorin gelingt es, die Beweggründe und Befindlichkeiten beider Seiten darzustellen und trotzdem kritische Distanz zu wahren. Die Publikation ist nicht nur für ein (Theater)interessiertes Publikum sehr empfehlenswert.

*Brigitta Nimz*

*Mühlhausen, Walter: Friedrich Ebert 1871–1925. Reichspräsident der Weimarer Republik. Bonn: Dietz 2006. 1064 S.*

Friedrich Ebert ist in Bremen kein Unbekannter: 1891 als Sattlergeselle zugezogen, Gastwirt an der Westerstraße, Arbeitersekretär beim 1900 eröffneten Arbeitersekretariat, seit 1894 im Bremer Parteivorstand der Sozialdemokraten, seit 1900 Mitglied der Bremischen Bürgerschaft, 1904 Ausrichtung des Parteitags der SPD in Bremen, nach über 14-jährigem Wirken in Bremen Übersiedlung nach Berlin. In Bremen erinnert die Friedrich-Ebert-Straße in der Neustadt an ihn, im Neuen Rathaus eine Bronzestatue von G. Kolbe. Wilhelm Lührs hat ihm in der Bremischen Biographie 1912–1962 volle fünf Spalten gewidmet.

Über Friedrich Eberts Bremer Zeit ist viel geschrieben worden, relativ unbekannt ist jedoch sein Wirken als Vorsitzender des Rats der Volksbeauftragten nach dem Ende des Ersten Weltkriegs sowie als Reichspräsident der jungen Weimarer Republik, zu dem ihn die Nationalversammlung in Weimar am 11.02.1919 gewählt hatte. Ein Amt, das er mit großer Leidenschaft und Opferbereitschaft, aber auch mit unbestreitbaren Verdiensten, immer wieder angefeindet von links wie von rechts, bis zu seinem zu frühen Tod am 05.03.1925 ausgeübt hat.

Eine umfassende wissenschaftliche Biographie des Reichspräsidenten Friedrich Ebert ist etwas, das bei der Erforschung der Gründungsjahre der Weimarer Republik bisher schmerzlich vermisst worden ist. Dem stellvertretenden Geschäftsführer der Stiftung Reichspräsident-Friedrich-Ebert-Gedenkstätte, dem Historiker Walter Mühlhausen, ist es zu verdanken, diese Lücke nunmehr geschlossen zu haben. In zwanzig großen Kapiteln behandelt er u. a. den Volksbeauftragten in der Revolution (1918/19), Aufgabe und Organisation des Amtes des Reichspräsidenten, den Reichspräsidenten zwischen Revolution und Konterrevolution, den Kapp-Lüttwitz-Putsch vom März 1920, die beiden ersten Großen Koalitionen in Berlin, Erfüllungspolitik nach Westen, Neuorientierung nach Osten, das Krisenjahr 1923 mit der Ruhrbesetzung, Repräsentation und Integration des Reichspräsidenten, den Übergang der Republik in ruhigeres politisches Fahrwasser im Jahr 1924. Ein umfangreiches Quellen- und Literaturverzeichnis beschließt neben einem Namensregister die überaus sorgfältig und kenntnisreich gearbeitete Biographie, die trotz ihrer über eintausend Seiten zudem auch noch interessant und oftmals direkt spannend zu lesen ist. Mühlhausens Ebert-Biographie ist keine Bremensie, aber ein Buch, das in Bremen Aufmerksamkeit verdient.

*Hartmut Müller*

Ritter, Malte: *Die Bremer und ihr Vaterland. Deutscher Nationalismus in der Freien Hansestadt (1859–1913)*. Berlin: Wissenschaftlicher Verlag Berlin 2004. 405 S.

Anders als die großen deutschen Monarchien, die nach dem Ende des Alten Reichs »als Schauplätze moderner Staatsbildung [...] das Zeug zur allmählichen Konstituierung als Nationalstaaten mit eigener Nation gehabt hätten«<sup>1</sup>, waren die freien Städte Bremen, Lübeck und auch das mächtigere Hamburg zur Sicherung der politischen Selbständigkeit auf den Schutz eines übergeordneten Staatenverbundes angewiesen. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten sich Teile der Bremer Elite daher für die politische Ausgestaltung des Deutschen Bundes eingesetzt. Er schien als ausgleichendes Machtsystem auch zur Begrenzung des preußischen Hegemonialstrebens geeignet. Im Zuge des österreichisch-italienischen Krieges 1859 begann das Bremer Bürgertum sein politisches Selbstverständnis jedoch den veränderten Verhältnissen anzugleichen. Es öffnete seinen Patriotismus, so die These in Malte Ritters im Jahre 2003 vorgelegter Dissertation, dem preußisch dominierten Nationalismus.

Ritter führt die zunehmende Hinwendung der Bremer zum nationalen Einheitsstreben nicht vorrangig auf außenpolitische Ursachen zurück. Im Zentrum seiner Untersuchung steht vielmehr die Bedeutung des Nationalismus für den innenpolitischen Herrschaftserhalt der Bremer Elite. In Absetzung vom sozialgeschichtlichen Verständnis eines empirisch verortbaren und aus seiner Sicht idealtypisch aufgewerteten Bürgertums folgt Ritter dazu dem kulturellen Begriff von »Bürgerlichkeit«. Er fasst ihn so weit, dass »Bürgertum« weiter in die Nähe einer konstruktivistisch verstandenen »gedachten Ordnung« rückt« (S. 13) und man sich gelegentlich eine präzisere Binnendifferenzierung der unterschiedlichen bürgerlichen Gruppen gewünscht hätte. Die Bremer Elite habe in ihre »bürgerliche Leitkultur« in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Nationalismus mit dem Ziel integriert, »die alte Deutungsherrschaft über das Lokale auch auf das Nationale auszuweiten, um somit die Herrschaftslegitimation neu zu untermauern.« (S. 13) Den Bürgern habe sie das »Bekenntnis zur Nation« (S. 296) als zukunftsweisendes Weltbild vermittelt und damit sowohl ihr patriarchisches Verständnis von Herrschaft fortgesetzt, als auch den eigenen Gruppenzusammenhalt gefestigt (vgl. S. 297f.). Überzeugt habe die nationale Einheit die Bremer weniger als rational begründetes, verfassungspolitisches Ziel, denn in ihrer »religiöse[n] Qualität« (S. 12), die dem Einzelnen die zukünftige Erfüllung seiner Wünsche verheißen habe. Dabei weist Ritter nach, dass die nationale Identität das städtische Selbstverständnis des Bremer Bürgertums keineswegs ablöste, »sondern daß sich regionale und nationale Identitäten ineinander verzahnten, sich hierdurch wechselseitig kräftigten und in ihrer Dynamik anfachten.« (S. 17, vgl. S. 300)

Den Prozess der Aneignung eines Nationalbewusstseins durch das Bremer Bürgertum rekonstruiert Ritter in einer quellenreichen Analyse der öffentlichen Fest- und Repräsentationskultur der Stadt zwischen 1859 und 1913. In drei chronologischen Abschnitten, die von der Jahrhundertmitte bis zur Reichsgründung, von 1871 bis zum Zollanschluss im Jahre 1888, schließlich von dort bis zum Ersten Weltkrieg reichen, skizziert er einleitend den allgemeinen und vor allem den stadthistorischen Kontext, um anschließend je drei bedeutende Festveranstaltungen zu untersuchen. Dass sich die Bremer am Ende des 19. Jahrhunderts »weit schneller und entschlossener als andernorts auf die kleindeutsche Opposition« (S. 300) einigten, arbeitet Ritter in seinen Anfängen schon während der ersten Trias der Festlichkeiten heraus: Bei dem

1 Jürgen Kocka: *Das lange 19. Jahrhundert. Arbeit, Nation und bürgerliche Gesellschaft* (Gebhardt: Handbuch der deutschen Geschichte, 10. Aufl., 13), Stuttgart 2001, S. 92.

deutschlandweit relativ einheitlich gestalteten Schillerfest (1859) sei die Idee des zukünftigen, noch kulturell geprägten Nationalstaats ein frühes Mal hervorgetreten, in seiner konkreten politischen Ausgestaltung aber noch unklar geblieben (vgl. S. 57). Anlässlich des in Bremen abgehaltenen, zweiten deutschen Bundesschießens (1865) habe man dann zwar die von den bremischen Mitgliedern des Nationalvereins getragene Sympathie für eine propreußische Entwicklung bemerkt, doch habe sie sich angesichts der gespannten tagespolitischen Situation des Sommers 1865 verhalten geäußert (vgl. S. 71). Im Vorfeld des Empfangs des preußischen Königs (1869) dokumentiert schließlich noch einmal die von Bürgermeister Arnold Duckwitz 1867 gehaltenen Neujahrsrede die Enttäuschung der älteren Generation über den Verlust wichtiger Bremer Souveränitätsrechte nach dem Beitritt zum Norddeutschen Bund (vgl. S. 95). Doch fiel der zwei Jahre später bereite Empfang Wilhelms I. in der Stadt offenbar überaus positiv aus und bewies die inzwischen allgemeine Überzeugung der Bremer von der zukunftssträchtigen Schaffung eines deutschen Nationalstaates unter preußischer Führung (vgl. S. 109).

Auf dem Weg entlang der Gedenkfeier für Johann Smidt (1873), der Lutherfeier (1883) und der Freihafenfeier (1888), über die Sedanfeier (1895) und die wiederholten Empfänge für Wilhelm II. (1890–1913) bis zur Völkerschlachtfeier (1913) kennzeichnet Ritter in vergleichbaren Parametern den Ablauf, die soziale Trägerschaft und die zeitgenössische Rezeption einer jeden Veranstaltung. Dazu wertet er quellenkritisch zum einen das einschlägige amtliche Schriftgut des Bremer Staatsarchivs aus und berücksichtigt zum anderen und besonders umfassend die zeitgenössischen Presseberichterstattungen und Reden. So gelingt es Ritter überzeugend darzulegen, wie das Bremer Verständnis von »Vaterland« im Laufe des Kaiserreichs schließlich neben der Stadt gleichermaßen die Nation umfasste.

*Nicola Wurthmann*

*Schmidt, Rolf, und Roloff, Peter (Hrsg.): Harriersand – Insel im Strom. Oldenburg: Isensee 2006. 112 S.*

Die Autoren Rolf Schmidt, Gerd Winter, Jürgen Stegmann, Detlef Addicks, Uwe Möring, Jens Krakenberg und Peter Roloff schildern in verschiedenen Beiträgen unterschiedliche Aspekte des Harriersands, einer Insel in der Unterweser gegenüber der Stadt Brake. Dieses Eiland erlebte im Jahre 1834 – wie Rolf Schmidt berichtet – eine bemerkenswerte Invasion von ca. 250 Auswanderern, die hier gestrandet waren. Ihr Ziel war Amerika, ihre Auswanderungsmotive waren politischer Art, sie hatten die Hoffnung auf eine Demokratisierung der deutschen Bundesstaaten aufgegeben und wollten in den Vereinigten Staaten eine selbständige demokratische deutsche Republik gründen. Doch der Bremer Makler Delius hatte derzeit kein Schiff zur Verfügung, so diente der Harriersand als menschliches »Zwischenlager« auf dem Weg in die Neue Welt. Das Projekt scheiterte, doch aus der heutigen Perspektive erscheint es als eine ernsthafte Utopie, die Peter Roloff zur »reisenden Sommer-Republik auf dem Harriersand« im August 2005 inspirierte, wo der Frage nachgegangen werden sollte, »ob es heute, im globalisierten Zeitalter der gescheiterten Ideologien und Ideale noch Menschen mit Utopien und Visionen gibt.«

Weitere Beiträge behandeln die Weserkorrektur und deren Auswirkungen auf den Harriersand, wo Baggergut verklappt wurde. In den Jahren 1931–33 wurde die Insel dann eingedeicht und dort 17 weitere Bauernhöfe geschaffen. In den 1920er Jahren gab es auf der Insel das »Weltbad Brake« mit einem bewegten Strandleben

(Gerd Winter). Jürgen Stegmann berichtet über eine abenteuerliche Pfingstfahrt mit dem Kajak, die sich zu einer kurzfristigen love-story entwickelte. Als Alteingesessener bringt Addicks die Erinnerungen eines Landwirts. Über Heutransporte früher, Brücken- und Straßenbau, die Fähre nach Brake informiert Rolf Schmidt in seinem Beitrag »Wege vom und zum Harriersand«. Uwe Möring präsentiert Ausschnitte aus dem Tagebuch eines Insulaners und schildert in seinem Beitrag »Winterwandlungen« die Rückeroberung der Insel durch die winterliche Stille. Über den Verein der Inselreunde, der das Gesicht der Insel verändert hat, berichtet Jens Kratzenberg. Uwe Möring beschreibt die Umrundung der Insel mit einem Kajak, wobei er den Leser nicht nur mit den wechselnden Strömungsverhältnissen vertraut macht, sondern ihm auch Einblicke in den Charme der Inselnatur gewährt. Und Peter Roloff bringt Auszüge aus dem Logbuch der reisenden Sommerrepublik, die deren Vorlauf, leider nicht aber deren Verlauf und Ergebnisse schildern.

Das Buch ist großzügig mit Fotos und Karten, teilweise auch farbig, ausgestattet. Seine Beiträge vermitteln Einblicke in die Geschichte, die Natur und die Atmosphäre der Weserinsel. Insgesamt stellt das Buch eine Liebeserklärung an den Harriersand dar.

Übrigens: Der geographische Superlativ, der Harriersand als »Europas längste Flußinsel«, wie im Buch behauptet, ist mit Sicherheit ein Irrtum! Die Große und Kleine Schütt-Insel in der Donau unterhalb von Bratislava, auf slowakischem und ungarischem Territorium, sind um ein Vielfaches größer!

Peter Kuckuk

*Schröder, Ulrich: Rotes Band am Hammerand. Geschichte der Arbeiterbewegung im Landkreis Osterholz von den Anfängen bis 1933. Bremen: Donat 2007, 480 S.*

Bei seinen Quellenrecherchen stieß U. Schröder auf zwei Protokollbücher des Gewerkschaftskartells Osterholz-Scharmbeck, die er spannend und aufschlussreich fand. »Soviel politische und soziale Bewegung, von proletarischen Schriftführern in Sütterlinschrift festgehalten, hätte ich in der beschaulich wirkenden Kleinstadt nicht für möglich gehalten,« stellt er fest und recherchierte weiter. Eine weitere wichtige Quellengruppe stellt die Lokal- und die Bremer Parteipresse dar. Archivalien aus dem Niedersächsischen Landesarchiv-Staatsarchiv Stade, aus dem Staatsarchiv Bremen (besonders Polizeiakten) sowie aus dem Kreisarchiv Osterholz erweitern die Quellenbasis. Auch Interviews führte Schröder durch. Als Zielsetzung seiner Arbeit formuliert er in seinem Vorwort: »Ich betrachte es als meine Aufgabe, wenigstens die Erinnerung daran [die Geschichte ›einer bereits unter der nationalsozialistischen Herrschaft schwer beschädigten und uns heute nahezu fremd gewordenen politischen Kultur‹] zu wecken bzw. wach zu halten.« (S. 18). Das ist ihm eindrucksvoll gelungen!

Die Studie ist klar und detailliert strukturiert. Nach einem einleitenden Abschnitt, in dem die Situation im Kreis Osterholz während des Kaiserreiches mit ihrer partiellen Industrialisierung skizziert wird, folgen als weitere zeitliche Abschnitte: der Erste Weltkrieg, der Zeitraum von der Revolution im November 1918 bis zur »relativen Stabilisierung« (Mai 1924), die Jahre der »relativen Stabilisierung« (1924 bis 1929), und schließlich die Periode der Weltwirtschaftskrise und der Zerschlagung der Demokratie (1930 bis 1933/34). Innerhalb dieser zeitlichen Abschnitte arbeitet Schröder – nach einer die gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen skizzierenden Einleitung – die verschiedenen von ihm aufgearbeiteten Aspekte aus der Geschichte der Arbeiterbewegung des Landkreises Osterholz heraus: die Arbeiterparteien SPD,

USPD und KPD; die Gewerkschaften, die Vorfeldorganisationen, die Betriebsräte u. a. m. Das Inhaltsverzeichnis umfasst allein fast zehn Druckseiten, so dass sich der Leser auch gezielt die Entwicklung einer bestimmten Partei oder die sich wandelnden Verhältnisse in einzelnen Orten heraussuchen und verfolgen kann.

Anhand einer Kartenskizze (S. 20) charakterisiert der Autor einleitend den Raum, mit dem sich seine Studie befasst. Als bedeutsam für die sozioökonomische Struktur des Kreises stellt er die Anfang der 1860er Jahre erbaute Eisenbahnlinie Bremen-Geestemünde heraus. An der nach Geestemünde führenden Eisenbahnlinie siedelten sich Industriebetriebe an, so die Eisengießerei und Maschinenfabrik J. Frerichs & Co. und die »Osterholzer Reiswerke«, eine Reisstärkefabrik. Bei Frerichs war ungefähr ein Drittel der regionalen Industriearbeiterschaft tätig. Daneben existierte noch die Tabak- und Zigarrenindustrie als bedeutender Erwerbszweig in mehreren Orten am Geestrand. Vor allem in Ritterhude und Scharmbeck versuchten zahlreiche Zigarrenmacher, ihren Lebensunterhalt durch Heimarbeit zu sichern. Im September 1913 wohnten immerhin noch gut 300 Zigarrenarbeiter im Kreis. In den größeren Orten wie Osterholz, Scharmbeck, Lilienthal und Worpsswede (letzteres nahm durch seine Künstler eine Sonderstellung ein) lebten selbständige Handwerker, kleine Unternehmer, Kaufleute und Beamte. Ritterhude entwickelte sich zunehmend zu einer Arbeitergemeinde, aus der Lohnabhängige nach Bremen bzw. in den Kreis Blumenthal auspendelten. Die Zahl derer, die außerhalb der Kreisgrenzen ihr Brot verdienten, schätzt Schröder auf circa 1000 bis 1200 Personen.

An der 1872 erfolgten Gründung des »social-demokratischen Arbeitervereins zu Scharmbeck«, dem ersten Ortsverein der Eisenacher Richtung im Kreis, waren vor allem Zigarrenarbeiter beteiligt. Diese Berufsgruppe hat sich bekanntlich in Deutschland besonders früh gewerkschaftlich und politisch organisiert. Vor Beginn des Ersten Weltkrieges erreichte der Wahlverein in Osterholz-Scharmbeck mit knapp 250 Mitgliedern »eine beträchtliche Größe«. Auch Ritterhude entwickelte sich zu einer sozialdemokratischen Hochburg, die eine mitgliederstarke Parteiorganisation besaß. Im Kreisgebiet verfügten die Sozialdemokraten über mehr als zehn selbständige Ortsvereine. Bei den Reichstagswahlen 1912 erreichte die SPD über vierzig Prozent der abgegebenen Stimmen. In etlichen Orten wurden im Kaiserreich den Arbeitern und ihren Organisationen noch Versammlungslokale verweigert, so dass diese in die Nachbarorte ausweichen mussten. Es ist bekannt, dass in Preußen zu den Landtagswahlen ein Drei-Klassen-Wahlrecht existierte. Aber das kommunale Wahlrecht war ebenfalls kein gleiches, denn auch in den Gemeinden existierten unterschiedliche Wählerklassen. Diese verfügten – je nach Steuerleistung – über unterschiedliches Stimmgewicht. Schröder demonstriert am Beispiel Scharmbecks »in welchem Ausmaß das Mehrklassenwahlrecht die minder bemittelten Einwohner benachteiligte«: Die Mitglieder der 5. Wahlklasse umfassten dort zwischen 59,1 und 71,9 Prozent der Wahlberechtigten, konnten aber nur drei von insgesamt 15 Bürgervorstehern bestimmen. Dagegen erhielt die erste Klasse die gleiche Anzahl von Abgeordneten, obwohl zu ihr während mehrerer Jahre nur ein einziger Bürger zählte.

Während des Ersten Weltkrieges verzeichnet der Verfasser einen »spürbaren Rückgang der Parteiarbeit«. Er führt dies auf die Dezimierung des aktiven Funktionärskörpers durch Einberufungen zum Militärdienst, auf die Überbelastung der Zurückgebliebenen durch Arbeit in der Rüstungsindustrie und Nahrungsmangel sowie auf einen Rückzug aus der aktiven Parteiarbeit wegen Unzufriedenheit mit der Burgfriedenspolitik der Parteiführung und der Reichstagsfraktion zurück. Nur die größeren Ortsvereine Ritterhude und Osterholz-Scharmbeck konnten zunächst noch ihre Arbeit fortsetzen, die vermutlich schließlich zum Erliegen kam. Schröder stellt zusammenfassend fest: »Trotz der Nähe Bremens beteiligten sich die Sozialdemokraten im

Landkreis nicht an der Parteispaltung. [...] Insgesamt überwog aber das Bedürfnis, die Reihen geschlossen zu halten, den Drang, aus der Kritik organisatorische Konsequenzen zu ziehen.« (S. 68) Er setzt sich mit der Ausbreitung des Mangels während des Krieges auseinander, mit Lebensmittelrationierung und Zwangsbewirtschaftung. Der Verfasser weist auf die Gegensätze, die sich während des Krieges zwischen Landwirten, die in »Selbstversorgerhaushalten« lebten, und Lohnabhängigen, die auf die Zuteilung und den Kauf rationierter Lebensmittel angewiesen waren, hin. In Ritterhude erfolgte die erste Spaltung der Sozialdemokratie in USPD und (M)SPD im Landkreis. Bei der Reichstagswahl im Mai 1920 überrundeten USPD und KPD zusammen die MSPD. Schröder präsentiert Beispiele lokaler Sonderentwicklungen, darunter Worpswede mit einer etwas anderen Arbeiterbewegung. Hier untersucht der Autor die Frage, »ob und wie die Worpsweder ›Edelkommunisten‹ in Verbindung zur ›bodenständigen‹ Arbeiterbewegung der Region standen.« (S. 97 ff.) Er skizziert dabei die Entwicklung Heinrich Vogelers zum radikalen Kriegsgegner und die Gründung des Arbeiterrates im Künstlerdorf. Auch charakterisiert er die von Vogeler, Uphoff und Stoermer gegründete »Gemeinschaft für sozialen Frieden«, die den Klassenkampf ablehnte. Schroeder belegt, dass diese drei Personen »entgegen damals anders lautenden Gerüchten der KPD offenbar nicht beigetreten sind.« (S. 101) Und auch der im April 1920 gegründeten KAPD schlossen sich die Worpsweder »Edelkommunisten« nicht an. Bei der Reichstagswahl im Mai 1920 erhielt die VKPD in Worpswede lediglich eine Stimme. Denn – wie die Rote Marie (Griesbach) kommentierte – man habe »gemäß unserer Einstellung zum Parlamentarismus überhaupt nicht gewählt.« Allerdings traten die Worpsweder kommunistischen Eigenbrödler zur Kreistagswahl im Februar 1921 mit einem eigenen Wahlvorschlag unter dem Kennwort »Sozialismus« an und errangen für diese Liste Uphoff immerhin 42, d. h. 8,3 Prozent der Stimmen im Künstlerdorf.

Zusammenfassend stellt Schröder fest, dass im Kreis ein West-Ost-Gefälle bestanden habe: Die Arbeiterschaft in den an die Industriegebiete im Bremer Westen angrenzenden Gemeinden (Ihlpohl, Ritterhude und Scharmbeckstotel) waren »stark von der Bremer Arbeiterbewegung geprägt« und orientierten sich weitgehend an ihr. Sie entwickelten sich schon früh zu Hochburgen der USPD und blieben nach deren Spaltung linke sozialdemokratische Hochburgen. In einer mittleren Zone um Osterholz-Scharmbeck und Lilienthal besaß die stark gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft »jeweils eigenständige lokale Strukturen und Traditionen« und neigte zur Geschlossenheit, wodurch die Flügelkämpfe minimiert wurden. Hier behauptete die MSPD ihre Mehrheit. Daran schloss sich eine dritte Zone der Dörfer am Geestrand der Hammeniederung an, von »vielfach radikalisierten Arbeitern« bewohnt. In einer vierten Zone, überwiegend geprägt von Landwirtschaft und Torfabbau, bildete die Arbeiterschaft in den Bauerndörfern und Moorkolonien »zumeist die Minderheit«, besaß »keine gewachsene sozialdemokratische Tradition« und schwankte zwischen Radikalismus und »Anpassung an den Konservativismus« ihrer Umgebung.

Am 12. November 1918 hatte sich im Rahmen der Novemberrevolution auch ein per Akklamation gewählter Arbeiter- und Soldatenrat für den Kreis Osterholz konstituiert. Obwohl seine Akten verschollen sind, gelingt es dem Verfasser, dessen Zusammensetzung zu rekonstruieren. Er kommt dabei zu dem Ergebnis, dass diese branchenmäßig und in regionaler Hinsicht für die Arbeiterschaft nicht repräsentativ war; denn es dominierten in ihm Facharbeiter der Firma Frerichs & Co. aus Osterholz-Scharmbeck. Schröder räumt ein, dass sich den Quellen nicht entnehmen lässt, inwieweit die Appelle und Zwangsmaßnahmen des Rates auch tatsächlich gegriffen haben. Der Anfang 1919 gewählte zweite Arbeiterrat besaß zunächst eine überwältigende MSPD-Mehrheit und nur wenige USPD-Mitglieder, doch traten einige im Verlauf

der nächsten Monate nacheinander zur USPD über. Den Quellen lassen sich nur wenige Hinweise zu seiner Arbeitsweise entnehmen. Offenbar arbeitete der Rat routinierter als sein Vorgänger, entwickelte allerdings auch weniger selbständige Initiativen. Er beschränkte sich im Wesentlichen darauf, »die Kreisverwaltung pro forma zu kontrollieren.« (S. 134) Nach den Neuwahlen des Kreistages sperrte dieser dem Rat die Mittel, so dass der Arbeiterrat am 12. November 1919 zuletzt zusammentrat. Bezogen auf diesen Zeitabschnitt setzt sich Schröder noch mit vielerlei Aspekten auseinander, worauf ich hier nicht eingehen kann.

Im Verlauf der Lektüre wird dem Leser der untersuchte Raum immer deutlicher in seiner sozio-ökonomischen Struktur, den Lebensbedingungen seiner Bewohner und deren parteipolitischen Präferenzen. Besonders beeindruckend: Ihlpohl, das sich zu »einer nahezu lupenreinen proletarischen Wohnsiedlung« entwickelte. Sehr schön die optische Veranschaulichung dazu: eine Skizze und der Grundriss der 1919/1920 errichteten Kleinhaussiedlung. Bei der Reichstagswahl 1924 erzielten die Sozialdemokraten im zugehörigen Stimmbezirk 45,8 und die Kommunisten 31,2 Prozent der Stimmen, die bürgerlichen Parteien mussten sich mit 22,9 Prozent begnügen.

Ulrich Schröder hat zehn Jahre lang an dieser material- und detailreichen Studie gearbeitet, und das neben seiner Tätigkeit als Lehrer an einer Berufsbildenden Schule und neben seinem gewerkschaftlichen Engagement. Zudem ist die Materialbasis seiner Arbeit keine optimale gewesen, sondern er musste aus vielen, oft nur kleinen Informationen ein Bild der tatsächlichen Entwicklung rekonstruieren. Das ist ihm gelungen. Seine Interpretationen und Einschätzungen sind vorsichtig, sind nüchtern und vor allem ehrlich: wo sich Tatbestände nicht aufklären lassen, kaschiert er dies nicht, sondern räumt es ein. Das muss bei der Erstellung der Studie manchmal frustrierend gewesen sein. Schröder arbeitet akribisch und handwerklich äußerst sauber: der Anmerkungsteil umfasst allein 83 Druckseiten, und das nicht aus Imponiergehabe, sondern angesichts der komplizierten Materialbasis aus Notwendigkeit!

Insgesamt 67 Abbildungen veranschaulichen den Text und setzen optische Akzente. Der Anhang des Buches umfasst 24 Tabellen und vier Diagramme. Er enthält neben einem Abkürzungsverzeichnis ein umfangreiches Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein Personenregister.

In seinem Geleitwort bezeichnet Rolf Wernstedt, vormaliger Kultusminister und Präsident des Landtages in Niedersachsen, die Publikation als »ein ungewöhnlich materialreiches und informatives Buch«, das »die regionale Geschichte der Arbeiterbewegung des Kreises Osterholz bis in die Ortschaften und zum Teil in die Familien hinein detailreich nachzeichnet.« (S. 16) Diese Einschätzung ist nicht übertrieben und auch nicht die folgende: »Ulrich Schröder hat ein wichtiges Stück deutscher Geschichte am Beispiel einer Region fabelhaft aufgearbeitet und durchschaubar gemacht.« (S. 17)

Hat in den letzten Jahren das Interesse an und die Beschäftigung mit der Geschichte der Arbeiterbewegung auch einen Tiefpunkt erreicht, so stellt die Untersuchung von Ulrich Schröder einen erfreulichen Versuch dar, sich diesem Trend zu entziehen. Die Arbeit macht deutlich, dass auch auf den ersten Blick unspektakuläre Bereiche durchaus ein lohnendes Untersuchungsobjekt darstellen können, vorausgesetzt, dass sich ein Bearbeiter findet, der bei einer keinesfalls optimalen Quellenlage auch aus zunächst als bedeutungslos erscheinenden Materialsplittern Schlüsse zu ziehen weiß. Das Buch stellt nicht nur für Leser im Kreis Osterholz eine Pflichtlektüre dar, sondern für alle, die an der Geschichte der Arbeiterbewegung und der Regionalgeschichte interessiert sind.

*Peter Kuckuk*

Schwarzwälder, Herbert (Hrsg.): *Bremen in alten Reisebeschreibungen. Briefe und Berichte von Reisenden zu Bremen und Umgebung (1581–1847)*. Bremen: Temmen 2006. 459 S.

Wissenschaftliche Themen unterliegen Konjunkturen: So galt die Reiseliteratur mit ihrem breiten Inhalts- und uerungsspektrum für die Germanistik lange als *genre inférieur*, das wesentlich der Toposforschung diente. Erst seit den 1970er Jahren wandelte sich das Bild: Man realisierte, dass Reiseliteratur einen Informationsreichtum enthielt, dem es galt unter anderen Fragestellungen gerecht zu werden. Ein Resultat dieses Paradigmenwechsels waren Forschungsprojekte nationaler und regionaler Genese und Ausrichtung. Von einem derartigen profitiert die vorzustellende Publikation. In den 1980er Jahren etablierte die ›Historische Kommission für Niedersachsen und Bremen‹ ein Forschungsprojekt über Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland, das 1987 einen ersten und einzigen Band, ebenfalls herausgegeben von Herbert Schwarzwelder, hervorbrachte. Wie viele Projekte, endete auch das angesprochene in einer ungeheueren Materialfülle, deren Bewältigung, sprich: wissenschaftliche Erschließung und Veröffentlichung letztlich nicht realisiert werden konnte.

Schwarzwelders Verdienst ist es, dieses Material nicht der Vergessenheit anheim fallen gelassen zu haben. Verwendet wird es allerdings unter *e i n e m* wesentlichen Aspekt, nämlich (subjektive) Beschreibungen – gedruckt oder lediglich handschriftlich überliefert – über Bremen vom 16. bis zum 19. Jahrhundert einer breiteren Leserschaft vor Augen zu führen. Dementsprechend fallen die voran geschickten Bemerkungen zum Reisen und zu Reisebeschreibungen kurz aus. Dies ist legitim, aber sie sind aus der Sicht des Rezensenten doch allzu komprimiert. Man hätte diese Eingangsbemerkungen entweder weiter verdichten oder gänzlich auf sie verzichten sollen. Ein beigefügtes Verzeichnis von relevanter Literatur zum Thema, hätte den Interessierten unter den Lesern eine Tür zur weiteren Beschäftigung mit dem Genre etc. geöffnet; andere, die eher das *delectare* an dem Buch suchen, hätten dies übergehen können.

Augenfällig sind bei einer Gesamtschau die Disparität und Inhomogenität der präsentierten Texte. Dies gilt für deren Umfang, deren stilistische Aufarbeitung und deren Aussagekraft. Zweifelsohne liegt eine Erklärung hierfür im Genre und in den präsentierten Materialien. Manches war für das Private gedacht, anderes von vornherein auf eine spätere Publikation zugeschnitten, die ihrerseits auf den Geschmack und die Erwartungshaltung der potenziellen Leserschaft Rücksicht zu nehmen hatte. So geben die dem Leser vorgelegten Texte Eindrücke und Beobachtungen von Studenten, Politikern, Handwerkern, Gelehrten etc. wieder, die zugleich unter sozialgeschichtlichen Aspekten interessante Einblicke eröffnen.

Man mag eine derartige Inhomogenität – je nach Standpunkt – positiv oder negativ bewerten. Ist ein im enzyklopädischen Sinne Durchschreiten der Jahrhunderte intendiert, kann dieserart Inhomogenität als dem Thema eigen akzeptiert werden.

Einem Spiegel gleich werden die vielfältigen Veränderungen Bremens für den Leser sichtbar. So gesehen, birgt die Publikation ein groß angelegtes historisches Panorama, das seine Ergänzung etwa durch Beschreibungen Bremens in Reisehandbuchern oder topografischen Werken (Braun / Hogenberg, Merian, Saur) finden könnte.

Der Autor hat sich der Mühe unterzogen, die Anspielungen und Schilderungen in den einzelnen Texten mittels Anmerkungen für den rezenten Leser verständlich zu machen. Dass diese den Texten jeweils nachgesetzt wurden, ist als unglücklich zu bezeichnen! Sie wären besser auf der entsprechenden Seite unter den Text gesetzt worden, um den Lesefluss nicht zu behindern.

Augenfällig ist die üppige Illustration des Werkes, die fasziniert und zahlreiches interessantes Material offenbart. Dabei fehlt es im Einzelnen gelegentlich an einer Kongruenz von Text und Abbildung. Manches hat sicher mehr ästhetischen als erklärenden Wert, auch finden sich ahistorische Zuordnungen. Zuweilen scheinen die Illustrationen Eigenwert zu erhalten und den Text in den Hintergrund zu drängen.

Trotz dieser Anmerkungen und unbeschadet eines ambiguen Gesamturteils: Herausgeber und Verlag haben eine wichtige, zeitüberdauernde, handwerklich gut gemachte Publikation vorgelegt, deren Wert v. a. in der enzyklopädischen und optisch ansprechenden Präsentation von interessanten Texten liegt. Den Einzelwert dieser Texte gilt es freilich für den Nutzer noch zu bestimmen.

*Thomas Elsmann*

*Tacke, Wilhelm: St. Johann in Bremen. Eine über 600jährige Geschichte von den Bettelbrüdern bis zu den Propsten. Bremen: Temmen 2006. 328 S.*

Mit ihrem imposanten, ganz aus Backstein aufgeführten Westgiebel repräsentiert die im Schnoorviertel gelegene Propsteikirche St. Johannis die hansezeitliche Backsteingotik auf eindrucksvolle, in Bremen nahezu einzigartiger Weise. Denn der typische Baustil der spätmittelalterlichen Hansezeit, in anderen Hansestädten reichlich präsent, hat in Bremen wenig Spuren hinterlassen. Die in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts als – zweite – Ordenskirche der vermutlich seit 1225 in Bremen ansässigen Franziskaner erbaute St. Johannis-Kirche ist deshalb als hansezeitliches Baudenkmal ersten Ranges einzustufen, was vielen Bremern wohl kaum bewusst sein dürfte. Da die Johannis-Kirche zudem als einzige Klosterkirche der Stadt den Wechsel der Zeiten bis auf den heutigen Tag überlebt hat – Paulskloster, Katharinenkloster und Deutschordenskomturei sind mit ihren zugehörigen Kirchen schon lange verschwunden –, muss ihre stadtgeschichtliche Bedeutung hoch veranschlagt werden. Es gibt also Gründe genug, der Johannis-Kirche gebührende Beachtung zuteil werden zu lassen. Dies ist das Anliegen des Verfassers, der sich die Aufgabe gestellt hat, die ›interessante Geschichte‹ dieser Kirche – ›selbstverständlich mit den dazugehörigen Anekdoten‹ – auszubreiten.

Das Buch gliedert sich in zwei Hauptteile. Zunächst werden die – einschließlich ihres basilikalischen Vorgängers – über 750-jährige Geschichte dieser Kirche und die unterschiedlichen Etappen ihrer vielfältigen Nutzung dargelegt: die Gründung als franziskanische Klosterkirche, der sie ihren geräumigen (Mönchs-)Chor verdankt; die Nutzung als Gotteshaus des im Kloster untergebrachten Armen- und Krankenhauses durch zuerst lutherische, dann reformierte Prediger; die zeitweilige Inanspruchnahme als Ausweichunterkunft durch andere Gemeinden (St. Remberti, St. Stephani, St. Martini); Gemeindekirche für die sich in Bremen ansiedelnden französischsprachigen Wallonen (1567–1573) und Hugenotten (1684–1748); die Abhaltung von französischen Sonntagsgottesdiensten für die Bremer Hautevolee (seit 1769); der geplante, aber nicht verwirklichte Umbau zum Packhaus 1802; die vorübergehende Nutzung als Magazin in der Franzosenzeit (1810–1813); die Übergabe der Kirche an die Bremer Katholiken 1816 und nach siebenjähriger Sanierung dann seit 1823 die Nutzung durch die katholische Gemeinde; schließlich 1953 die Erhebung zur Propsteikirche und damit zur katholischen Hauptkirche Bremens. Die fast durchgängige Nutzung der St. Johannis-Kirche für Gottesdienst und religiösen Kult hat sicherlich entscheidend dazu beigetragen, dass dieses Gotteshaus bis heute erhalten blieb.

Schon bei diesem geschichtlichen Abriss zeigt sich, dass das behandelte Themenspektrum weit umfangreicher ist, als es der Buchtitel anzukündigen scheint. Immer wieder nimmt der Autor die unterschiedliche Nutzung und den Wandel der Nutzungsformen zum Anlass, um weitläufige Exkurse in die allgemeine Kirchengeschichte Bremens zu unternehmen und, wenn nötig, auch die politischen und sozialen Hintergründe zu beleuchten. So erfährt der Leser bei den Ausführungen über die franziskanische Klosterkirche eine ganze Menge über das Aufkommen des neuen Ordentyps der Bettelorden. Der Nutzungswechsel nach dem Untergang des Franziskanerklosters (1528) lässt die Einführung der Reformation in Bremen und die Vernichtung kirchlicher Kunstschätze durch die sog. Bilderstürme ins Blickfeld rücken und der Einzug der reformierten französischen Gemeinde in die Johannis-Kirche dient als Aufhänger für eine kritische Begutachtung der Einwanderungs- und Fremdenpolitik des Bremer Rates. Die Übereignung der Kirche an die Katholiken 1816/1823 schließlich gibt Gelegenheit, die Existenzbedingungen der kleinen katholischen Gemeinde in den drei Jahrhunderten nach der Reformation darzulegen. Es wird deutlich, dass die Bremer Katholiken diese schwierige Zeit der Unterdrückung und Bevormundung in der Diaspora nur unter dem Schutz des in Bremen ansässigen kaiserlichen Residenten, in dessen Haus sie sich heimlich zum Gottesdienst trafen, einigermaßen unbeschadet überstanden. Interessante, zum Teil nur wenig bekannte Einzelheiten kommen dabei zur Sprache, etwa das Kuriosum, dass Norddeutschland nach der Reformation aus Sicht der römisch-katholischen Kirche als Missionsgebiet galt und behandelt wurde, weshalb es 1667 dem neu eingerichteten ›Apostolischen Vikariat für die Nordischen Missionen‹ zugeteilt wurde.

Die Anreicherung der thematischen Ausführungen um kirchen- und jetzt auch kunstgeschichtliche Seitenblicke wird auch im zweiten Hauptteil, der die innere Ausstattung sowie einige Details des Äußeren der Propsteikirche zum Gegenstand hat, konsequent beibehalten. Der Reliquienkult und seine Ursprünge, die kirchliche Heiligenverehrung, das spätmittelalterliche kirchliche Pfründenwesen – all das und vieles mehr kommt an geeigneter Stelle zur Sprache, kenntnisreiche Ausführungen über die Bedeutung und Geschichte kirchlicher Symbole und Gegenstände wie etwa Kreuz und Altar runden das Bild ab. Anlässlich eines vermutlich aus dem alten Franziskanerkloster stammenden gotischen Reliefs am Deutschen Haus am Markt wird der Leser gar nach Marokko entführt, um an den dortigen ersten Missionsunternehmungen der Franziskaner teilzuhaben. Dabei versäumt es der Autor nicht, den mit katholischen Kultformen und Kultgegenständen weniger vertrauten Leser über die liturgische und religionsgeschichtliche Bedeutung und Funktion von Tabernakel, Monstranz, Ikone, Kreuzweg, Pieta etc. aufzuklären. Informative kunst- und kulturgeschichtliche Erläuterungen etwa zur Fensterglasmalerei, zu den Schlusssteinen des Gewölbes, zu einer Lübecker Bibel von 1494 und einem Bremer Missale von 1511 tragen viel zum besseren Verständnis und zur richtigen Einordnung der Kirchengeschichte bei. Deutlich kommt immer wieder zum Ausdruck, dass auch das Kircheninnere mit seinen funktionalen Bestandteilen sowie Kunstgegenständen ein Eigenleben entwickelt und, wie etwa an den wechselnden Altarmoden ablesbar, in hohem Maße dem Wandel des Zeitgeschmacks unterliegt.

So ist ein materialreiches Buch entstanden, das den durch den Buchtitel vorgegebenen Rahmen bei weitem sprengt. Durch die zahlreichen und ausführlichen Seitenblicke ist es auch ganz nebenbei eine Art Kirchengeschichte en miniature.

Wenn sich beim Lesen des Buches trotz aller Vorzüge mitunter ein leichtes Unbehagen einstellt, so hat dies andere Gründe. Der Autor, von Haus aus Journalist und kein Historiker, bedient sich zuweilen einer recht saloppen Ausdrucksweise, die manchmal etwas bemüht wirkt. Da werden Alterbilder aus der Kirche ›gekegelt‹ bis

die Klosterkirche endlich ›clean‹ ist, der altehrwürdige Ansgar ist kein ›stromlinienförmiger Softie‹, dafür sorgt Emma von Lesum für eine ›tolle Frauenquote‹ usw. Dass der Autor mit seinem Buch ›keinerlei wissenschaftlichen Ehrgeiz befriedigen‹ wollte, ist kaum zu beanstanden, allerdings hat dies gewisse Schwächen zur Folge. Auf die komplexe Armutsdiskussion unter den Franziskanern, die zu mehreren Spaltungen des Ordens führte und die bis in die hohe Politik hinein Wellen schlug, wird nur ganz am Rande eingegangen. Daraus folgt, dass die problematische Frage des Besitz- und Gelderwerbs und damit die Frage nach der Herkunft der nicht unerheblichen Mittel für den Kirchenbau von St. Johannis in ihrer ganzen Tragweite kaum thematisiert wird und unter Hinweis auf die Pest eher lakonisch abgehandelt wird. Der Ordensgründer Franz von Assisi jedenfalls hatte nicht nur ›keinerlei Vorschriften für den Bau einer Franziskanerkirche erlassen‹, sondern in seiner Ordensregel – der sog. Regula bullata von 1223 – den Bau von Gebäuden jeglicher Art – also auch von Kirchen – ausdrücklich untersagt. Bei der Behandlung der religiösen Konflikte – so etwa bei den Ausführungen zur Reformation – erscheint der katholische Standpunkt mitunter sehr pointiert hervorgehoben. Dass für den Bremer Rat die Beseitigung der nominellen Stadtherrschaft des Erzbischofs in der Reformation das Hauptproblem dargestellt hat und er deshalb ›aus durchsichtigen Gründen‹ die Sache der Reformatoren unterstützt habe, ist etwas weit hergeholt. Die Emanzipation des Rates von der erzbischöflichen Stadtherrschaft war im Verlauf des Hoch- und Spätmittelalters so weit fortgeschritten, dass sich daraus kein Hauptproblem der Reformation ableiten lässt. Man darf hier durchaus religiöse Motive als hauptsächlichen Beweggrund unterstellen, auch wenn das nicht ausschließt, dass der Rat bestrebt war, aus der Entwicklung praktischen politischen Nutzen zu ziehen.

Das soll nicht heißen, dass das Buch durchgängig durch eine konfessionell gefärbte Brille geschrieben ist, der Autor ist erkenntlich und glaubwürdig um Ausgewogenheit und Entschärfung konfessioneller Gegensätze bemüht. Doch schleichen sich mitunter einseitige Wertungen ein. So werden kirchenpolitische Entscheidungen des protestantischen Rates, bei denen finanzielle Interessen im Vordergrund standen, schnell als ›pfeffersäckisches Denken‹ abqualifiziert, während ähnliche Motive den katholischen Kirchenvorstehern von St. Johann als ›weise Tat‹ angerechnet werden. Noch eine letzte Anmerkung: Wenn die Beschreibung der in den Kirchenfenstern dargestellten Heiligen durch Hinweise auf den heutigen Nutzwert des jeweiligen Heiligen abgerundet wird, dann trägt die Darstellung bisweilen Züge einer Erbauungsschrift, was in einem Sachbuch etwas deplaziert wirkt. Hier wird deutlich, wen der Autor als potentiellen Interessentenkreis seines Buches im Blick hat: Es sind die katholischen Gemeindemitglieder, denen aus naheliegenden Gründen ein besonderes Interesse an der katholischen Hauptkirche Bremens unterstellt wird und die sich durch die Form der Darstellung in besonderer Weise angesprochen fühlen sollen. Auch das ist selbstverständlich legitim, doch ist diese Fokussierung auf das katholische Milieu Bremens zugleich schade, weil das Buch aufgrund seiner thematischen Breite und der stadthistorischen Bedeutung der St. Johannis-Kirche zweifelsohne einen großen Leserkreis verdient hat.

Doch sollen die kritischen Anmerkungen den positiven Gesamteindruck nicht schmälern. In der noch viele Desiderata aufweisenden bremischen Kirchengeschichte schließt das vorliegende Buch ohne Frage eine Lücke. Und wenn der Autor nach eigener Aussage keinen wissenschaftlichen Ehrgeiz entwickelt hat, so hat er doch eigene Archivstudien und ein umfassendes Literaturstudium betrieben, so dass ein Erkenntnisgewinn über den bisherigen Forschungsstand hinaus zu verzeichnen ist. Die Quellen- und Literaturstudien haben in zahlreichen Originalzitate, die in den Text eingeflossen sind, ihren Niederschlag gefunden. Umfangreiches Bildmaterial von

durchwegs guter Qualität – fast auf jeder Seite finden sich ein bis zwei Abbildungen – regen zusätzlich zum Lesen oder auch nur zum Durchblättern an. Last but not least bietet der Anhang neben dem üblichen Quellen- und Literaturverzeichnis chronologische Kurzinformationen zur St. Johannis-Kirche, statistisches Material zur katholischen Gemeinde sowie ein umfassendes Personaltableau über alle seit dem Mittelalter bis heute nachweislich an der St. Johannis-Kirche tätigen Geistlichen. Ein sorgfältigeres Lektorat hätte dem Buch gut getan, mitunter häufen sich Druck- und Flüchtigkeitsfehler. Trotzdem: Ein Buch, das nicht nur den Bremer Katholiken, sondern allen an bremischer Kirchen-, Kunst- und Stadtgeschichte Interessierten zur Lektüre empfohlen werden kann.

Ulrich Weidinger

*Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Band V 1945–1970. Bremen: Hauschild 2006, 207 S.*

Der fünfte und letzte Band des Thielschen Lloyd-Werks beschreibt pünktlich zum »Lloydjahr« 2007 die letzten 25 Jahre (1945–1970) der selbständigen Existenz des nunmehr verschwundenen, aber keineswegs vergessenen bremischen Reedereikonzerns.

Die Beurteilung des abschließenden Bandes ähnelt jenen in den Besprechungen seiner Vorgänger (Brem. Jb. Bd. 81/2002, S. 208–212, 82/2003, S. 293–297, 83/2004, S. 236–241, 84/2005, S. 285–287): Der Materialreichtum an Einzelangaben (meist aus der zeitgenössischen Presse), einige Zusammenstellungen (über Kapitäne, Schiffsingenieure und – unternehmensgeschichtlich wesentlich wichtiger – über Vorstände und Aufsichtsratsmitglieder) und nicht zuletzt ein umfangreicher Fundus bislang unbekannter Aufnahmen sind wie in den vorhergehenden Bänden sehr hilfreich. Bei diesem Band kommt hinzu, dass es bislang für diesen Zeitraum kaum kritische Forschung zur NDL-Geschichte gibt. Die ganz große Ausnahme bildet Harald Focke, dessen maßgebliche Bedeutung für die jüngere Lloyd-Historie durch das vorliegende Buch nicht in Frage gestellt wird.

Neben den Verdiensten des Werks finden sich auch im fünften NDL-Band die üblichen, schon früher wesentlich ausführlicher besprochenen und kritisierten Monita: Ein zu enges Festkleben an der Ereignisgeschichte sowie an einem zu starren chronologischen Gerüst, bremische Heimattümelei, die einem gerade in der Schifffahrtsgeschichte den so wichtigen überregional vergleichenden Blick verstellt (der Hinweis auf die Hapag mit ihren dem Lloyd ähnelnden Schiffsklassen auf S. 20 ist eine rühmensewerte Ausnahme), eine schmerzlich vermisste Verbindung mit den übergeordneten Zeitströmungen, die man von Harald Focke hätte leicht übernehmen können, ein antiquiertes Sozialverständnis und ein oft mühsam zu lesender Schreibstil mit einem willkürlichen Auswahlprinzip ohne jeden Ansatz von Quellenkritik. Hinzu kommt ein Defizit an kritischer Reflexion.

Auch fehlt die Internationalität in der Sichtweise, die der weltwirtschaftlichen Einbindung eines Unternehmens, wie dem NDL gerecht wird. Zwar finden sich hin und wieder erfreuliche Interpretationsansätze, doch diese brechen stets schnell wieder ab. Die Tragik dieses Gesamtwerks liegt darin, dass viel Fleiß und Herzblut aufgewendet wurde, ohne dass mit entsprechender Mühe vorher oder noch während der sich über Jahre erstreckenden Abfassung über einen ausgereiften Ansatz und damit über eine im Endergebnis abgerundete Gesamtstruktur kritisch reflektiert wurde.

So finden sich im vorliegenden Band eingestreut Nachrufe über Persönlichkeiten aus der Lloydgeschichte (Ziegenbein, S. 16, Glässel, S. 17, Scharf, S. 41, Firle, S. 156),

die im behandelten Zeitraum zwar verstarben, aber nur in der Zwischenkriegszeit eine wichtige Rolle spielten. Im Nachkriegskontext wirkt derlei im Vergleich zum heutigen Forschungsstand deplaziert. Das zweite Werk von Focke (Mit dem Lloyd nach New York, Bremen 2004) fehlt im Literaturverzeichnis. Die bei Thiel unkritisch zitierte Abschiedsrede (1966) des Lloydvorstands Dr. Kulenkampff für die angeblich »immer vom Glück begünstigte« (S. 129) BERLIN wird nicht allein durch die dramatische Schilderung der Sturmfahrt des Schiffes Ende März 1959 (vier Tote) bei Focke ad absurdum geführt, sondern auch durch eine kleine Notiz bei Thiel selbst (S. 97).

Fazit: Der Autor hat in seinen fünf Lloydbänden eine Unmenge interessantes, aber auch weniger wichtiges Material aufgearbeitet, wobei leider die Spreu vom Weizen zumeist nicht getrennt wurde. Die notwendige Reflexion über das Thema und das Material überlässt der Autor anderen. Insofern kann das fünfbändige Werk leider nicht das Standardwerk zur Lloydgeschichte sein, das man sich wünscht. Dieses bleibt noch zu schreiben.

Christian Ostersehlte

Wiborg, Susanne. *Der Norddeutsche Lloyd – Reedereigeschichte im Plakat. Ein Rückblick zum 150. Jahrestag der Gründung* (hrsg. von der Hapag-Lloyd AG). Hamburg: Hapag-Lloyd 2007. 168 S.

Was der Norddeutsche Lloyd (NDL) für Bremen, die Hapag für Hamburg und die Hapag-Lloyd AG für Deutschland als noch immer bedeutende Schifffahrtsnation bedeuten, ist im Jahr 2007 anlässlich des 150. Geburtstages des NDL in Bremen und Bremerhaven vielfach erklärt, publiziert und auch publikumswirksam ausgestellt worden. Außer der päpstlichen Formel »*Sic transit gloria mundi*« ist dem für Bremen hier nichts hinzuzufügen. Vielmehr soll das Augenmerk auf eine Veröffentlichung gelenkt werden, die einem Gegenstand gewidmet ist, der vielleicht mehr als alle anderen Erzeugnisse der 150-jährigen Lloyd-Geschichte die öffentliche Wahrnehmung und das tradierte Bild jener Großreederei geprägt hat, die sowohl für bremisch-hanseatischen Heimatstolz als auch Fernweh, Weitläufigkeit und Weltgeltung steht: Das Werbeplakat.

Das Buch ist als Begleitpublikation zu einer Ausstellung entstanden, die im Bremer Rathaus und im Übersee-Museum als Firmenbeitrag der Hapag-Lloyd AG zum Jubiläumsjahr zu sehen war. Buch und Ausstellung waren eine freundlich-positive, aber auch selbstbewusste Geste in Richtung der Heimatstadt des Schwesterunternehmens, das heute nur noch kaum mehr als ein Namensbestandteil ist. Fast konsequent ist in diesem Zusammenhang der Umstand zu nennen, dass – und dies ist sehr zu bedauern – das Buch als firmeninterne Veröffentlichung weder in Bremen noch sonst im Buchhandel erhältlich ist. Dennoch: Susanne Wiborg, zusammen mit Klaus Wiborg ausgewiesen und bekannt als Autorin der Hapag-Lloyd Publikation zum 150. Geburtstag des Hamburger Unternehmensteils (Klaus und Susanne Wiborg, *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd*, Hamburg 1997) hat für die Hapag-Lloyd-AG eine Publikation geschaffen, die zukünftig sicher vielfach als Veröffentlichung zu den Firmenplakaten des NDL herangezogen werden wird. Daher sei sie hier vorgestellt.

Formal besticht das Buch durch Format und Gestaltung. Kein überbordend plumper »Prachtband«, sondern solide zurückhaltende Qualität erwartet den Leser. Die ausgewogene Balance zwischen Bild- und Textteil, die gerade bei Fotobänden zu Plakaten so leicht aus dem Gleichgewicht gerät, ist hier gelungen. Die Einleitungs-

kapitel und die Erläuterungen zu den Einzelplakaten bieten ausreichend Hintergrundinformationen zur Firmengeschichte sowie zur allgemeinen Entwicklung der Werbe- und Plakatgrafik jener Zeit. Die Buchgestalter sind nicht der Versuchung erlegen, die im Original meist sehr großen Plakate nun seitenfüllend in Szene zu setzen, sondern haben gerade mit relativ kleinformatischen Abbildungen durchweg positive Effekte erzielt. Viel Weiß als Hintergrund rahmt die meist bunten Bildmotive abwechslungsreich und stilvoll ein und gibt der Publikation ein leichtes, aufgeräumt-sauberes Erscheinungsbild.

Inhaltlich hält sich das Buch an die in vielfacher Form in Publikationen und Ausstellungen bewährte und durchaus richtige Einteilung der NDL-Geschichte in die drei chronologischen Phasen Kaiserreich, Kriegs- und Zwischenkriegsjahre und Nachkriegszeit, auch wenn die Titel der Kapitel hier dem Gegenstand angemessen etwas »plakativ« ausfallen: 1. Aus Krisen an die Spitze 1857–1918, 2. Glamour, Krise, Hakenkreuz 1918–1945, 3. Rückkehr, Abglanz, Neubeginn 1945–1970. Drei ausführliche, flott, aber keineswegs oberflächlich geschriebene Textblöcke, die von kleinformatischer Druckgrafik und Fotos begleitet werden, leiten sachlich und kompetent in die Hauptkapitel ein.

Auch wenn die ersten Jahrzehnte des NDL weniger durch bunte Grafik als harte Arbeit auf dem Weg nach oben gekennzeichnet waren und die große Zeit der Plakatdrucke erst um die Jahrhundertwende einsetzen sollte, so gehören einige NDL-Ikonen bereits dem ersten Drittel der Firmengeschichte an. Darunter das traditionell-pathetisch »weltumspannende« Motiv von Themistokles von Eckenbrecher (1906) und Jugendstilmotive im Nordlandfahrten- und Seebäddienst. Wie in anderen Bereichen der Gebrauchsgrafik auch, war der Schub und Schock der Moderne seit der Weimarer Republik Auslöser vielfacher ästhetischer Neuerungen, die noch heute mit ihrer eingängigen Bildsprache bestechen. Neben den Kreuzfahrten waren es nun vor allem die Prestigerouten im Nordatlantikverkehr, auf deren Präsentation Wert gelegt wurde. Hervorgegangen aus grafischen Wettbewerben des NDL erlangten die Plakate der 30er Jahre vor allem mit den dynamischen Bug-Motiven der Nordatlantiker unerreichtes Niveau: »Inbegriff und Vollendung des Lloyd-Plakats, Markstein der Werbegeschichte: Bremer Schiffe und Bremer Reklame verkörpern den Fortschritt. Mehr noch, sie haben ihn mitgeprägt.« (S. 107 zu Hugo Feldtmann 1930). Dass von Susanne Wiborg hierzu nicht nur grafische Meilensteine abgehakt werden, sondern auch die Rolle der Werbegrafik vor dem politischen und wirtschaftshistorischen Hintergrund der Zeit beleuchtet wird – so bei der allmählichen Übernahme nationalsozialistischer Hoheitszeichen – sei ausdrücklich angemerkt. In den 30er Jahren erreichte die NDL-Plakatgrafik ihren Höhepunkt, hier liegt auch der Schwerpunkt der Buches, das die Nachkriegsjahre konsequent unter das Motto »Abglanz« stellt.

Auf den letzten vier Seiten werden alle Motive nochmals als »Plakate im Überblick« (S. 164–167) versammelt. Eine sinnvolle Gelegenheit, die Geschichte der NDL-Grafik Revue passieren zu lassen, die noch nützlicher wäre, wenn man sie um ein Register der Grafiker – immerhin die Schöpfer der bewunderten Kunstwerke – ergänzt hätte. Der Quellennachweis ist eher übersichtlich zu nennen. 13 Plakate stammen aus der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums, für den Rest wird darauf verwiesen, dass er »weitgehend auf den Originalquellen der Hapag-Lloyd AG« basiert. Es ist daher nicht möglich, festzustellen, ob eine Motivvorlage als Originalplakat im Archiv der Hapag-Lloyd AG liegt, oder ob die Vorlage aus einer der ca. 20 angegebenen Publikationen stammt. Für eine weder öffentliche noch wissenschaftlich-kritische Publikation, die sich aber in jeder Hinsicht sehen lassen kann, ist dies aber akzeptabel.

*Konrad Elmshäuser*

Wilschewski, Frank: *Die karolingischen Bischofssitze des sächsischen Stammesgebietes* (Studien der internationalen Architektur- und Kunstgeschichte. Band 46). Petersberg: Imhof 2007. 311 S.

Entstehungsgeschichte und Baugeschichte der in der Karolingerzeit gegründeten Bischofssitze des sächsischen Stammesgebietes sind alles andere als erschöpfend erforscht, stellt Frank Wilschewski in der Einleitung seiner an der Christian-Albrechts-Universität Kiel vorgelegten und jüngst erschienenen Dissertation fest. Archäologische und historische Darstellungen liegen zwar zu einzelnen Bistumszentren vor, eine komparative Zusammenschau ihrer Baugeschichte ist jedoch ein längst überfälliges Desiderat.

Der Archäologe legt seine Arbeit als umfassend vergleichende Studie an. Darin will er untersuchen, ob die Bistumszentren vor dem Hintergrund der fränkischen Eroberung und der darauf folgenden Missionierung des sächsischen Stammesgebietes auf Grundlage eines einheitlichen Plans gegründet worden sein könnten. Mit diesem Vergleich betritt Frank Wilschewski in der Forschung Neuland. Untersucht werden die Bischofssitze von Bremen, Halberstadt, Hamburg, Hildesheim, Minden, Münster, Osnabrück, Paderborn sowie Verden an der Aller und ihre Entwicklung von ca. 800 bis 1200.

Die Zusammenstellung der archäologischen Quellen bildet die Grundlage für Erkenntnisse zur baulichen Entwicklung der einzelnen Bischofssitze und für ihren Vergleich. Der Verfasser geht interdisziplinär vor und wendet neben archäologischen, geschichts- und naturwissenschaftlichen Methoden auch kunstgeschichtliche Vorgehensweisen an. Er betrachtet die Bistumszentren unter zahlreichen Gesichtspunkten, die er einleitend präzise vorstellt: Neben den Fragen nach dem Grund für die jeweilige Standortwahl und möglicherweise vorhandenen Vorgängersiedlungen berücksichtigt er Entwicklungsphasen und Struktur der Bischofssitze und ihrer zugehörigen Baulichkeiten wie zum Beispiel Dom, Friedhöfe, Bischofspaläste und Kurien oder Befestigungsanlagen. Der Vergleich zielt ab auf die Feststellung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden, ja möglicherweise existenter spezieller Bischofssitztypen.

Frank Wilschewski legt Schwerpunkte auf die Bischofssitze von Bremen und Verden an der Aller, da er in beiden Fällen zu Beginn seiner Tätigkeit einen besonders schlechten Forschungsstand antraf.

Was Bremen betrifft, so werden die schriftlichen und archäologischen Quellen übersichtlich dargestellt beziehungsweise beschrieben. Dies gilt insbesondere auch für den zuvor verworren wirkenden Forschungsstand unter Berücksichtigung der zahlreichen Abhandlungen von Wissenschaftlern und Nichtwissenschaftlern, die sich mit dem Bremer Bischofssitz auseinandergesetzt haben. Die wenigen bisher bekannten aussagekräftigen archäologischen Befunde wurden in der Literatur in vielen Fällen für sich allein betrachtet. Dem Autor gelingt es, die verschiedenen baulichen Elemente des Bischofssitzes (unter anderem Dom, Klausur, Nebenkirche, Friedhöfe, aber auch die weltliche Siedlung) und die jeweils festgestellten archäologischen Befunde mit den relevanten Schriftquellen zusammenzustellen und daraus wichtige Ergebnisse für den Vergleich mit den anderen von ihm untersuchten Kirchenzentren zu gewinnen.

In den Einzelanalysen gewinnt der Archäologe durch eine kritische Würdigung der zusammengetragenen Informationen neue Erkenntnisse. Für Bremen sei hier verwiesen auf den vielfach diskutierten Verlauf der Befestigung der Domburg, den Frank Wilschewski konkretisieren kann: zum einen anhand der Betrachtung des Höhenlinienverlaufs auf der Bremer Düne, zum anderen durch die genauere Lokalisierung der beiden Spitzgräben, die im Zuge des Luftschutzbunkerbaus auf dem

Domshof im Jahr 1940 von Ernst Grohne festgestellt wurden. Der Archäologe berücksichtigt zudem aktuelle Ergebnisse der Marktplatzgrabung von 2002 noch vor deren Publikation. Es gelingt ihm auch, Licht in das Dunkel um den sogenannten »Wilhadiblock« zu bringen, der zuvor als karolingische Burg angesprochen wurde, in deren indirektem Schutz die unbefestigte Bischofskirche und der Ufermarkt der Balge gelegen hätten. Wilschewski argumentiert plausibel, dass das Kirchenzentrum Bremens von Anfang an im Schutz einer eigenen Befestigung gelegen haben muss.

Der Bischofssitz Verden wird in ähnlich umfangreicher Weise beleuchtet. Als schwierig erweist sich in diesem Fall, dass nur wenige archäologische Quellen Hinweise auf Vorgängersiedlungen geben und diese zeitlich nur schwer eingeordnet werden konnten. Auch die episkopalen Befestigungsanlagen sind archäologisch schwer greifbar, hier wirkt sich jedoch die interdisziplinäre Vorgehensweise des Verfassers positiv aus, der markante Grundstücksgrenzen hinzuzieht und vier Befestigungsphasen ausmachen kann. In einem Exkurs rollt Wilschewski die Frage nach einer möglichen Bischofssitzverlegung von Bardowick nach Verden wieder auf, die er für unwahrscheinlich hält.

Für die Untersuchung der Bischofssitze Halberstadt, Hamburg, Hildesheim, Minden, Münster, Osnabrück und Paderborn verwendet der Verfasser die gleichen Kriterien wie für Verden und Bremen. Wenn sich insgesamt gesehen auch kein bestimmter »Bautyp Bischofssitz« feststellen lässt, so verfügen die betrachteten Beispiele dennoch über zahlreiche Übereinstimmungen, die Frank Wilschewski unter anderem in ihrer Lage innerhalb der Bistümer und innerhalb des überregionalen Verkehrsnetzes ausmachen kann sowie in den fränkischen Vorgängersiedlungen, die bereits über Saalkirchen verfügten. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die meisten der untersuchten Kirchenzentren Bezüge zu königlichem Besitz am Ort aufwiesen. In weitaus größerem Umfang als bisher vermutet waren zudem weltliche Gebäude innerhalb der episkopalen Gebiete vorhanden.

Der Vergleich erbringt somit Klarheit darüber, dass die karolingischen Bischofssitze des sächsischen Stammesgebietes trotz der unterschiedlichen Bauformen – die sich an die lokal unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten anpassten – planhaft angelegt wurden.

Frank Wilschewski gelingt es, trotz der sehr unterschiedlichen Forschungslagen, für jeden einzelnen Bischofssitz umfangreiches Material zusammenzutragen und aus den zum Teil schlecht dokumentierten oder noch nicht ausgewerteten archäologischen Funden und Befunden aussagekräftige Ergebnisse zu ziehen. Der effiziente Umgang mit der Fülle des Materials ist ebenso zu bewundern wie die gelungene sprachliche Vermittlung oftmals komplizierter Sachverhalte. Abgerundet wird das großformatige Mammutwerk durch eine üppige Bebilderung; unter den insgesamt 214 qualitativ hochwertigen Abbildungen sind Fotos, Grabungspläne und -zeichnungen sowie umfangreiches Kartenmaterial zu finden. Die Dissertation erschien als Band 46 der Studien der internationalen Architektur- und Kunstgeschichte. Die Historische Gesellschaft Bremen förderte ihr Erscheinen mit einem Druckkostenzuschuss.

*Karolin Bubke*

Wixforth, Harald: »unserer lieben ältesten Tochter« – 150 Jahre Bremer Bank (1856–2006). *Eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen* (hrsg. von der Eugen-Gutmann-Gesellschaft Dresden 2006). Bremen: Hauschild 2006. 412 S.

Aus Anlass des 150-jährigen Bestehens der *Bremer Bank* erschien 2006 im Bremer Verlag H. M. Hauschild aus der Feder des Bielefelder Wirtschaftshistorikers Harald Wixforth eine Geschichte dieses Unternehmens, die sich zugleich als »eine Finanz- und Wirtschaftsgeschichte der Hansestadt Bremen« (so der Untertitel) versteht. Wenn Autor und Herausgeber (letzterer ist die 2002 von der Dresdner Bank gegründete »Eugen-Gutmann-Gesellschaft«) dem Buch (als Titel) die Widmung »*Unserer lieben ältesten Tochter*« – 150 Jahre Bremer Bank voranstellen, wirft dies ein Schlaglicht auf die lange Tradition der Bremer Bank, die – kurioserweise – älter ist als ihre Mutter, die Dresdner Bank. 1856 von Bremer Kaufleuten gegründet, wurde die Bremer Bank 1895 im Zuge der Bankenkonzentration im Kaiserreich von der Dresdner Bank (gegründet 1872) übernommen, unter Beibehaltung ihres traditionellen Namens mit dem Zusatz »Filiale (später: Niederlassung) der Dresdner Bank in Bremen«. Wenn Wixforth davon ausgeht, dass die Bank »die gesamte Wirtschaftsentwicklung der Hansestadt in den letzten 150 Jahren mit geprägt« habe, trifft dies besonders auf das 19. Jahrhundert zu, als die Bank sowohl die üblichen Bankgeschäfte betrieb als auch als Notenbank der Hansestadt fungierte. Nach der Reichsgründung und der Erweiterung der Bankenlandschaft verlor die Bremer Bank zwar relativ an Bedeutung, blieb aber bis heute ein bedeutender Faktor am Finanzplatz Bremen.

Mag die Rolle des Geldes als *Movens* der wirtschaftlichen Entwicklung im Sinne eines »*money makes the world go round*« auch gelegentlich überzeichnet werden, so ist andererseits nicht zu bestreiten, dass monetäre und finanzielle Faktoren entscheidenden Einfluss auf die Wirtschaft nehmen, sie andererseits aber auch von realwirtschaftlichen Entwicklungen mitgeformt werden. Wixforth ist es gelungen, diese Wechselwirkungen für den Finanzplatz Bremen deutlich zu machen. Dabei kommt durch die breit angelegte und sorgfältige Auswertung des Historischen Archivs der Dresdner Bank (wo auch die Akten der Bremer Bank aufbewahrt werden) manches zum Vorschein, was den Stand der bremischen Finanz- und Wirtschaftsgeschichte wesentlich bereichert. Letztere muss zwar nicht umgeschrieben werden; aber eine Vielzahl bisher unbekannter Fakten und Erkenntnisse trägt nicht unerheblich zur Erweiterung des wirtschaftshistorischen Horizonts bei. In diesem Kontext geht der Autor auch unbequemen Fragen nicht aus dem Wege, so dass sich keineswegs der Eindruck einer vordergründigen »Hofberichterstattung« aufdrängt. Lob verdienen darüber hinaus die gute Verständlichkeit des Buches, seine anschauliche Bebilderung und die aufwändige Aufmachung.

Wesentlicher Anlass für die Entwicklung von Banken waren in wirtschaftshistorischer Perspektive vor allem die Überwindung der Zahlungsmittelknappheit, die sichere Verwahrung von Geld und die Vereinfachung des Zahlungsverkehrs. Ohne ein effizientes Geldwesen drohten Handel und Wandel Stagnation und Niedergang. Nachdem sich in Hamburg mit der Gründung der wegweisenden Hamburger Bank (1619) längst bargeldlose Verrechnungen durchgesetzt hatten, übernahmen in Bremen anfänglich Makler den Geldwechsel, die Verwahrung von Geldbeträgen und das Forderungsinkasso. Gleichwohl blieb der Mangel an Zahlungsmitteln lange Zeit chronisch. Die Gründung einer eigenen bremischen Notenbank mit dem Recht der Notenemission scheiterte zunächst an grundsätzlichen lokalen Bedenken gegen die Einführung von Papiergeld (dem man im Unterschied zu Gold- und Silbermünzen nicht so recht traute) sowie später an der Frage, ob Gold oder Silber als Basis des

Geldumlaufs dienen sollten. Zwischenzeitlich wurde der Zahlungsverkehr durch die Vervollkommnung des Wechseldiskonts und die gegenseitige Verrechnung von Wechselforderungen erleichtert. Der zukunftsweisende Schritt von 1799, einer »*Warenbank*« das Recht zu verleihen, »Staatsbillets« als Zahlungsmittel in Umlauf zu bringen, die durch den Wert von in der Stadt gelagerten Waren gedeckt waren, wurde bereits ein Jahr später wieder aufgegeben. Halten konnte sich dagegen die 1817 gegründete *Diskontokasse*, deren primärer Zweck der Ankauf von Wechseln und die Versorgung der Kaufmannschaft mit Bargeld war. Mit dem *Privatbankhaus Carl F. Plump & Co* wurde 1828 außerdem eine erste Privatbank in Bremen gegründet. Darüber hinaus konnte sich 1825 – zwar in der Rechtsform eines privaten Vereins, aber mit enger öffentlicher Verankerung – eine städtische Sparkasse etablieren, die vor allem Ersparnisse von Bürgern als Einlagen entgegen nahm, um sie als Hypothekendarlehn, den Ankauf von Wechseln und die Kreditvergabe an kleine und mittlere Unternehmen weiterzureichen. Die Bedeutung der Sparkasse für den Zahlungsverkehr blieb zunächst eher nachrangig.

Die Revolution von 1848 und die damit einhergehenden politischen Umwälzungen schärften den Blick für die anhaltenden Probleme im Geld- und Kapitalverkehr in Bremen. Der Mangel an Zahlungsmitteln war nach wie vor chronisch; außerdem gebrach es an langfristigem Kapital für den Ausbau der städtischen Infrastruktur, die vor allem im Strom- und Hafenausbau das wirtschaftliche Überleben der Stadt sicherte. So nahm die Gründung einer eigenen, bremischen Notenbank konkrete Gestalt an. Senat und Kaufmannschaft waren sich vor allem darin einig, die bremische Geldversorgung nicht in fremde Hände fallen zu lassen. Nach längeren Diskussionen einigte man sich schließlich darauf, den geplanten Notenumlauf ausschließlich durch Gold zu decken; Silber diente lediglich der Herstellung von Scheidemünzen. Das 1855 vorgelegte Statut zur Gründung einer *Bremer Bank* sah die Rechtsform einer Aktiengesellschaft vor, deren Grundkapital 2,5 Mio. Taler auf Goldbasis durch Emission von 10.000 Aktien zu je 250 Talern aufgebracht werden sollte. Der Notenumlauf durfte das Aktienkapital und den Reservefond nicht sprengen. Das Gesamtkonstrukt der Bank war darauf angelegt, einerseits die Zahlungsmittelknappheit in Bremen zu lindern, andererseits aber den Geldumlauf sorgfältig zu dosieren, um dadurch das Vertrauen in die Banknoten und den Wert des Geldes zu sichern.

1856 wurde das Statut von Senat und Bürgerschaft genehmigt und zugleich die Bremer Bank mit der Diskontokasse verschmolzen. Durch Stimmrechtsbeschränkung wurde sichergestellt, dass sich bei der Bank Einzelinteressen nicht durchsetzen konnten und das neue Institut der gesamten bremischen Kaufmannschaft und allen Gewerbetreibenden diene. Gleichwohl sicherten sich die bekannten Honoratioren der Stadt, an der Spitze der Reeder Hermann Henrich Meier, durch die Besetzung des einflussreichen *Verwaltungsrats* wesentlichen Einfluss auf die Geschicke der Bank; der Handlungsspielraum des Direktoriums blieb dagegen vergleichsweise gering.

Das große Vertrauen in die neue Bank zeigte sich in einer mehr als 200fachen Überzeichnung des Grundkapitals. Die auf Taler lautende Emission von Banknoten erfolgte auf der Basis strenger Golddeckungsvorschriften und der Goldeinlöspflicht. Ein Drittel des Notenumlaufs musste durch Münzen oder Barren in Gold bei der Bank vorrätig sein, um in jedem Fall den Umtausch von Noten in Münzen zu gewährleisten; denn immer noch waren die Bürger gegenüber dem Papiergeld misstrauisch. Neben der Funktion als Notenbank erfüllte die Bremer Bank aber auch Geschäftsbankfunktionen, indem sie (wie zuvor die Diskontokasse) den Wechseldiskont und darüber hinaus den Handel mit Wertpapieren und Edelmetallen betrieb, verzinsliche Einlagen entgegennahm, Darlehn gewährte und die Kontoführung für Bremer Staatsbürger übernahm. Die Dividende war auf 4 % beschränkt; darüber hin-

aus gehende Gewinne erhöhten den Reservefonds. Da es noch kein arbeitsintensives Massengeschäft gab, blieb die Belegschaft zunächst auf rund ein Dutzend Personen beschränkt. Die Geschäfte wurden 1856 in provisorisch hergerichteten Räumen im Haus Schütting abgewickelt; wenig später erfolgte der Umzug in eigene Geschäftsräume in der Katharinenstraße. Eine erste Bewährungsprobe bestand die Bank während der Krise von 1857, als sie der bremischen Wirtschaft durch den unbeirrten Ankauf von Wechseln die erforderliche Liquidität sicherte. 1859 platzierte sie am Kapitalmarkt zudem eine erste bremische Staatsanleihe, deren Mittelaufkommen der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen diente. Später folgten weitere Anleihen, was die Reputation der Bremer Bank als Emissionsinstitut festigte, wengleich sich zunehmend auch die Sparkasse auf diesem Sektor profilieren konnte. Auch die Verwaltung der Gelder der Staatskasse wurde der Bremer Bank übertragen und damit ihre Bedeutung als Hausbank des Staates unterstrichen.

Die Reichsgründung von 1871 verringerte Bremens Eigenständigkeit; nunmehr wurden neue, reichseinheitliche Maße und Gewichte eingeführt; Taler und Groten wurden durch Mark und Pfennig ersetzt. Die Einführung der Goldmark (1871) bedeutete zwar die Abschaffung der währungspolitischen Autonomie Bremens; durch die Erweiterung des Währungsgebiets wurde aber andererseits die Kapitalbeschaffung von Staat und Unternehmen erleichtert. Die wirtschaftliche Entwicklung nach der Reichsgründung war, nach einem kurzen Boom, zunächst durch die sog. »Gründerkrise« und eine lang anhaltende Rezession geprägt. In den Rezessionsjahren entbrannte in Bremen ein heftiger Streit um den Beitritt der Hansestadt zum Zollverein, den zunächst die Beitrittsgegner für sich entschieden, denen im Interesse der Handelsfreiheit am Zollausschluss der Hansestadt gelegen war. Bremen zahlte dafür jedoch einen hohen Preis; denn auf Grund der Bremen umgebenden hohen Zollmauern konnte sich auf dem eigenen Territorium so gut wie keine Industrie entwickeln, weil bremische Industrieprodukte auf Grund der hohen Importzölle des Zollinlands (zu dem auch die oldenburgischen und preußischen Nachbargemeinden gehörten) nicht wettbewerbsfähig waren. Das bremische Handelskapital machte aus der Not eine Tugend, indem es im nichtbremischen Umland große Industriebetriebe gründete, die über Bremen eingeführte Rohstoffe zu Halbfertig- und Fertigwaren verarbeiteten, besonders Textilbetriebe in Delmenhorst und den damals noch preußischen Gemeinden Blumenthal und Hemelingen. Erst 1888 trat Bremen dem Zollverein bei, wobei dem Stadtstaat vom Reich der Betrieb eines *Freihafens* zur zollfreien Abwicklung überseeischer Handelsgeschäfte konzedierte wurde. Mit Beginn der 1890er Jahre setzte dann, nur durch kurzzeitige Rezessionen unterbrochen, bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein beispielloser Boom ein, von dem Bremen mit seinen internationalen Handelsbeziehungen und der nachgeholten Industrialisierung in besonderer Weise profitierte und der die Stadt mit der Errichtung repräsentativer Bauten und öffentlicher Anlagen bis heute prägt.

Hohes Wirtschaftswachstum, ein steiler Anstieg der Einwohnerzahl und der sich rasch mehrende Reichtum der Bürger machten den Standort Bremen indes auch für andere Banken interessant. Nachdem bereits 1871 die Deutsche Bank eine Filiale in der Hansestadt gegründet hatte, kam es im Laufe der Zeit zu weiteren Niederlassungen, aber auch zur Übernahme bremischer Banken durch überregionale Institute, mit der Folge eines verstärkten Bankenwettbewerbs. Dabei büßten einzelne Banken ihr Lokalkolorit ganz oder teilweise ein. Die Bremer Bank verlor endgültig ihr Notenprivileg (1889), nachdem sie bereits zuvor die Notenausgabe für das Bremer Staatsgebiet in enger Abstimmung mit der 1875 gegründeten Reichsbank durchführen musste. Dieser Schritt verschaffte ihr andererseits größere Handlungsspielräume bei der Konditionengestaltung im rein kommerziellen Geschäft. Um sich im wachsen-

den Wettbewerb besser zu positionieren, lag nunmehr ein Zusammengehen mit anderen Banken nahe. In dieser Situation unterbreitete 1890 die Dresdner Bank der Bremer Bank ein erstes Übernahmeangebot durch einen Aktientausch. Nachdem in Verhandlungen zwischen den Repräsentanten beider Banken eine ausgeprägte regionale Autonomie, abgesichert durch ein spezielles »Lokalcomité« und die Beibehaltung des Namens Bremer Bank (mit dem Zusatz »Filiale der Dresdner Bank in Bremen«), vereinbart wurde, kam es 1895 zur endgültigen Fusion bzw. Übernahme. Ein Jahrzehnt später bezog die Bremer Bank ihre neuen Geschäftsräume in einem repräsentativen Neubau im Stil der Neorenaissance am Domshof. Sie blieb ungeachtet des verlorenen Notenprivilegs Hausbank des bremischen Staates und passte zugleich ihre Geschäfte dem bremischen Strukturwandel an, indem sie ihr Engagement bei der Finanzierung der stark expandierenden bremischen Industrie verstärkte, ohne sich aus der »klassischen« Finanzierung von Außenhandel und Schifffahrt zurückzuziehen.

Der Erste Weltkrieg schnitt die bremische Wirtschaft weitgehend von ihren internationalen Verbindungen, vor allem von ihren Importmärkten, ab; darüber hinaus erlitt die bremische Handelsflotte erhebliche Verluste. Nach Ende des Weltkriegs und Überwindung der Wirren der Bremer Räterepublik kam es zunächst, gefördert durch die Scheingewinne schleichender Inflation und einen dadurch ausgelösten Gründungs- und Investitionsboom, zu einem Aufschwung. Dieser mündete ab 1923 in eine beispiellose, desaströse Geldentwertung, auf die die bremische Wirtschaft mit der Einführung eines »Bremer Dollar« reagierte, der durch Devisenbestände des bremischen Außenhandels gedeckt war und auf Grund seiner hohen Akzeptanz bis Sommer 1924 als Zahlungsmittel in Umlauf blieb. Nach der erfolgreichen Stabilisierung der Währung durch Einführung der Rentenmark (November 1923) und (im Sommer 1924) der Reichsmark erholte sich die Wirtschaft wieder; die Arbeitslosigkeit in Bremen bewegte sich allerdings über dem Reichsdurchschnitt. Rationalisierung, Unternehmenskonzentration und Neugründungen prägten die weitere wirtschaftliche Entwicklung Bremens, wobei zur Sicherung spezifisch bremischer Interessen der Senat besonders eng mit dem Bremer Bankier Johann Fr. Schröder und seiner *J. F. Schröder-Bank* zusammenarbeitete. Der Strukturwandel der bremischen Wirtschaft, in dessen Verlauf der Außenhandel gegenüber der industriellen Entwicklung relativ an Bedeutung verlor, blieb auch auf die Geschäftspolitik der Bremer Bank nicht ohne Auswirkungen. So drängten Kredite an Industriebetriebe weiter in den Vordergrund, ebenso die profitable Beteiligung an den Emissionen bremischer Aktiengesellschaften.

Die 1929 hereinbrechende Weltwirtschaftskrise setzte in Bremen mit der drohenden Schließung der Großwerft AG »Weser« und dem Konkurs der *Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei* (kurz: *Nordwolle*), dem seinerzeit größten europäischen Textilkonzern mit Sitz in Bremen, weit über Deutschland hinaus sichtbare Fanale. Die Arbeitslosigkeit stieg dramatisch; im Herbst 1932 waren in Bremen bei 80 Tausend Beschäftigten gut 40 Tausend Menschen arbeitslos; die sprunghaft wachsende Hoffnungs- und Perspektivlosigkeit war auch in Bremen Wasser auf die Mühlen radikaler politischer Parteien am rechten und linken Rand. 1931 löste die Zahlungsunfähigkeit der Nordwolle mit der Schließung der *Darmstädter und Nationalbank (Danatbank)*, der Hausbank des Unternehmens, eine verheerende Bankenkrise aus, die auch die *J. F. Schröder-Bank* existentiell bedrohte. Als letztere ihre Insolvenz bekannt geben musste und eine weitere Zuspitzung der Bankenkrise in Bremen drohte, entschied der Senat, die Schröder-Bank mit erheblichem finanziellen Aufwand zu sanieren. Der bremische Staat wurde dadurch neuer maßgeblicher Anteilseiger. Die Schröder-Bank wurde nach Reorganisation ihrer Geschäfte unter dem Namen *Norddeutsche Kreditbank* weitergeführt.

Auch die Bremer Bank konnte sich der Dramatik der Krise nicht entziehen; allerdings hatte sie sich durch kluge Rückstellungspolitik und Diversifizierung ihres Kreditportfolios gegen Risiken so gewappnet, dass sie gegen existentielle Kreditausfälle gefeit blieb. Andererseits verlor sie im Zuge der drastisch gestiegenen Staatsverschuldung und des zunehmenden Staatsinterventionismus gegenüber staatsnahen Banken, darunter auch der Sparkasse, an Boden. Gleichwohl blieb sie auf Grund ihrer vergleichsweise großen Autonomie und regionalen Verbundenheit dem Senat in der existentiellen Krise von 1931 durch beherzte Überbrückungskredite eine wesentliche Stütze. 1932 wurde auf Betreiben der Reichsregierung in Berlin die Dresdner Bank mit der Danatbank verschmolzen; durch die damit einhergehende Übernahme der bremischen Danatbank-Filiale konnte die Bremer Bank einerseits ihre Geschäfte ausweiten. Da ihr andererseits einige riskante und wenig ertragreiche Engagements der Danatbank zufielen, blieb die Bilanz der Fusion eher gemischt. Unstreitig ist jedoch, dass die Bremer Bank dank kluger Geschäftspolitik die Krise besser meisterte als andere Banken, darunter auch ihre Muttergesellschaft Dresdner Bank, der zeitweise sogar Zahlungsunfähigkeit und Schließung drohten. Dies alles konnte indes den relativen Bedeutungsverlust der Bremer Bank als Hausbank des Staates und Finanzierungsinstitut der gewerblichen Wirtschaft nicht verdecken.

Ein gravierender Einschnitt erfolgte durch die Machtergreifung der Nationalsozialisten. Sie höhnte das politische und wirtschaftliche Fundament des Stadtstaates nachhaltig aus. Bremen verlor seine politische Unabhängigkeit. In wirtschaftlicher Hinsicht trugen mehrere Faktoren zur Veränderung der Wirtschaftslandschaft und Geschäftspolitik der Banken bei: Das auf Aufrüstung und Kriegsvorbereitung angelegte Autarkiestreben der NS-Herrschaft beeinträchtigte den bereits in der Weimarer Zeit beschädigten Außenhandel; statt dessen gewannen industrielle Rüstungsbetriebe erheblich an Bedeutung, in Bremen vor allem Schiffswerften, der Flugzeug- und der Fahrzeugbau. Zugleich verstärkte sich der Einfluss des Staates auf die Wirtschaft; die freie Preis- und Lohnbildung wurden eingeschränkt, die Produktion staatlichen Auflagen unterworfen und die Betriebe von Staatsaufträgen abhängig. Im Bankenbereich gewann die öffentliche Kreditwirtschaft gegenüber privaten Instituten weiter an Bedeutung. So beschloss der Senat bereits 1933 die Gründung einer eigenen Landesbank, die im Dezember 1937 durch Verfügung des Reichswirtschaftsministeriums mit der *Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg* zur *Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen* zusammengeschlossen wurde. 1938 kam es zur Gründung einer neuen *Bremer Landesbank*, die arbeitsteilig das kurzfristige Kreditgeschäft und Aufgaben im Verrechnungsverkehr der Banken untereinander (Clearing) übernahm, während sich die Staatliche Kreditanstalt auf die Finanzierung langfristiger Investitionen konzentrierte.

Der zunehmende Staatsinterventionismus verstärkte die Gefügigkeit von Unternehmen und Banken gegenüber dem nationalsozialistischen Machtapparat und der staatlichen Administration. Dies betraf in besonderer Weise den mörderischen Antisemitismus der Nationalsozialisten, der auch in Bremen von Beginn an zu antijüdischen Maßnahmen führte. Jüdische Bürger wurden systematisch aus dem Wirtschaftsleben verdrängt, gedemütigt, ihres Eigentums beraubt, vertrieben und schließlich (ab Herbst 1941) in die physische Vernichtung deportiert.

Wixforth legt in diesem Kontext dar, dass die Bremer Bank ähnlich anderen Banken in die »Arisierung« und Konfiskation jüdischen Vermögens involviert war und sie hierin u. a. die Möglichkeit einer Kompensation rückläufiger Erträge in traditionellen Geschäftsfeldern erblickte. Zentrale Instrumente der »Arisierung« waren die von auswanderungswilligen Juden zu entrichtende »Reichsfluchtsteuer« und, seit 1938, eine vom Reich festgelegte Vermögensabgabe als sog. »Sühneleistung«, beide faktisch

Enteignungsmaßnahmen. Bei der »Verwertung« jüdischer Vermögenswerte sind nach Wixforth die Handlungsspielräume der Bank indes insofern gering gewesen, als der unmittelbare Auftrag dazu von der bedrängten jüdischen Kundschaft selbst kam. Die Verwertungserträge seien ohnehin nicht der Bank, sondern dem Staat zugefallen. Insgesamt sei die Verstrickung der Bremer Bank im Gegensatz zur Muttergesellschaft mit ihren ungleich engeren Beziehungen zu maßgeblichen Entscheidungsträgern des NS-Herrschaftsapparats vergleichsweise gering gewesen; eine Bereicherungsabsicht ließe sich jedenfalls nicht nachweisen. Hierzu ist anzumerken, dass die Dresdner Bank nicht nur als »Hausbank« der SS fungierte, sondern der SS auch personell eng verbunden und spätestens seit Frühjahr 1942 über den Genozid an den Juden informiert war. Nach anfänglicher Verdrängung und Leugnung hat sich die Dresdner Bank später offensiv ihrer Vergangenheit gestellt und dazu durch Öffnung ihres Archivs eine umfangreiche, schonungslose Untersuchung (unter dem Titel »Die Dresdner Bank im Dritten Reich«, herausgegeben von Klaus-Dietmar Henke) ermöglicht. An dieser Untersuchung hat Wixforth mitgewirkt.

Die Aktivitäten der Bremer Bank passten sich dem wirtschaftspolitischen Paradigmenwechsel der NS-Herrschaft an: Zug um Zug mit der schrumpfenden Außenhandelsfinanzierung und dem rückläufigen Devisen- und Sortengeschäfts gewann vor allem das Einlagengeschäft (Sparen wurde als nationale Pflicht deklariert) an Bedeutung. Die Spareinlagen wurden als Kredite in die Rüstungs- und Kriegswirtschaft geschleust; überschüssige Depositen legte die Bank u. a. als Nostroguthaben bei der Zentrale der Dresdner Bank an. Die mehr oder minder zentral verwaltete NS-Wirtschaft beeinträchtigte zwar die Expansion der Bank und vertrieb sie aus traditionellen Geschäftsfeldern; sie konnte aber ungeachtet der wachsenden Konkurrenz öffentlich-rechtlicher und anderer staatsnaher Banken mehr oder minder risikolose Erträge erzielen und sich erfolgreich an den zunehmend regulierten Finanzmärkten halten. Auch während des Krieges hielt diese Entwicklung an.

Ein recht kurzer, aber prägnanter Abschnitt des Buches, befruchtet durch die Mitautorenschaft von Friedrich Wilhelm Bracht als langjährigem Geschäftsführer der Bremer Bank, widmet sich der Nachkriegszeit, zu der in Kürze umfangreichere Darstellungen erwartet werden. Sie war in Bremen, wie andernorts, durch Versorgungsengpässe, Zwangsbewirtschaftung und den Schwarzmarkt geprägt. Die Produktion kam angesichts der starken Kriegszerstörungen, Demontagen, Reparationslieferungen und der Devisenbewirtschaftung nur langsam wieder in Gang; die Bevölkerung war mehr oder minder demoralisiert und kämpfte um ihr Überleben, zumal die Stadt ungeachtet ihrer Zerstörungen Zigtausende von Flüchtlingen und Vertriebenen aufzunehmen hatte. Von einer »Stunde Null« kann aber gleichwohl nicht die Rede sein; denn 1945 hatten das Wissen und Können der Bevölkerung sowie wesentliche Teile der öffentlichen Infrastruktur überlebt; auf ihnen konnte später das sog. Wirtschaftswunder aufbauen.

Ab 1948 wurden mit der Währungsreform, dem Übergang zur sozialen Marktwirtschaft (mit der Aufgabe der Bewirtschaftung und der Preisfreigabe) und den Hilfslieferungen des Marshallplans (größenteils über die bremischen Häfen) wesentliche Grundlagen für den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft gelegt. Nach einer vorübergehenden Phase der Stagnation brachte dann der Korea-Krieg ab 1950 den entscheidenden Schub für den wirtschaftlichen Aufschwung. Die bremische Wirtschaft hatte von nun an, vor allem auch durch den Wegfall der alliierten Schiffbaubeschränkungen, stärker als andere Regionen an dem stürmischen Aufschwung teil. Der Boom begünstigte den schnellen Abbau der Arbeitslosigkeit ebenso wie den spektakulären Anstieg der Staatseinnahmen, der zur Modernisierung der Infrastruktur, zu Industrieansiedlungen, großzügigen Sozialleistungen und für den öffentlichen

Wohnungsbau genutzt wurde. Um 1960 erreichte das Land in Regie des legendären Bürgermeisters Wilhelm Kaisen den Gipfel seiner Erfolge.

Einen ersten Einbruch bedeutete 1961 der Konkurs des Automobilherstellers Borgward, durch den in Bremen rund zwanzigtausend (nicht, wie fälschlich bei Wixforth, 2 000) Arbeitsplätze verloren gingen. Zwar sorgte der anhaltende Boom in den 1960er Jahren für eine schnelle Wiedereingliederung der Arbeitslosen in den Arbeitsmarkt; aber schon bald mehrten sich die Zeichen struktureller Probleme mit einem weiteren Bedeutungsverlust des klassischen Außenhandels und der Schifffahrt sowie der wachsenden Abhängigkeit des Landes von einzelnen Branchen. Die Wirtschaftspolitik des Landes setzte unter dem Druck industrieller Großbetriebe und ihrer gut organisierten Arbeitnehmervertretungen mehr oder minder auf Strukturhaltung. Nachdem die frühen 1970er Jahre dem Schiffbau noch einmal eine Blüte beschert und diese den längst fälligen Strukturwandel verdeckt und hinauszögert hatte, setzte mit den Währungsturbulenzen der 1970er Jahre, dem Beginn der Ölkrise (1973), enormen Kosten- und Preissteigerungen und der sich verschärfenden internationalen Konkurrenz ein wirtschaftlicher Einbruch ein, der für Bremen nachhaltige Folgen hatte. Besonders Werften, Stahlindustrie, Luftfahrtindustrie und Fischwirtschaft gerieten in den Strudel von Krisen und ließen die Arbeitslosenzahlen weit über den Bundesdurchschnitt in die Höhe schnellen. Weil die Große Finanzreform von 1969 durch Einführung des Wohnsitzprinzips Bremen zugunsten seines Umlands (in dem Zigtausende von Pendlern wohnten) zugleich einen großen Teil seiner Lohnsteuereinnahmen beraubte, geriet das Land im Länderfinanzausgleich in eine Nehmerposition. Wachsende Arbeitslosigkeit, steigende (und großzügige) Sozialausgaben, die Gründung einer Universität und eine antizyklisch angelegte Finanzpolitik sorgten zugleich für einen steilen Anstieg der Staatsausgaben und trieben das Land in eine dramatische Schuldenfalle, aus der es sich bis heute nicht befreien konnte.

Seit den 1980er Jahren begann der Senat mit einem Umsteuern der Entwicklung, bei der wissensbasierte Branchen, mittelständische Unternehmen und Dienstleistungen ein stärkeres Gewicht erhielten. Die verfestigten Altstrukturen hielten dem Wandel indes noch lange Zeit stand. Fanale setzten die Schließung der Großwerften A.G. »Weser« (1983) und der Zusammenbruch des Bremer Vulkan (1996).

Die deutschen Großbanken wurden nach dem Kriege auf Grund ihrer Verstrickung in die NS-Herrschaft zunächst zerschlagen, in einzelne Institute aufgelöst und unter alliierte Verwaltung gestellt. Außerdem erhielten sie neue Namen. Als einzige Filiale einer Großbank behielt die Bremer Bank ihre alte Bezeichnung, allerdings ohne den Zusatz »Filiale der Dresdner Bank«. 1947 wurde die Bremer Bank eines der elf Nachfolgeinstitute der Dresdner Bank; sie führte ihr operatives Geschäft in eigener Verantwortung. 1957 erfolgte dann der Wiederezusammenschluss mit dem Mutterhaus mit seiner neuen Zentrale in Frankfurt. Die Bremer Bank wurde eine von 14 so genannten Niederlassungen mit erheblichen eigenen Kompetenzen für den Raum Bremen / Nordwest-Niedersachsen einschließlich Osnabrück.

Ihr Geschäftsumfang nahm mit der Währungsreform kontinuierlich zu. Mit dem Wirtschaftswunder begann das Einlagen- und Kreditgeschäft kräftig zu expandieren, und die Bremer Bank hatte unter Anknüpfung an alte Verbindungen und Geschäftsfelder teil am Boom der bremischen Wirtschaft. Umgekehrt litt sie später unter dem Rückgang spezifischer Wirtschaftszweige wie Außenhandel und Schifffahrt, dem zunehmenden Bankenwettbewerb mit dem Erstarken von Sparkassen und Landesbank sowie darüber hinaus auch unter dem evidenten Zentralitätsverlust in Bremen, in dessen Verlauf mehr und mehr bremische Betriebe unter den Einfluss auswärtiger Zentralen gerieten, die ihre finanziellen Transaktionen nicht länger über regionale Banken bzw. die Filialen von Großbanken abwickelten. Auch ging die Strukturkrise

der bremischen Wirtschaft nicht spurlos an der Bremer Bank vorüber; ihr Engagement als eine der maßgeblichen Hausbanken des Bremer Vulkan konnte sie jedoch durch sorgfältige Risikoabsicherung weitgehend verlustfrei abwickeln.

2001 übernahm der Allianz-Konzern die Dresdner Bank. Gestützt auf erhebliche Umstrukturierungen und Rationalisierungsmaßnahmen (die auch in Bremen zu einem starken Arbeitsplatzabbau führten) konnte sich die Bremer Bank im letzten Jahrzehnt im regionalen Bankenwettbewerb behaupten und an der insgesamt positiven Wirtschaftsentwicklung der bremischen Wirtschaftsregion teilhaben. Dabei hat sich ihr Geschäftsprofil im Laufe ihrer langen Geschichte dem anderer Geschäftsbanken weitgehend angeglichen. Die Gründung des Deutschen Reichs führte zum Verlust des Notenbankprivilegs; traditionelle hanseatische Geschäftsfelder verloren an Bedeutung; durch den Wegfall von Unternehmenszentralen in Bremen und die Bündelung von Aktivitäten in der Frankfurter Hauptniederlassung büßte die Bremer Bank Kompetenzen ein. Gleichwohl ist ihr bis heute ein Goodwill erhalten geblieben, der ein besonderes Lokalkolorit ausstrahlt und dessen nachhaltiger Pflege gewiss auch die rezensierte Veröffentlichung dient.

*Karl Marten Barfuß*

*Denkmalpflege in Bremen*

*(Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen)*

Aus: Heft 4, 2007

Georg Skalecki, Denkmalpflege an der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche in Bremerhaven, S. 8-14. – Dirk J. Peters, Geschichte und Restaurierung der denkmalgeschützten Museumsbark SEUTE DEERN des DSM, S. 15-24. – Rolf Kirsch, Deutsches Schiffahrtsmuseum und Museumsflotte unter Denkmalschutz, S. 27-35. – Dirk J. Peters, Vergangene Hafenwelten. Eine Bilanz der Verluste und Erfolge bei der Erhaltung schiffahrtsbezogener Bauten in Bremerhaven von 1983 bis 2006, S. 42-59. – Hartmut Bickelmann, Baugestaltung im Umbruch. Mietwohnungsbau des späten 19. Jahrhunderts im Umkreis der Heinrichstraße in Bremerhaven-Lehe, S. 60-70. – Rolf Kirsch, Die Restaurierung der Osterholzer Friedhofskapelle, S. 71-75. – Alexandra Kühne, Altes Pumpwerk mit neuem Leben gefüllt. Von »Schieten-Alfes« bis zu den ersten Spülklosetts. S. 76-80. – Rolf Kirsch, Neu unter Schutz gestellte Kulturdenkmale in Bremen, S. 81-87 [Unterschutzstellung der U-Boot-Bunkerwerft »Valentin«, der Getreideverkehrsanlage und verschiedener Speicher und Schuppen in den bremischen Häfen].

*Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte*

Aus: Heft 16/17, 2006

Hans-Peter Klausch, Von der Wehrmacht ins KZ – vom KZ in die Wehrmacht. Der Bremer SAW-Häftling Heinrich Knauer, S. 5-29. – Annika Hoffmann, »Viel zu gewissenhafte Bremer Kaufleute...« Betäubungsmittel in Bremen bis in die 1920er Jahre, S. 47-64. – Karin Kuckuk, Maurice Disch. Vom Kommunisten zum Geschichtenerzähler, S. 71-82. [Biographische Skizze eines in den 20er Jahren in Bremerhaven aktiven Linksradikalen]

Aus: Heft 18, 2006

Peter Kuckuk, Die Rätebewegung in den Unterweserstädten Bremerhaven, Geestemünde und Lehe 1918/1921 – Eine Skizze, S. 5-37. – Jörg Wollenberg, »Es muss Platz sein für den Lautréamont und Rimbaud des Kommunismus!« (Peter Weiss). Zur Linken und den syndikalistischen Tendenzen in der Arbeiterbewegung, S. 38-57. – Jens Böhrnsen, Nachruf auf Annemarie Mevissen, S. 81-86. [Redetext der Trauerfeier vom 24. 7. 2006] – Anna Maria Pedron, Kontakte und Konflikte: Deutsch-Amerikanische Begegnungen im besetzten Bremen, 1945-1949, S. 87-90. [Projektskizze]

*Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*

Aus: Bd. 92, 2006

Joist Grolle, Die Hamburg-Kritik des aufgeklärten Publizisten Ludwig von Heß, S. 1-32. – Stephen Pielhoff, Religiosität und Gemeinsinn. Über Ideal und Praxis der Armenpflege bei Ferdinand Beneke (1822-1832), S. 33-51. – Sigrid Schambach, Von der Gewerbeschule zum Technikum. Die Anfänge der Ingenieurausbildung in Hamburg zwischen 1860 und 1914, S. 53-84. – Kai Sammet, Imaginäres Objekt, mentale Topographien. Hamburgs Planungen für eine »dritte Irrenanstalt« 1909-1916, S. 85-112. – Rainer Nicolaysen, Für Recht und Gerechtigkeit. Über das Leben der Juristin Magdalene Schoch (1897-1987), S. 11-143.

*Hansische Geschichtsblätter*

Aus: Band 124, 2006

Justyna Wubs-Mrozewicz, Heinrich von Hasselt, Rebell und Bergenfahrer aus Deventer, S. 1-20. – Mike Burkhardt, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter – Organisation und Struktur, S. 21-70. – Doris Bulach, Ausgrenzung, Eingrenzung, Assimilation? Slawen und Deutsche im mittelalterlichen Handwerk des südlichen Ostseeraums und Brandenburgs, S. 71-91. – Rolf Gelius, Vom Nutzen einer hansischen Warenkunde, S. 93-114 (Neben methodischen Überlegungen findet sich als Beispiel ein enzyklopädisch angelegter Artikel über das Handelsprodukt Asche). – Stuart Jenks, Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411. Anleitung zur digitalen Edition in einer neuen Reihe, S. 115-116. – Derselbe, Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411. Einleitung, S. 117-158. – Marko Andrej Pluns, Zur Rostocker Universitätsgeschichte im 15. und 16. Jahrhundert: Stadt, Landesherr und wendische Städte – ein altes Thema neu beleuchtet, S. 159-168.

*Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde*

Aus: Bd. 86, 2006

Andreas Kammler, »...umme dat kraveel...« – Schiffbau in Lübeck 1477, S. 11-21 [Schiffbauvertrag der Stadt Lübeck mit einem Schiffszimmermann]. – Ortwin Pelc, Die Reisen des Zacharias Meier nach Russland 1586, S. 23-39 [Edition des Reiseberichts des hansischen Gesandten nach Moskau]. – Indravati Félicité, Die Anstellung der Vertreter der Hansestädte am französischen Hof im 18. Jahrhundert, S. 67-80 [gemeinsame hanseatische Agenten der Städte Lübeck, Bremen und Hamburg]. – Michael Hundt, Lübeck und das Ende des Alten Reiches in den Jahren 1803 bis 1806, S. 81-98. – Joachim Lilla, Die Vertretung der freien und Hansestadt Lübeck im Bundesrat, Staatenausschuß und Reichsrat (1867 bis 1934), S. 153-182 [mit Biografien der Vertreter, darunter auch die Bremer Bevollmächtigten Friedrich Krüger, Victor Marcus, Alfred Pauli, Karl Sieveking]. – Günter Meyer, Der Hanseatische Flughafen auf dem Priwall im Streckennetz der Lufthansa 1926 bis 1934, S. 183-209.

*Jahrbuch der Männer vom Morgenstern*

Aus: Bd. 85, 2006

Ernst Beplate, Die »politischen Umtriebe« des Heinrich Böse aus Bederkesa in den Jahren 1838 und 1839, S. 57-72. – Maren Allmers, Natur und Heimat in der Dichtung von Hermann Allmers und Theodor Storm, S. 91-106. – Harald Focke, Seemann oder Setzer? Drucken auf der BREMEN und der EUROPA, S. 183-194. [Zu den Borddruckereien des NDL in der Nachkriegszeit] – Brage Bei der Wieden, Staatliche Ämter, Gerichte und Beamte in den Provinzen Bremen und Verden 1648-1815, S. 201-252.

*Oldenburger Jahrbuch*

Aus: Band 106, 2006

Margarethe Pauly, Carl Steinhäuser in Rastede. Zwei Büsten von Großherzog Paul Friedrich August und Großherzogin Cäcilie, S. 113-118. – Jörgen Welp, Bemerkungen zu den Steinhäuser'schen Büsten Großherzog Paul Friedrich Augusts und

Großherzogin Cäcilies von Oldenburg, S. 119-124. – Gerhard Kaldewei, Von den »Delmenhorster Verhältnissen« um 1905 zur Delmenhorster Industriekultur auf der Nordwolle 2005/06, S. 177-187.

*Stader Jahrbuch (Stader Archiv NF)*

Aus: Band 96/97, 2005/2006

Beate-Christine Fiedler, Der Stader Geschichts- und Heimatverein. Schlaglichter auf 150 Jahre, S. 37-88. [Beitrag zum Jubiläum des Stader Geschichts- und Heimatvereins im Jahr 2006] – Ida Christine Riggert-Mindermann, Der Erwerb nachgelassener Schriften des Landschaftsdirektors Wilhelm von Hodenberg durch den Stader »Verein für Geschichte und Altertümer«, S. 153-182. – Hartmut Bickelmann, Bremerhaven-Stade. Zum Ausbau der Verkehrsverbindungen im nördlichen Elbe-Weser-Dreieck im 19. und frühen 20. Jahrhundert, S. 305-348. – Jan Lokers, Der Elbe-Weser-Raum in der unmittelbaren Nachkriegszeit (1945–1949), S. 475-502.

*Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte.*

*Hrsg. von der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen*

Aus: Bd. 78, 2006

Zum Thema »Die Stadt und ihr Umland«: Martin Pries, Die Lüneburger Landwehr aus kulturgeographischer Perspektive, S. 1-16. – Bettina Borgemeister, Die Bedeutung des Waldes für die Stadt, S. 17-27 [am Beispiel von Göttingen und Hannover]. – Thomas Hill, Wovon lebte die Stadt? Bremens Außenhandel im Mittelalter, S. 29-46. – Thomas Vogtherr, Uelzen und sein Umland, S. 47-74. – Axel Prieb, Stadt und Umland im 20. Jahrhundert. Vom Gegensatz zu stadtreionalen Planungs- und Handlungsansätzen, S. 75-99 [Stadtregionen auch der Stadtstaaten]. – Karl-Heinz Ziessow, »... so schreibe ich was gut ist daraus ab«. Schreibkulturelle Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land im Nordwesten um 1800, S. 101-132. – Wolfgang Brandes, »Wer dies Bild kommenden Geschlechtern erhalte, der täte ein großes gutes Werk«. Die »Entdeckung« der Lüneburger Heide und die Gründung des Naturschutzparkes durch Anhänger der Heimatschutzbewegung, S. 133-147. – Uwe Müller, Fernhandel und Integration lokaler Märkte. Die braunschweigischen Chausseen im späten 18. und im 19. Jahrhundert zwischen Staat, Stadt und Land, S. 149-166.

Weitere Aufsätze: Brigide Schwarz, Ein Bruderzwist im Welfenhaus und die »Schicht der Gildemeister« in Braunschweig 1292–1299, S. 167-308. – Christian Hoffmann, »Die bei den Brem- und Verdischen Collegiis stehenden Bedienten«. Die kurhannoversche Beamenschaft zu Stade 1715–1810, S. 309-346. – Joachim Kuropka, Grundsätze, die nicht jeden Tag mit der augenblicklich populären Tagesmeinung wechseln. Clemens August Kardinal von Galen [1878–1946] – ein Seliger aus Niedersachsen, S. 347-365. – Detlef Schmiechen-Ackermann, Von der Radikalisierung der NS-Diktatur und der Totalisierung des Krieges zum politischen Neuanfang 1945 in Niedersachsen, S. 367-381. – Herbert Obenaus, Der politische Neuanfang von 1945 in Hannover, S. 383-412.

Kleine Beiträge: Helge Bei der Wieden, Die Errichtung städtischer »Wechselbanken« in der Grafschaft Schaumburg (1614/15), S. 413-418.

*Deutsches Schifffahrtsarchiv.*

*Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums*

Aus: Bd. 28, 2005 [erschienen 2006]

Ursula Feldkamp, Eine Alltagsgeschichte der Segelschifffahrt in Selbstzeugnissen. Das Konzept einer Quelldatenbank am Deutschen Schifffahrtsmuseum, S. 55-72. – Dirk J. Peters, Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918–1923), S. 95-132. – Andreas Gondesen, Die letzten Weizensegler 1921–1949, S. 239-264 [Weizenfahrt von Australien]. – Sonja Sawitzki, Die Erschießung von acht »Meuterern« an Bord des Auswandererseglers »Germania« 1824, S. 267-280 [Gerichtsverhandlung an Bord auf dem Weg nach Brasilien]. – Detlev Ellmers, Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute, S. 375-396 [Repräsentation der Fernkaufleute vor allem am Gildehaus des Hamelner Kopmans und an Objekten des Deutschen Schifffahrtsmuseums].

### **Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde**

(Vollständigkeit im Sinne einer Bibliographie wird nicht angestrebt.  
Besprechungen bleiben vorbehalten.)

*Abramjuk, Peter (Red.):* Eine Straße im Fluss der Zeit: 100 Jahre Donaustraße 1906–2006. Bremen: Eigenverlag 2006. 96 S.

*Alsheimer, Rainer:* Zwischen Sklaverei und christlicher Ethnogenese. Die vorkoloniale Missionierung der Ewe in Westafrika (1847 – ca. 1890). Münster: Waxmann 2007. 299 S.

*Backmeister-Collacott, Ilka:* schauinsland!: Ansichten aus Übersee. Hugo Schauinsland zum 150. Geburtstag. Bremen: Überseemuseum 2007. 143 S.

*Betray, A., und Steiner, M.:* Abschied. Das Ende des Fährbetriebs. Bremen: Hauschild 2007. 120 S.

*Beuys, Barbara:* Paula Modersohn-Becker oder: Wenn die Kunst das Leben ist. München: Hanser 2007. 342 S.

*Boerstra, Hylke H. (Hrsg.):* 1806–2006. 200 Jahre Niederländisches Konsulat in Bremen (Text: Lydia Niehoff) (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Bd. 38). Bremen: Staatsarchiv 2006. 56 S.

*Bremer Tageszeitungen AG (Hrsg.):* 50 Jahre Pressehaus 1956–2006. Weser-Kurier, Bremer Nachrichten, Verdener Nachrichten, Kurier am Sonntag. Bremen: Bremer Tageszeitungen AG 2006. 54 S.

*Bremer Zentrum für Baukultur (Hrsg.):* Das Haus der Bürgerschaft in Bremen von Wassili Luckhardt: zwischen Rathaus, Dom und Schütting (Schriftenreihe Bremer Zentrum für Baukultur 6). Delmenhorst: Aschenbeck & Holstein 2006. 116 S.

- Bubke, Karolin*: Die Bremer Stadtmauer. Schriftliche Überlieferung und archäologische Befunde eines mittelalterlichen Befestigungsbauwerks (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 68). Bremen: Staatsarchiv 2007. 320 S.
- Buchholz, Jörn*: Auf Lloyd-Frachtern. Erinnerungen 1957 bis 1964. Bremen: Hauschild 2007. 95 S.
- Cyrus, Hannelore*: Die Fackel weitertragen! Der Deutsche Frauenbund für Alkoholfreie Kultur von 1900 in Bremen; seine Frauen, seine »Führerinnen« und seine »Ottilien«. Norderstedt: Books on Demand 2006. 547 S.
- Der Senator für Bildung und Wissenschaft (Hrsg.)*: Bremen Atlas. Bremen: Schönmann 2006. 74 S.
- Elmshäuser, Konrad*: Geschichte Bremens. München: C.H. Beck 2007. 128 S.
- Evangelische Kirchengemeinde der Christuskirche (Hrsg.)*: Festschrift: 100 Jahre Christuskirche Woltmershausen 1906–2006 (Red.: Heiner Rogge). Bremen: Eigenverlag 2006. 124 S.
- Frankenberg, Rainer, und Müller-Glaß, Uta*: Wätjens Park: ein Landschaftspark an der Weser (Hrsg.: Bauamt Bremen-Nord). Bremen 2006. 140 S.
- Grobecker, Helgard*: Logbuch. Nautischer Verein zu Bremen 1905 bis 2005. (Hrsg. Nautischer Verein zu Bremen). Bremen: Krebs 2005. 125 S.
- Hadré, Helmut (Hrsg.)*: Wilhelm Heinrich Focke: ein norddeutscher Maler, Flugzeugpionier und Erfinder. Bremen: Schönmann 2006. 323 S.
- Hartz-Bentrop, Barbara*: Private Gärten in Bremen: ein Jahrhundert Gartenarchitektur 1905 bis 2005. Bremen: Schönmann 2006. 188 S.
- Hemmer, Eike, und Milbradt, Robert*: Bei »Bummeln« droht Gestapohaft. Zwangsarbeit auf der Norddeutschen Hütte während der NS-Herrschaft. Bremen: Temmen 2007. 152 S.
- Henke, Gustav Adolph*: Tagebuch aus Bremen 1914–1918 von Kaufmann Gustav Adolph Henke, hrsg. von Oda Barbara Braun. Leipzig: Engelsdorfer Verlag 2006. VIII und 323 S.
- Hoffmann, Annika*: Drogenrepublik Weimar? Betäubungsmittelgesetz – Konsum und Kontrolle in Bremen – Medizinische Debatte (Hamburger Studien zur Kriminologie und Kriminalpolitik. Bd. 36). Münster: Lit 2005. 204 S.
- Holl, Karl*: Demokratie und Frieden: von den Idealen eines großen Bremers. Ludwig Quidde (1858 bis 1941) (Schriftenreihe Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung. Reihe 1: Kaisen-Lesungen). Bremen: Wilhelm und Helene Kaisen-Stiftung 2006. 26 S.
- Holl, Karl*: Ludwig Quidde (1858–1941): eine Biographie (Schriften des Bundesarchivs). Düsseldorf: Droste 2007. VIII und 648 S.
- Hospitium Ecclesiae*: Forschungen zur bremischen Kirchengeschichte, hrsg. im Auftr. der Kommission für bremische Kirchengeschichte von Bodo Heyne und Kurd Schulz. Bd. 23. Lebensgeschichten: Schicksale Bremer Christen jüdischer Ab-

- stammung nach 1933 (Hrsg. von einem Arbeitskreis). Bremen: Hauschild 2006. 279 S.
- Janssen, Heinz D.:* Boots- und Holzschiffbau an der Unterweser. Bremen: Hauschild 2007. 198 S.
- Kleeß, Andrea:* Der Phönix von der Weser: 50 Jahre Stahl aus der Hütte am Meer. Bremen: Hauschild 2007. 229 S.
- Kloft, Hans:* Bremen und der Wein: Geschichte, Wirtschaft und Poesie (Schriften zur Weingeschichte 153). Wiesbaden: Gesellschaft für Geschichte des Weines 2006. 28 S.
- Koschnick, Hans:* »Zu einem Europa der Bürger« Hans Koschnicks politische Reden von 1964 bis 2004 (Hrsg. von Ulrike Liebert). Bremen: Temmen 2007. 356 S.
- Krause, Reinhard A., und Rack, Ursula (Hrsg.):* Schiffstagebuch der Steam-Bark GROENLAND geführt auf einer Fangreise in die Antarktis im Jahre 1873/1874 unter der Leitung von Capitain Ed. Dallmann (Berichte zur Polarforschung 530). Bremerhaven: Alfred-Wegener-Institut 2006. LXXV und 175 S.
- Kulturhaus Walle Brodelpott (Hrsg.):* Walle – Utbremen 1860–1960: ein photographischer Streifzug. Bremen: Temmen 2007. 144 S.
- Kurze, Peter:* Lloyd – der Wagen für Dich: vom Leukoplastbomber zum Alexander TS. Bielefeld: Delius Klasing 2006. 111 S.
- Margry, Karel:* The Capture of Bremen (After the Battle. 135). Old Harlow: Battle of Britain International 2007. 55 S.
- Matzner, Rudolf:* Baron Ludwig Knoop: Parks und Herrenhäuser oberhalb der Lesum. Lilienthal: Simmering 2006. 88 S.
- Möbest, Anja:* Kennst du Bremen? Der Stadtführer für große und kleine Entdecker. Bremen: Schünemann 2006. 157 S.
- Nemitz, Kurt:* Bundesratufer: Erinnerungen (Oldenburgische Beiträge zu jüdischen Studien. 16). Oldenburg: Universität Oldenburg 2006. 219 S.
- Neumann, Harro:* Die Hansa-Lloyd-Ära und Borgward-Ära. Bremen: Kurze 2007. 95 S.
- Niehoff, Lydia:* Hundertfünfundsiebzig Jahre Louis Delius & Co. Bremen. Schritte in die Welt; Vertrauen und Flexibilität. (Hrsg.: Louis Delius GmbH & Co. KG). Bremen: Hauschild 2007. 140 S.
- Ökumenisches Gymnasium (Hrsg.):* Fünfundzwanzig Jahre Ökumenisches Gymnasium zu Bremen: Festschrift (Red.: Gabriele Rogge). Bremen 2006. 143 S.
- Ortsamt Osterholz (Hrsg.):* 825 Jahre Osterholz: 1181–2006 (Konzeption und Red.: Ingrid Osterhorn). Bremen 2006. 64 S.
- Peters, Dirk J. (Hrsg.):* Der Norddeutsche Lloyd: von Bremen in die Welt. »Global Player« der Schifffahrtsgeschichte. Bremen: Hauschild 2007. 151 S.
- Rotary-Club Bremen (Hrsg.):* Fünfundsiebzig Jahre Rotary Club Bremen 1932–2007 (Red.: Georg Bartel). Bremen 2007. 70 S.

- Schminck-Gustavus, Christoph Ulrich*: Das Heimweh des Walerjan Wróbel: ein Knabe vor Gericht 1941/42. Erg. u. überarb. Aufl. Bremen: Donat 2007. 165 S.
- Schneider, Karl*: Zwischen allen Stühlen: der Bremer Kaufmann Hans Hesse im Reserve-Polizeibataillon 105 (Hrsg: Verein »Erinnern für die Zukunft e. V.«) (Schriftenreihe Erinnern für die Zukunft. Bd. 4). Bremen: Temmen 2007. 228 S.
- Schossig, Rainer B.*: Viktor Baldin – der Mann mit dem Koffer: die Odyssee der 1945 nach Moskau verbrachten Blätter der Kunsthalle Bremen. Bremen: Hachmanned. 2007. 80 S.
- Schulte-Varendorff, Uwe*: Kolonialheld für Kaiser und Führer. General Lettow-Vorbeck – Mythos und Wirklichkeit (Schlaglichter der Kolonialgeschichte 5). Berlin: Links 2006. 217 S.
- Schulverein der Grundschule An der Gete e.V (Hrsg.)*: 50 Jahre Grundschule An der Gete: unsere Festschrift; Geschichte und Geschichten von A bis Z. Bremen: Eigenverlag 2007. 32 Bl.
- Schurwanz, Manfred*: Die Polizei Bremen: eine Chronik. Bremen: Girzig + Gottschalk 2007. 107 S.
- Siegel, Christian*: »Der U-Boot-Bunker ist eine Bestie«: die Bunker-Werft in Farge als Teil totaler Kriegführung. Bremen: Landeszentrale für politische Bildung 2004. 28 S.
- Skalecki, Liliane*: Hundertfünfzig Jahre Bremer Rennverein von 1857 e. V. Die Chronik. (Hrsg.: Bremer Rennverein von 1857 e. V.). Bremen 2006. 224 S.
- Staatsarchiv Bremen (Hrsg.)*: Erinnerungsbuch für die als Juden verfolgten Einwohner Bremens. (Bearb.: Günther Rohdenburg und Karl-Ludwig Sommer) (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Bd. 37). Bremen: Staatsarchiv 2006. 399 S.
- Staatsarchiv Bremen (Hrsg.)*: Occupation – Enclave – State: die Wiederbegründung des Landes Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg; Politik und Alltag. (Bearb.: Konrad Elmshäuser und Günther Rohdenburg) (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Bd. 39). Bremen: Staatsarchiv 2007. 191 S.
- Stamm, Rainer*: »Ein kurzes intensives Fest«: Paula Modersohn-Becker; eine Biographie. Stuttgart: Reclam 2007. 260 S.
- Teumer, Jürgen*: Auf Paulas Spuren: Paula Modersohn-Becker in Worpswede 1897–1907. Bremen: Schünemann 2007. 114 S.
- Verein Walerjan Wróbel Verein Zwangsarbeit e. V. (Hrsg.)*: Vergessene Opfer. Die Erinnerungsarbeit des Vereins Walerjan Wróbel Verein Zwangsarbeit e. V. (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen. Bd. 40). Bremen: Staatsarchiv 2007. 237 S.

**143. Jahresbericht (2006)**

*Mitgliederversammlung*

Die ordentliche Mitgliederversammlung fand am 02.05.2006 im Vortragssaal des Staatsarchivs Bremen statt.

Nach der Begrüßung gedachte der Vorsitz Herr Dr. Elmshäuser zunächst des wenige Wochen zuvor unerwartet verstorbenen stellv. Vorsitzers Prof. Dr. Dieter Hägermann und würdigte dessen große Verdienste um die Historische Gesellschaft. Eine akademische Gedenkveranstaltung soll im November stattfinden. (s. u.)

Für die Geschäftsstelle wurde auf einen Personalwechsel verwiesen: Nach dem Weggang von Frau Dr. Karolin Bubke werde sie nun von Frau Dr. Ina Grünjes betreut. Die Mitgliederzahl hat sich auf 600 eingependelt. Gemeinsam wurde der im Berichtsjahr verstorbenen Mitglieder gedacht.

Nach dem Rückblick auf die zumeist gutbesuchten Vorträge und Fahrten im Berichtsjahr erinnerte der Vorsitz an die Verleihung des Heimatpreises für die Arbeit von Frau Dr. Karolin Bubke über die Bremer Stadtmauer.

Anhand der Bilanz erläuterte der Schatzmeister Herr Salzer die uneingeschränkt positive wirtschaftliche Situation der Gesellschaft. Bei dieser Gelegenheit äußerte sich der Vorsitz erfreut über die Möglichkeiten der Historischen Gesellschaft, auch weiterhin wissenschaftliche Publikationen zur bremischen Geschichte finanziell fördern zu können.

Der Rechnungsprüfer Herr Hofmann bestätigte den ordnungsgemäßen Zustand von Kasse und Buchführung. Schatzmeister und Vorstand wurden entlastet.

Herr Bosse stellte sich für eine Wiederwahl in den Vorstand zur Verfügung und wurde einstimmig wiedergewählt. Frau Prof. Dr. Cordula Nolte, Nachfolgerin auf dem Lehrstuhl von Prof. Dr. Hägermann und vom Vorsitz vorgestellt, wurde einstimmig gewählt. Der Vorsitz bat die Mitglieder um Verständnis, dass über die Nachfolge von Prof. Hägermann im stellv. Vorsitz noch nicht beraten wurde.

Der Rechnungsprüfer Herr Hofmann stellte sich für eine Wiederwahl zur Verfügung und wurde einstimmig wiedergewählt. Die Rechnungsprüferin Frau Dr. Dickmann stand für eine Wiederwahl nicht zur Verfügung; der Vorsitz dankte ihr im Namen der Gesellschaft. Als Nachfolgerin wurde Frau Dr. Andrea Esmiol einstimmig gewählt.

Im Anschluss an die Versammlung berichtete Herr Victor Ströver von der Firma nordsign über die Arbeiten an der Homepage für die Historische Gesellschaft.

### *Vorstand*

Die Mitgliederversammlung wählte nach Ablauf seiner Amtszeit Herrn Bosse erneut und Frau Prof. Dr. Cordula Nolte neu in den Vorstand. Am 31. Dezember 2006 bestand der Vorstand demnach aus folgenden Mitgliedern: Dr. Konrad Elmshäuser (Vorsitzer), Heinz Salzer (Schatzmeister), Johann Christian Bosse (Stellvertretender Schatzmeister), Dr. Thomas Elsmann (Schriftführer), Dr. Peter Hahn (Stellvertretender Schriftführer), Uwe Bölts M.A., Dr. Gabriele Hoffmann, Prof. Dr. Franklin Kopitzsch, Prof. Dr. Cordula Nolte, Dr. Peter Ulrich (Beisitzer).

### *Mitgliederbewegung*

Im Jahr 2006 traten 20 Personen der Gesellschaft bei, 17 Austritte aus Alters- oder anderen erklärten Beweggründen waren zu verzeichnen, 10 Mitglieder sind verstorben. Am 31. Dezember 2006 hatte die Historische Gesellschaft 590 Mitglieder.

### *Veröffentlichungen*

Band 85 des Bremischen Jahrbuchs ist im Dezember 2006 erschienen.

### *Vorträge*

Anlässlich des 60. Jahrestages der Bremer Interzonenkonferenz im Oktober 1946 hielt auf Einladung der Historischen Gesellschaft und als Veranstaltung des Senats der Freien Hansestadt Bremen Prof. Dr. Manfred Overesch einen Vortrag in der Oberen Rathauhalle: Retten die Länder Deutschlands Einheit? Vor 60 Jahren: Die Bremer Interzonenkonferenz von 1946 [gedruckt in: Deutschland-Archiv 2, 2007].

In Zusammenarbeit mit anderen wissenschaftlichen Vereinen fanden folgende Vorträge statt:

1. Ulrich W. Sahn: Die Türkei und Europa – Brücke zwischen Orient und Okzident? (10. 01. 2006)
2. Prof. Dr. Hans Georg Niemeyer: Hannibal und die Karthager (15. 02. 2006)
3. Dr. Hans-Christoph Hoffmann: Aus der Geschichte des Bremer Doms – Die Bauherren des 19. Jahrhunderts (16. 02. 2006)
4. Dr. Friedrich Seven: Christoph Pezelius und die 2. Reformation in Bremen (20. 03. 2006)
5. Dr. Werner Transier: Europas Juden: Von den Anfängen bis ins ausgehende Mittelalter (21. 03. 2006)
6. Dr. Thomas Elsmann: Verschifft, verkauft, verloren – Das Schicksal der Bremer Dombibliotheken (27. 04. 2006)
7. Dr. Adolf E. Hofmeister: Quellen zur Schifffahrtsgeschichte im Staatsarchiv Bremen (17. 05. 2006)
8. Ernst Schütze, Bremen: Bremens Straßen und ihre Bewohner, 1500–1550. Topographische und familienkundliche Auswertung der Steuerlisten, Grundbücher und anderer Archivalien (11. 10. 2006)

9. Dr. Beate-Christine Fiedler: Alexander Freiherr von Erskine (1598–1656). Präsident der Herzogtümer Bremen und Verden in der schwedischen Zeit (13.10.2006)
10. Prof. Dr. Peter Weiß: Die Vision Konstantins (21.11.2006)
11. Frank Wilschewski: Die karolingischen Bischofssitze des sächsischen Stammesgebietes (27.11.2006)
12. Dr. Harald Meller: Die Himmelsscheibe von Nebra – Neueste Erkenntnisse (28.11.2006)

### *Vortragsreihen*

Im Rahmen der Maritimen Tage der Maritimen Interessengemeinschaft Bremen/Unterweser in Zusammenarbeit mit bremen ports und der Historischen Gesellschaft wurden im September 2006 sowohl historische Vorträge als auch literarische Lesungen angeboten.

Auch im Jahr 2006 fanden von April bis Juli in Rathaus, Kunsthalle und Haus der Wissenschaft zehn »Rathausvorträge« statt, bei denen Kenner von Bremer Baudenkmalern Vorträge und Führungen veranstalteten. So u. a. zum ältesten Bremer Rathaus (Dr. Elmshäuser), dem Markt (Prof. Rech), der Langenstraße (Dr. Kirsch), der Böttcherstraße (Dr. Stamm) und dem Wiederaufbau Bremens (Dr. Hoffmann).

### *Gesprächsabende*

Bei den Gesprächsabenden, die allen Interessierten die Möglichkeit bieten, Themen mit vorwiegend bremischem Bezug vorzustellen und zu diskutieren, standen folgende Themen auf dem Programm:

1. Dr. Sonja Kinzler: Die Hexenverfolgungen als ›dunkles Kapitel‹ der Stadtgeschichte: Das Beispiel Nördlingen (11.04.2006)
2. Anna-Maria Pedron: Deutsch-Amerikanische Begegnungen während der Besatzungszeit in Bremen, 1945–1949 (09.05.2006)
3. Kokou Azamede: Transkulturationen: Ewe-Christen zwischen Deutschland und Westafrika zwischen 1884 und 1939 (07.11.2006)

Außerdem fanden zwei Treffen ohne spezielles Thema als sommerlicher bzw. vorweihnachtlicher Gesprächsabend statt (25.08.2006 und 05.12.2006).

### *Studienfahrten*

12.–15.05.2006: Romanische und gotische Kirchen und Klöster sowie Schlösser und Burgenbauten der Renaissance an der Oberweser. Leitung: Dr. Sylvelin Wissmann und Uwe Bölts M.A.

17.–21.08.2006: Schlösser und Gärten in Mecklenburg-Vorpommern. Leitung: Prof. Dr. Franklin Kopitzsch und Uwe Bölts M.A.

Unter dem Titel »Von den romanischen Wandmalereien und Gaudí zu Dalí, Miro, Picasso und Tàpies« wurden Barcelona, die Pyrenäen, Andorra und Roussillon im Rahmen der großen Studienreise unter der Leitung von PD Dr. Michael Scholz-Hänsel und Uwe Bölts besucht.

Die Ausstellungen »Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation. Von Otto dem Großen bis zum Ausgang des Mittelalters« in Magdeburg und »Der Kardinal Albrecht von Brandenburg« in Halle wurden in einer Wochenendfahrt besucht. Auch diese Reise fand unter der Leitung von Herrn Bölts statt.

#### *Tagesfahrten*

29. 04. 2006: Tagesfahrt in die Residenzstadt Celle, Leitung: Dr. Konrad Elmshäuser und Uwe Bölts. 17. 06. 2006: Klöster und Dorfkirchen rund um das Steinhuder Meer. Leitung: Dr. Sylvelin Wissmann. 05. 08. 2006: Kirchen im Jeverland. Leitung Dr. Sylvelin Wissmann und Uwe Bölts.

09. 09. 2006: Paderborn, Ausstellung »Canossa 1077 – Erschütterung der Welt«, Leitung: Dr. Elmshäuser und Uwe Bölts. 14. 10. 2006: Hamburg, Ausstellung »Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik«, Leitung Uwe Bölts. 02. 12. 2006: Magdeburg, Ausstellung »Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation. Von Otto dem Großen bis zum Ausgang des Mittelalters«, Leitung: Dr. Konrad Elmshäuser.

#### *Führungen und weitere Veranstaltungen*

Eine Führung durch die Sonderausstellung »Die letzten Stunden von Herculanum« bot der Kurator der Ausstellung im Focke-Museum, Herr Dr. Dieter Bishop, am 31. 01. 2006 und am 04. 05. 2006 an.

Unter der fachkundigen Leitung von Herrn Dr. Peter Hahn (Landesamt für Denkmalpflege) und Herrn Uwe Bölts fanden von Juli bis November 2006 ein Einführungsseminar im Staatsarchiv sowie fünf Führungen zum Themenkreis »Denkmalpflege in der Praxis an Bremer Beispielen« statt (Beinkeller Unser Lieben Frauen, Orangerie Landhaus Am Rüten, Gewächshaus Tobias-Schule, Haus Atlantis, Rathaus).

Am 3. November 2006 gedachte die Historische Gesellschaft zusammen mit dem Institut für Geschichte der Universität Bremen in der Kapelle des Verwaltungsgebäudes der Universität in einer akademischen Trauerfeier ihres verstorbenen stellv. Vorsitzers und langjährigen Vorsitzers Prof. Dr. Dieter Hägermann. Dabei sprachen Prof. Dr. Hans Kloft, Prof. Dr. Cordula Nolte, Prof. Dr. Hans Werner Götz und Dr. Konrad Elmshäuser.

## Rechnungsbericht der Historischen Gesellschaft zum 31. Dezember 2006

### Bilanz zum 31. Dezember 2006

Aktiva	Euro	Euro
A. Anlagevermögen		0,50
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.814,08	
2. sonstige Vermögensgegenstände	<u>0,00</u>	2.814,08
II. Flüssige Mittel		
1. Kassenbestand	13,85	
2. Guthaben bei Kreditinstituten	<u>47.793,94</u>	<u>47.807,79</u>
		<u>50.622,37</u>
Passiva		
A. Kapital		
1. Anfangskapital	35.900,30	
2. Überschuss	<u>1.386,65</u>	37.286,95
B. Rückstellungen		
1. sonstige Rückstellungen		6.950,00
C. Verbindlichkeiten		
1. sonstige Verbindlichkeiten		6.060,42
D. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>325,00</u>
		<u>50.622,37</u>

### Erträge und Aufwendungen im Jahr 2006

Erträge		
Beiträge	12.335,00	
Spenden	8.666,56	
Zinsen und ähnliche Erträge	739,96	
Erlöse Buchverkauf	770,00	
Sonstige Erträge	<u>33,20</u>	22.544,72
Aufwendungen		
Löhne und Gehälter	1.032,00	
Sozialabgaben etc.	289,60	
Verlust von Mitgliedsbeiträgen aus früheren Jahren	7,50	
Sonst. betriebliche Aufwendungen	<u>19.804,02</u>	<u>21.133,12</u>
Überschuss		<u>1.386,65</u>

Geprüft am 28. März 2007:  
Gez. Karl-Heinz Hofmann  
Rechnungsprüfer

Gez. Heinz Salzer  
Schatzmeister

## **Anschriften der Autoren und Rezensenten**

- Prof. Dr. Karl Marten Barfuß*, Keplerstraße 5, 28203 Bremen
- Dr. Uta Bernsmeier*, Focke-Museum, Schwachhauser Heerstraße 240,  
28213 Bremen
- Dorothea Breitenfeldt*, Scharnhorststraße 51, 28211 Bremen
- Dr. Karolin Bubke*, Höfstraße 45 (I), 44803 Bochum
- Dr. Konrad Elmshäuser*, Barbarossastraße 20, 28329 Bremen
- Dr. Thomas Elsmann*, Mittelweg 4, 21224 Rosengarten
- Dr. Hans-Christoph Hoffmann*, Göbenstraße 8, 28209 Bremen
- Dr. Adolf E. Hofmeister*, Am Gohbach 10 a, 27283 Verden
- Dr. Gerhard Knoll*, Kurfürstenallee 120, 28211 Bremen
- Prof. Dr. Peter Kuckuk*, Freudenbergstraße 13, 28213 Bremen
- Prof. Dr. Robert Lee*, University of Liverpool, 11 Abercomby Square,  
P. O. Box 147, Liverpool L69 3BX, England
- Dr. Peter Marschalck*, Butjadinger Straße 32 c, 28197 Bremen
- Dr. Hans Hermann Meyer*, Oberneulander Landstraße 62, 28355 Bremen
- Prof. Dr. Renate Meyer-Braun*, Sonnenstraße 14, 28203 Bremen
- Dr. Hartmut Müller*, Neuer Weg 57, 28816 Stuhr
- Dr. Brigitta Nimz*, Oberneulander Landstraße 204, 28355 Bremen
- Dr. Christian Ostersehlte*, Tettenbornstraße 4 a, 28211 Bremen
- Dr. Dirk J. Peters*, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Hans-Scharoun-Platz 1,  
27568 Bremerhaven
- Dr. Günther Rohdenburg*, Saarbrückener Straße 34, 28211 Bremen
- Dr. Bettina Schleier*, Kornstraße 193, 28201 Bremen
- Prof. Dr. Lars Uwe Scholl*, Hohewurth 7, 27612 Loxstedt
- PD Dr. Karl Ludwig Sommer*, Frankenburg 51, 28865 Lilienthal
- PD Dr. Helmut Stubbe da Luz*, Bredenbekstieg 6, 22397 Hamburg-Ohlstedt
- Henning Wätjen*, Tieberg 14, 23816 Barfuß, Bebensee
- Dr. Ulrich Weidinger*, Linienstraße 38, 28203 Bremen
- Dr. Nicola Wurthmann*, Staatsarchiv Marburg, Friedrichsplatz 15,  
35037 Marburg

