

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Bremisches Jahrbuch

Historische Gesellschaft Bremen

Bremen, 1864-

Band 90 [2011]

urn:nbn:de:gbv:46:1-386

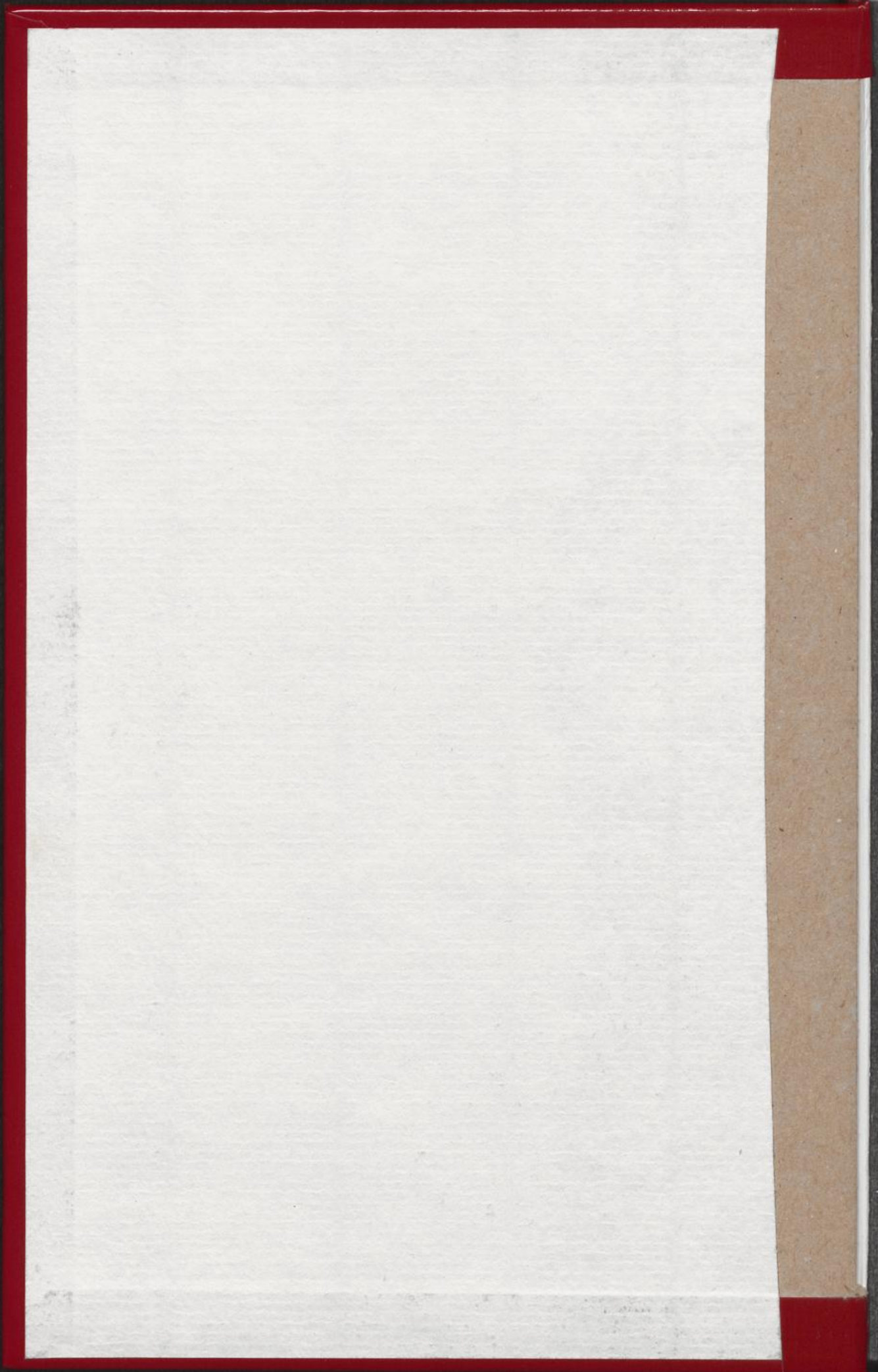
BREMISCHES JAHRBUCH

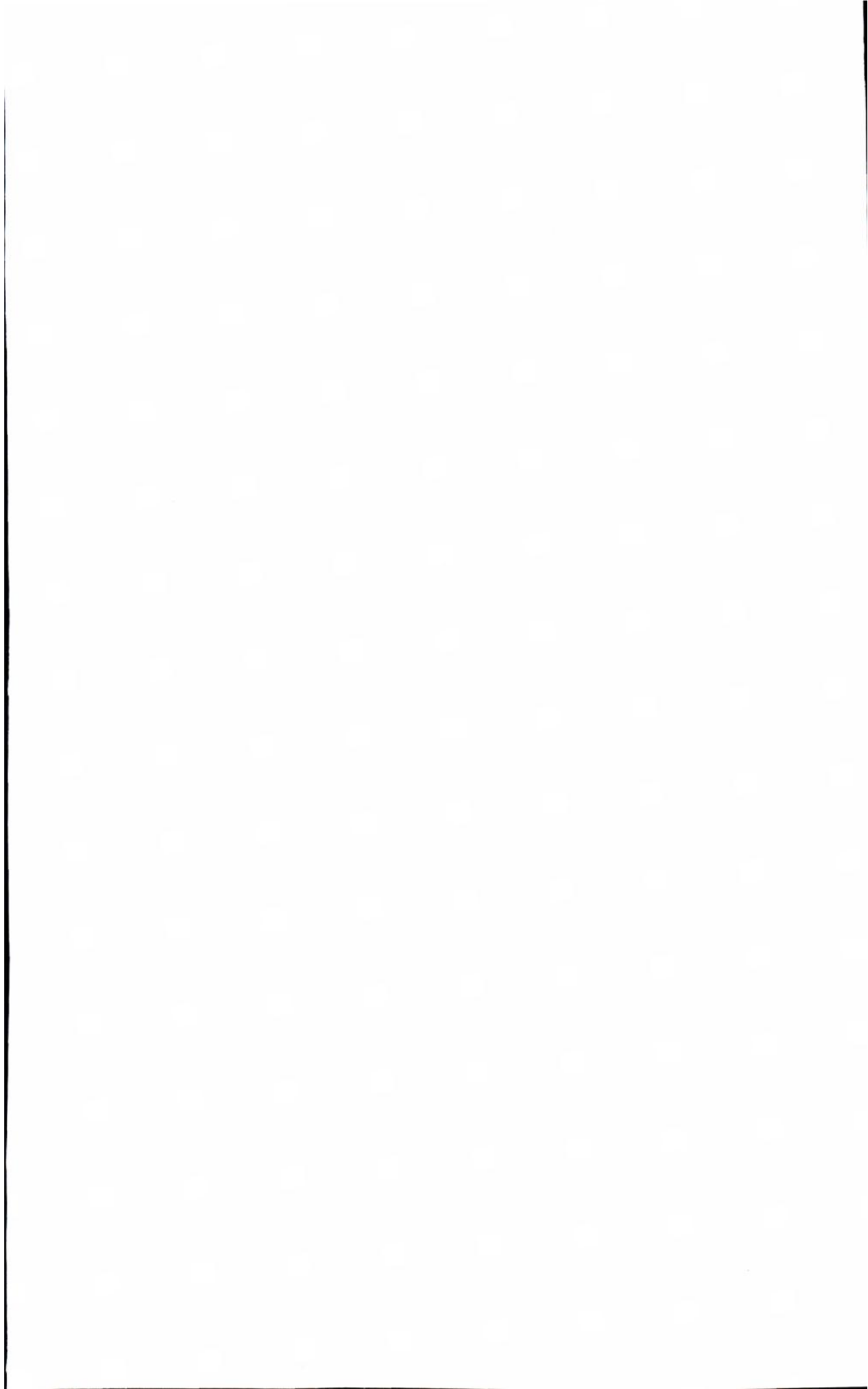
In Verbindung mit der
Historischen Gesellschaft Bremen
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

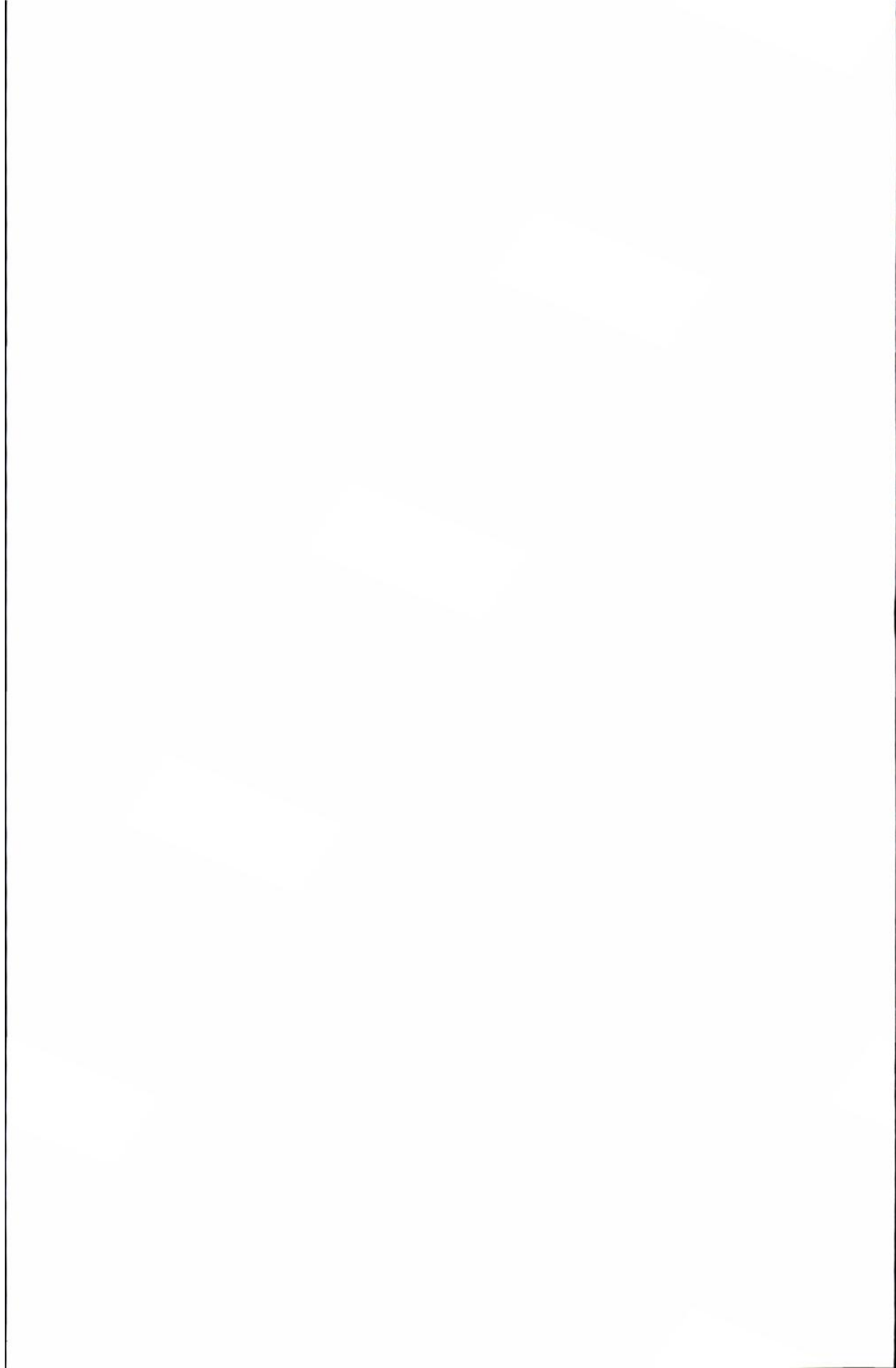


BAND 90 · 2011





BREMISCHES JAHRBUCH · BAND 90 · 2011



BREMISCHES JAHRBUCH

In Verbindung mit der
Historischen Gesellschaft Bremen
herausgegeben vom

STAATSARCHIV BREMEN

BAND 90 · 2011

Selbstverlag des Staatsarchivs Bremen

Das BREMISCHE JAHRBUCH erscheint seit 1863

REDAKTION:

Konrad Elmshäuser

REDAKTIONSAUSSCHUSS:

Jörn Brinkhus, 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.

Anmeldungen zur Mitgliedschaft in der
Historischen Gesellschaft Bremen,
die zum freien Bezug des Jahrbuchs berechtigt,
nimmt die Geschäftsstelle unter derselben
Adresse und über info@historische-bremen.de
gerne entgegen.
Der Jahresbeitrag für Einzelmitglieder beträgt 25.– Euro.

Satz: Bernd Degener, Bremen
Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier von
Geffken & Köllner, Bremen

ISSN 0341-9622

Inhalt

Titelbild und Erläuterung

Vom Wert des Beiwerkes: Eine Übergabe von historischen Handschriften- und Buchbeständen aus den Kunstsammlungen Böttcherstraße an die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Von *Thomas Elsmann* 11

Aufsätze

Ein Land »ohne Adel, ohne herrschende Religion, im höchsten Wohlstande und Flor« – Adolph Freiherr Knigge, William Berczy und die Auswanderung nach Amerika

Von *Michael Rüppel* 25

Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut – Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie

Von *Horst Rössler* 63

Franz Schütte und die städtebauliche Erschließung von Osterdeich und Peterswerder

Von *Harald Klingebiel* 95

Hoboken – Ein Lloydterminal bei New York (1863 bis 1917)

Von *Christian Ostersehlte* 129

»Seit gestern bei Mißler. Kannst mich denn mal besuchen.«
Zur Geschichte der frühen Bremer Konzentrationslager Mißler und Ochtumsand 1933/34

Von *Jörg Wollenberg* 201

Miszelle

Vertreibung aus Bremen

Von *Wiltrud Ulrike Drechsel* 244

Nachrufe

Prof. Dr. Herbert Schwarzwälder (14.10.1919–11.9.2011)

Von *Adolf E. Hofmeister* 252

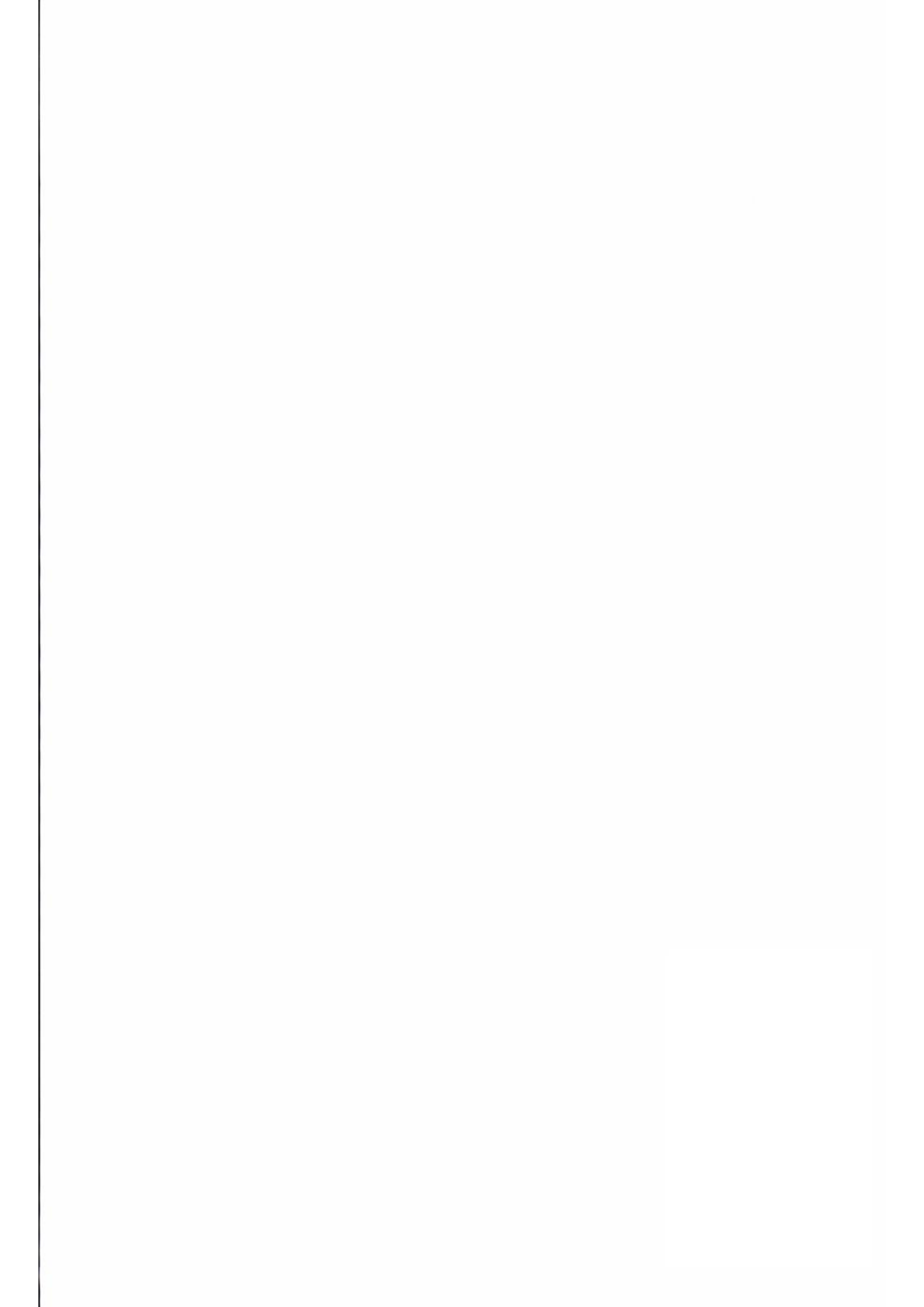
Dr. Sylvelin Wissmann (6.8.1939–15.7.2011)

Von *Konrad Elmshäuser* 257

Rezensionen und Hinweise

- Barfuß, Karl Marten, Müller, Hartmut und Tilgner, Daniel (Hrsg.):
Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005.
Band 2: 1970–1989 (*Jörn Brinkhus*) 262
- Brinkhus, Jörn: Luftschutz und Versorgungspolitik. Regionen und
Gemeinden im NS-Staat, 1942–1944/45 (*Marcus Meyer*) 266
- Andree Brumshagen; Das Bremer Stadtmilitär im 17. und 18. Jahr-
hundert Eine Untersuchung zum Militärwesen einer Hansestadt
(*Friedhelm Grützner*) 269
- Dauks, Sigrid und Schöck-Quinteros, Eva (Hrsg.): »Wußten Sie,
daß Ihre Tochter Herrenverkehr hatte?« Der Fall Kolomak
(*Eva Determann*) 271
- Determann, Eva (Hg.): Von Mensch zu Mensch. Die Deutsche
Bruderhilfe – eine Bremer Initiative im geteilten Deutschland
(*Ina Grünjes*) 273
- Eckhardt, Albrecht (Hrsg.): Oldenburgisches Ortslexikon. Archäologie,
Geografie und Geschichte des Oldenburger Landes. Band 1: A–K.
(*Jörn Brinkhus*) 274
- Ehrmann-Köpke, Bärbel: »Demonstrativer Müßiggang« oder »Rastlose
Tätigkeit«. Handarbeitende Frauen im hanseatischen Bürgertum
des 19. Jahrhunderts. (*Konrad Elmshäuser*) 275
- Elsmann, Thomas: Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten
und der Neuen Welt. (*Konrad Elmshäuser*) 277
- Elsmann, Thomas, Müller, Maria Elisabeth und Staroske, Uwe (Hrsg.):
Vom Katharinen-Kloster zum Hochschul-Campus: Bremens
wissenschaftliche Literaturversorgung seit 1660. Festschrift
zum 350jährigen Jubiläum der Staats- und Universitätsbibliothek
Bremen 1660–2010 (*Brigitta Nimz*) 280
- Feuerle, Mark: Nienburg. Eine Stadtgeschichte (mit Beiträgen von
Patricia Berger, Bernd Ulrich Hucker und Hans-Otto Schneegluth
(*Bettina Schleier*) 282
- Krause, Günter: Handelsschiffahrt der Hanse (*Ulrich Weidinger*) 283
- Lohmann, Fritz: Das Bremer Wappen. Vom Himmelsschlüssel zum
Stadtsignet (*Konrad Elmshäuser*) 285
- Menke, Hannes, und Wodtke, Antje (Hrsg.): Zeitgemäß: Das ist
unsere Mission. 175 Jahre Norddeutsche Mission 1836–2011
(*Peter Ulrich*) 286
- Meyer, Marcus: Bruder und Bürger. Freimaurerei und Bürgerlichkeit
in Bremen von der Aufklärung bis zum Wiederaufbau nach 1945
(*Peter Ulrich*) 287

Michelers, Detlef: Schlag auf Schlag. Die Bremer Rock- und Beatszene 1954–1968 (<i>Eva Determann</i>)	290
Niehoff, Lydia: 200 Jahre Schünemann. Die Geschichte des Bremer Druck- und Verlagshauses Carl Ed. Schünemann KG 1810–2010 (<i>Jörn Brinkhus</i>)	292
Pedron, Anna Maria: Amerikaner vor Ort. Besatzer und Besetzte in der Enklave Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg (<i>Malte Ritter</i>)	294
Skalecki, Georg: Rathaus Bremen (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	297
von Reeken, Dietmar: »... gebildet zur Pflege der landesgeschichtlichen Forschung« 100 Jahre Historische Kommission für Nieder- sachsen und Bremen 1910–2010. (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	298
Rierner, Dieter: Die Pipinsburg prope villam dictam Syverden (<i>Adolf E. Hofmeister</i>)	300
Ritter, Rüdiger: Vorort von New York? Die Amerikaner in Bremerhaven (<i>Jörn Brinkhus</i>)	300
Selzer, Stephan: Die mittelalterliche Hanse (Geschichte kompakt) (<i>Ulrich Weidinger</i>)	303
Stuckmann, Dagmar: »Gebt Raum den Frauen«. 100 Jahre Internationaler Frauentag in Bremen (<i>Renate Meyer-Braun</i>)	305
Steimer, Hans Gerhard (Hrsg.): Hermann Allmers. Briefwechsel mit bremischen Freunden. Briefwechsel I. (<i>Konrad Elmshäuser</i>)	309
Jahrbuch der Wittheit zu Bremen. Bd. 2008/09	312
Denkmalpflege in Bremen. H. 8, 2011	312
Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. H. 25, 2010	313
Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Bd. 96, 2010	313
Zeitschrift für Lübeckische Geschichte. Bd. 90, 2010	314
Stader Jahrbuch. Bd. 100, 2010	314
Oldenburger Jahrbuch. Bd. 110, 2010	314
Hansische Geschichtsblätter. Bd. 128, 2010	315
Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Bd. 82, 2010	315
Deutsches Schifffahrtsarchiv. Bd. 33, 2010	315
Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde	316
Historische Gesellschaft Bremen	
Jahresbericht 2010	321
Rechnungsbericht 2010	326
Anschriften der Autoren und Rezensenten	328





Die Progen der die Gemeinde
mangelt die die

Die man die
die die die die

Die die die die die die die die
Foli 321. unter der Jahr Zahl 1430.
die folgt das + Foli 322.

Abbildung umseitig:

Die Hinrichtung des Bremer Bürgermeisters Johann Vasmer 1430. Skizze in einer Handschrift der Bremer Renner-Chronik, Bremen 1744. (StuUB)

Vom Wert des Beiwerkes: Eine Übergabe von historischen Handschriften- und Buchbeständen aus den Kunstsammlungen Böttcherstraße an die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Von Thomas Elsmann

Vorbemerkungen

Museen und vergleichbare Sammlungen haben auch heute noch zuweilen etwas von »Wunderkammern« an sich. Weniger in der ursprünglichen Absicht des 16. und 17. Jahrhunderts, nämlich in ihnen die Vielfalt des Kosmos zu spiegeln,¹ als vielmehr in der Disparität ihrer Bestände, die immer wieder Unerwartetes zutage fördert. Das mag umso mehr gelten, wenn diese Einrichtungen auf den Sammeleifer einer Person zurückgehen, im konkreten Falle des Kaufmannes und Mäzens Ludwig Roselius (1874–1943). Wer heute offenen Auges durch das Roselius-Haus in der Böttcherstraße geht, wird dieser Sammeltätigkeit im Grenzbereich von Eifer und Manie nachspüren können. Aber es ist nur ein Erahnen, allenfalls eine Annäherung, da vieles nicht in Augenschein zu nehmen ist, sondern in Depots und Magazinen ruht.

Eine randständige Rolle kam in den Sammlungen dabei historischen Buchbeständen und Handschriften zu, von denen bereits in den 1950er-Jahren zwei Manuskripte an die damalige Staatsbibliothek Bremen übereignet wurden: eine Chronik und Geschichte Groningens und der Ommelande aus dem 18. Jahrhundert in niederländischer Sprache (*msb 0261*)² sowie eine Abschrift des Ostfriesischen Landrechtes aus dem 17. Jahrhundert in Mittelniederdeutsch (*msc 0146*).³ Sie waren Teil einer Übergabe, die im November 1957 stattgefunden hatte: Die HAG AG Bremen übergab der Bibliothek 70 Kartons mit

- 1 Vgl. O. R. Impey/A. C. Mac Gregor (Hg.), *Origins of Museums. Cabinets of Curiosities in Sixteenth and Seventeenth Century Europe*, Oxford 1985; J. Kenseth (Hg.), *The Age of Marvelous. Hood Museum of Art. Dartmouth College, Hanover (New Hampshire) 1991*.
- 2 T. Elsmann/A. Hetzer (Hg.), *Die neuzeitlichen Handschriften der Ms.-Aufstellung (Die Handschriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, Band 2)*, Wiesbaden 2008, S. 134–135 (eingearbeitet 1962).
- 3 Ebd., S. 181 (eingearbeitet 1958).

Büchern, ohne diese Bestände zunächst einzeln zu benennen.⁴ Ein Blick in das Zugangsbuch der Staatsbibliothek Bremen für das Jahr 1958 gibt allerdings Aufschlüsse über deren Zusammensetzung: Unter der Provenienz »Haag« finden sich große Anteile schöngeistiger Literatur, ergänzt durch weitere inhaltliche Felder wie Politik und Wirtschaft, die Erscheinungsjahre reichen dabei vom 18. bis zum 20. Jahrhundert – die Bände sind bis heute an dem eingebrachten Besitzstempel *Sammlung Roselius Böttcherstrasse* zu identifizieren.

Roselius trug zu Lebzeiten eine beachtliche Sammlung von im Wesentlichen Kunst und Kunsthandwerk zum nordeuropäischen Raum zusammen, die seit Oktober 1928 im Roselius-Haus mit einer starken norddeutsch-heimatgeschichtlichen Prägung der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Es ist heute allgemein bekannt, dass in der Zeit nach Roselius' Tod und bis zum Ankauf der Sammlungen im Verein von Stadtgemeinde Bremen und Bundesrepublik Deutschland mit der Unterstützung der Sparkasse Bremen im Jahre 1988 Verluste eingetreten sind; weniger durch physische Zerstörung, als vielmehr durch Verkäufe (z. B. über Auktionen) und (private) »Entnahmen«,⁵ die durch die mehrfachen Besitzerwechsel zu erklären sind. Nach dem Kriege war zunächst die HAG AG Eigentümerin der Böttcherstraße mit ihren Liegenschaften und Sammlungen, ehe 1979 General Foods durch den Erwerb der HAG AG in die Nachfolge trat. In Folge des Rückkaufes der Böttcherstraße durch die Familie Roselius setzten Verkäufe in großem Stile ein, die erst 1988 gestoppt werden konnten, ohne zu verhindern, dass besonders wichtige Teile vermutlich in Privatbesitz verblieben. Eine Tatsache, die auch gerade im Bereich der mittelalterlichen Buchmalerei als schmerzlich empfunden werden muss, da ein über Bremen hinaus bekanntes, wichtiges Stück des norddeutschen Handschriften-erbes dem Zugang der wissenschaftlichen Öffentlichkeit entzogen worden ist. Es handelt sich dabei um ein sogenanntes *Graduale*, ein Buch mit wechselnden Gesängen der katholischen Messliturgie, welches seinen Weg in das Kanonikerstift St. Petrus et Paulus in Bardowick gefunden hatte.⁶

4 Vgl. Lieferschein der HAG AG Bremen (4. November 1957) und Dankeschreiben der Bibliothek vom 7. November 1957 (SuUB Bremen, Bibliotheksarchiv, Geschenke A–Z [bis 1962]).

5 Vgl. R. Stamm, Das Museum im Roselius-Haus – Denkmal, Sammlermuseum, Wunderkammer, in: H. Tallasch (Hg.), Projekt Böttcherstraße, Bremen 2002, S. 301–311, bes. S. 307–308; Ders., Das Museum im Roselius-Haus. Zur Geschichte einer Sammlung, in: Ders. (Hg.), Die Gemäldesammlung des Museums im Roselius-Haus, Bremen 2003, S. 7–16, bes. S. 14–15.

6 Vgl. S. Krämer, Handschriftenerbe des deutschen Mittelalters. Teil 1: Aachen – Kochel (Mittelalterliche Bibliothekskataloge Deutschlands und der Schweiz, Ergänzungsband I), München 1989, S. 75. Zum Stift vgl. G. Streich, Klöster, Stifte und Kommenden in Niedersachsen vor der Reformation (Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens, Heft 30), Hildesheim 1986, S. 40–41.

Das Stück⁷ befand sich – wie wir aus Beschreibungen der Räumlichkeiten wissen – 1930 im sogenannten *Vitrinenzimmer* des Roselius-Hauses ausgestellt, umrahmt von Bremensien und einigen einzelnen Pergamentblättern mit Initialen, ausgetrennt aus Handschriften⁸ – eine leider bis heute anzutreffende Unart. Werner Kloos gibt 1969 eine Entstehung in der rheinischen Benediktinerinnenabtei Nonnenwerth (bei Rolandswerth) im Jahre 1499 an,⁹ die inkorporierte Abbildung ist in der Tat eindrucksvoll.¹⁰ Ein Führer für das Roselius-Haus aus den 1970er-Jahren wird in Details konkreter:¹¹ Erneut befand sich der Kodex im *Vitrinenzimmer* ausgestellt, als Schreiberin und Illustratorin wird eine Gertrud Buchel angegeben. Gemeint ist damit Gertrudis von Büchel, von 1507 bis 1543 Äbtissin des Klosters Nonnenwerth,¹² aus deren Hand heute neben dem Bardowicker *Graduale* noch zwei Kodizes überliefert sind (Berlin, Staatsbibliothek zu Berlin/Preußischer Kulturbesitz; Bonn, Universitätsbibliothek).¹³ Das Einzelstück darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass Roselius kein dezidierter Sammler von Handschriften und Büchern war; schriftlichen Zeugnissen kam, folgt man den Führern durch die Ausstellungsräumlichkeiten, eher die Funktion von schmückendem Beiwerk ohne großen Eigenwert zu, z. T. unsystematisch, z. T. in inhaltlich fragwürdigen Kontexten. Das *Graduale* fand aufgrund der bildlichen Darstellungen seinen Weg in die Sammlungen, es ist eher als eine Fortführung oder Ergänzung der spätmittelalterlichen Tafelbilder zu betrachten. Diese Nähe und seine künstlerische Ausgestaltung erklären auch den Verbleib in Privatbesitz; andere, weniger oder gar nicht ästhetisch ausgestattete Kodizes weckten offensichtlich keine Begehrlichkeiten!

Im Zuge der Neubestückung der Zimmer gerieten die Handschriften- und Buchbestände in die Magazine der Kunstsammlungen Böttcherstraße. Es ist dem vormaligen Direktor der Kunstsammlungen Prof. Dr. Rainer Stamm zu verdanken, dass dieserart Magazinbestände wieder an das Licht der Öffent-

7 Pergament; 50 × 36,5 cm, 494 Seiten mit 37 ergänzten Papierblättern.

8 Vgl. F. Winkler/O. Plambeck, Das Roselius-Haus in Bremen. Führer und Plan (Schriften der Böttcherstraße in Bremen, Band III), Bremen 1930, S. 25.

9 Vgl. W. Kloos, Die Museen der Böttcherstraße in Bremen (Kulturgeschichtliche Museen in Deutschland, Band X), Hamburg 1969, S. 15.

10 Ebd., S. 29.

11 E. W. Mick, Das Roseliushaus in der Böttcherstraße. Begleitheft für den Besuch, (Bremen) 1975, S. 25.

12 Zu ihrem Wirken vgl. H. Heinen, Beiträge zur Geschichte des Klosters Rolandswerth (Nonnenwerth), in: Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein 128, 1936, S. 1–41, bes. S. 35.

13 Vgl. S. Krämer, Handschriftenerbe des deutschen Mittelalters. Teil 2: Köln-Zyfflich (Mittelalterliche Bibliothekskataloge Deutschland und der Schweiz, Ergänzungsband I), München 1989, S. 691 ohne Zuordnung des Bardowicker Stückes.

lichkeit gelangten; auf seine Initiative hin kam es 2009 zu einer vertraglichen Regelung zwischen der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen, vertreten durch deren Direktorin, und der Stadtgemeinde Bremen als Trägerin der Kunstsammlungen Böttcherstraße, vertreten durch den Senator für Kultur. Danach überlässt die Stadtgemeinde Bremen der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen sechs Handschriften und 20 Buchkonvolute (als Besitz der Kunstsammlungen Böttcherstraße bzw. ihrer Vorläufer meist durch eine Oblate mit der Umschrift *Roselius=Haus Bremen* und/oder einen Stempel mit der Umschrift *Ludwig Roselius-Sammlung* bzw. *Böttcherstrasse Bremen* erkennbar) als Dauerleihgaben zur treuhänderischen Pflege und wissenschaftlichen Nutzung, wobei beiden Vertragsparteien eine jederzeitige Kündigung des Vertrages mit einer Frist von sechs Monaten eingeräumt und die Eigentumsverhältnisse nicht berührt werden.

Die Staats- und Universitätsbibliothek in ihrer Rolle als Walterin des bremischen Kulturerbes verpflichtet sich, die erhaltenen Pretiosen restauratorisch zu bearbeiten, sachgerecht zu pflegen, zu katalogisieren, sie als Eigentum der Kunstsammlungen Böttcherstraße auszuweisen und für die Benutzung zugänglich zu machen.

Die Bestände – eine Annäherung

Von den sechs übernommenen Handschriften sind drei bremischen Ursprungs: Zunächst ist ein 1755 erstelltes, dem Rat dediziertes koloriertes Sammelwerk über die Wappen der Ratsleute aus der Urheberschaft des bekannten Feuerwerkers und Zeichners Johann Daniel Heinbach (1694–1764) zu nennen. Heinbach hatte bereits einige Jahre vorher im Zuge der Erstellung von Rissen der Gesamtstadt Ratsherrenwappen zur Illustration verwandt, wenn auch in geringer Zahl.¹⁴ Sein Wappenbuch unterscheidet sich in nichts von ähnlichen (auch denjenigen mit Wappen der Elterleute), heute in unterschiedlichen bremischen Institutionen überlieferten Stücken, besonders bei den auszufüllenden Wappenkartuschen scheint sich im 18. Jahrhundert ein gestalterischer Standard herausgebildet zu haben, wie Vergleiche belegen.

Ebenfalls vom Textstand her bekannt ist die Abschrift der bremischen Chronik Johann Renners (um 1525–1583), hier in Mittelniederdeutsch gleich dem Original (vgl. Abb. 1). Die Abschrift bricht jedoch mit dem Jahr 1532 unvermittelt ab, inmitten der Darstellung des sogenannten »Aufstandes der 104«.¹⁵ Dies lässt vermuten, dass eine Fortführung entweder geplant oder in

14 Vgl. A. M. Schütter, Die Federzeichnungen von Johann Daniel Heinbach (1694–1764), in: Jahrbuch der Bremischen Sammlungen 3, 1910, S. 13–21 (mit Bezug auf z. T. durch Auslagerung im Zweiten Weltkrieg verlorene Stücke).

15 Ende beim Autograf Renners (brem.a.97), S. 133.



Abb. 1: Deckblatt mit Textbeginn einer Handschrift der Bremer Renner-Chronik, Bremen 1744. (StuUB)

einem nicht mehr überlieferten zweiten Band verfertigt war. Die Porträts der (Erz-)Bischöfe sind nicht durchgängig ausgeführt, häufig sind nur die nicht ausgefüllten Rahmen vorhanden – der Kodex wirkt insgesamt unfertig. Bemerkenswert ist, dass nicht nur wie im Original Renners¹⁶ und in einer Reihe von Abschriften das bekannte Vasmerkreuz dargestellt wird, sondern auch die Hinrichtung Vasmers selbst (vgl. Titelbild), wenn auch lediglich in einer nicht gänzlich ausgeführten Skizze.¹⁷

Ein Alleinstellungsmerkmal kommt hingegen dem 1932 im Antiquitätenhandel (Gerke & Co., Hannover) von Roselius persönlich erworbenen handschriftlichen Trost- und Gebetbuch für Gesa Vollgreve (auch: Gesche Volgreve, Vulgreve bzw. Fullgreve), 1612 von Johann Neve erstellt, zu. Die Bedachte entstammte einer Ratsfamilie – Luder Fullgreve(n) war 1562 in die Hardenbergischen Unruhen und die zeitweilige Exilierung von Teilen der Oberschicht verstrickt –, sie heiratete in zweiter Ehe den Kaufmann Hermann Jakobs. Die Herkunft der Bedachten erklärt die reiche, filigrane und schmuckvolle Ausstattung, inhaltlich gliedert sich das Gebetbuch nach Tageszeiten und einzelnen Themen. Alle drei Bremensien befanden sich laut der Inventurkarten zumindest zeitweilig im *Vitrinenzimmer*, der Führer von 1975 erwähnt ausdrücklich das Gebetbuch von 1612.¹⁸ Die Renner-Chronik hat unter den Ausstellungsmodalitäten stark gelitten, einige der vormals präsentierten Seiten waren starken Lichteinflüssen ausgesetzt, die zur Bräunung geführt haben.

Das *Vitrinenzimmer* war gleichfalls temporärer Aufbewahrungsort für zwei nicht-bremische Handschriften des späten Mittelalters bzw. der frühen Neuzeit ganz unterschiedlicher Genese. Zum einen einer Chronik, die, ausgelöst durch die völlig falsche Beschreibung in der Inventurkartei, bis heute unter dem Titel »Chronik vom Dom zu Bardowick« firmiert.¹⁹ Die Zuordnung zu Bardowick entsprang vermutlich der mehrmaligen Nennung des Ortes im Text, vielleicht war auch eine Verbindung zum Herkunftsort des »Graduale« assoziiert. Tatsächlich handelt es sich um einen Kodex aus dem benediktinischen Altkloster in Buxtehude,²⁰ der als Kern zwei chronikartige Teile in Latein und Mittelniederdeutsch vom 15. Jahrhundert bis in die Nachreformationszeit enthält. Beide Texte richten sich überwiegend an den Pröpsten und Priorinnen von Altkloster aus, besonders der lateinische Teil enthält Details über die zeitweilige

16 Brem.a.96, Bl. 375r.

17 Bl. 322v.

18 Vgl. Mick, Das Roseliushaus (wie Anm. 11), S. 25–26.

19 So noch Stamm, Das Museum im Roselius-Haus (wie Anm. 5), S. 308.

20 Vgl. B. Kappelhof/H. J. Schulze, Buxtehude, Altkloster, in: U. Faust (Bearb.), Die Frauenklöster in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bremen (Germania Benedictina, Band XI: Norddeutschland), St. Ottilien 1984, S. 134–159.

kriegsbedingte Räumung des Klosters 1499/1500 – eine Parallelhandschrift (1499–1542) aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts existiert im Stadtarchiv Hildesheim; die möglichen Abhängigkeiten bleiben zu untersuchen. Zum anderen fand im *Vitrinenzimmer* eine Ordnung des Gewerkes der Schumacher seinen Platz. Die ursprüngliche Ordnung datiert aus dem Jahr 1421 und regelt die Modalitäten innerhalb der Zunft wie auch das Verhältnis gegenüber dem Rat und seinen Vertretern. Bestätigungen bzw. Veränderungen folgen aus den Jahren 1535, 1549, 1555, 1589, 1595, 1600 und 1642. Laut Bemerkung auf dem Innendeckel des erneut bei Gerke & Co. (Hannover) gekauften Kodex werden als Herkunft Danzig und Marienburg angegeben – auch hier bedarf es einer späteren Detailuntersuchung.

Der vom Format her größte und meist beeindruckende Kodex befand sich temporär im *Oberlichtsaal*,²¹ der ursprünglich als der zentrale Sammlungsraum der spätgotischen Artefakte diente. Es handelt sich um ein sogenanntes *Missale* mit Noten aus dem Spätmittelalter mit deutlichen Wasserschäden und deren Nachwirkungen (vgl. Abb. 2). Das Stück ist im 19. oder frühen 20. Jahrhundert in historisierendem Stil neu eingebunden worden, trotz zweier paralleler (römisch und arabisch) durchgängiger Blattzahlungen sind Textverluste nachweisbar. Die von späterer Hand an den vorderen und hinteren Buchdeckeln eingebrachten Inhaltsverzeichnisse beziehen sich gleichwohl auf die aktuelle Foliierung. Das Stück ist aufgrund der Buchmalerei (Schmuckinitialen) vorläufig dem norddeutschen Raum zuzurechnen. Die zugehörige Inventarkarte weist weder Erwerbungsdatum noch Provenienz auf, allerdings findet sich im Führer zu den Sammlungen 1975²² *Aus der Slg. des Kammerherrn v. Münchhausen erworben*. Gemeint ist damit offensichtlich die umfangreiche Privatsammlung des Juristen und herzoglich altenburgischen Kammerherren Freiherrn Börries von Münchhausen-Moringen (1845–1931), bei dem 1913 Joachim Ringelnatz in Stellung ging, um die vorhandenen Bücher und Kunstgegenstände zu ordnen.²³

Hinsichtlich der Drucke ist festzuhalten, dass von insgesamt 30 Titeln 19 im weitesten Sinne Norddeutschland berühren – inhaltlich oder bezogen auf den Druckort –, davon sechs direkt Bremen. Im Raum steht die Frage nach der inhaltlichen Systematik des Gesammelten (sowohl im norddeutschen Kontext als auch allgemein), das immerhin drei Drucke aus dem 16. Jahrhundert beinhaltet, wovon der älteste (Lübeck: Aswer Kröger 1564 in Niederdeutsch) nach dem Exlibris aus dem Besitz von Hans Müller-Brauel (1867–1940), dem Leiter

21 Vgl. Mick, *Das Roseliushaus* (wie Anm. 11), S. 17.

22 Ebd., S. 17.

23 Vgl. J. Ringelnatz, *Mein Leben bis zum Kriege* (Gesamtwerk, Bd. 6), Zürich 1994, S. 299. Ich danke Frau Simone Ewald (Kunstsammlungen Böttcherstraße) für den Hinweis.



Abb. 2: Missale, Norddeutschland 15. Jahrhundert. (StuUB)

des Museums Väterkunde im Haus Atlantis in der Böttcherstraße, stammt.²⁴ Augenfällig ist der Anteil von großzügig illustrierten Chroniken sowie historischen und heraldischen Werken. Er resultiert aus ihrer überwiegenden Funktion als repräsentative Ausstellungsstücke; in diesem Sinne befanden sich die Schriften von Hamelmann, Zeiller und Spener im *Vitrinenzimmer*,²⁵ dem insgesamt enzyklopädische Züge in Form eines breiten Spektrums von Exponaten anhafteten. Herauszuheben ist, dass – im Gegensatz zu vielen anderen Exemplaren – die aus dem Roselius-Haus übernommenen Stücke (einschließlich Krantz, Petersen und Werdenhagen) vollständig sind, d. h., sie enthalten alle Abbildungen, die ansonsten gerne als Einzelblätter ausgeschnitten wurden.

24 Zum Museum Väterkunde und seinem geistigen Hintergrund vgl. A. Strohmeyer, Die Idee Atlantis und Väterkunde, in: Tallasch (Hg.), Projekt Böttcherstraße (wie Anm. 5), S. 327–339; H. Müller-Brauel, Das Museum »Vätererbe«, in: M. Hausmann (Hg.), Die Böttcherstrasse in Bremen. Eine Einführung, Bremen [1927], S. 12–16.

25 Vgl. Mick, Das Roseliushaus (wie Anm. 11), S. 23–24; Winkler/Plambeck, Das Roselius-Haus (wie Anm. 8), S. 25 pauschal ohne Einzeltitel, ebenso bereits R. Kain, Die Kunstschatze des Roselius-Hauses in der Böttcherstraße, Bremen o. J., S. 12.

Der vom Format her größte Druck präsentiert sich in Form einer bei Cotta 1730 in Tübingen gedruckten Bibel – im *Oberlichtsaal* platziert.²⁶

Als interessante Raritäten sind zwei Drucke einzuschätzen: Das bereits benannte niederdeutsche Gebetbuch, 1564 gedruckt in Lübeck, vom dem Borchling und Claussen 1931 nur zwei Exemplare kannten, darunter eines, das sich heute in der British Library befindet²⁷ und die Chronik der am Ijsselmeer gelegenen Hansestadt (ab 1385) Stavoren von Hendrik Jacobsz Soet(eboom) (1616–um 1678), 1647 gedruckt bei Thomas Jaspersz Fonteyn in Haarlem.²⁸

Das darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass vieles im Bestand doch eher der Zufälligkeit geschuldet war, das Interesse für Kuriosa, eine hohe Anzahl von Abbildungen und schöne Einbände scheint gelegentlich den Anstoß zum Erwerb gegeben zu haben. Daneben stehen aber auch vom Äußeren unscheinbare Stücke, wie z.B. die fast 800 Seiten umfassende satirische Erzählung *Cupido und Mars* und zwei Streitschriften zu den Auseinandersetzungen um die Reichsunmittelbarkeit zwischen der Stadt Bremen und Schweden im Vorfeld des Friedens von Habenhausen (1666), letztere übernommen aus der Sammlung des Eltermannes Johann Daniel Warneken (1731–1814), die überwiegend zwischen der heutigen Staats- und Universitätsbibliothek, dem Staatsarchiv und der Handelskammer Bremen aufgeteilt wurde.

Bestandsübersicht

a. Handschriften:

Chronik des Altklosters Buxtehude, lat., mnd.

Papier – 46 Bl. – 21,5 × 16,5 cm – 15./16. Jh.

Pergamenteinband Makulatur mit Noten (vermutlich aus der Bibliothek des Klosters); starke Wasserschäden.

Unterschiedliche Hände; Bleistiftmarginalien (19./20 Jh.); Bl. 34r–46v mit Rubrizierungen; Beginn der lat. Chronik 1476, Ende 1547; mnd. Aufzeichnungen zu den Pröpsten; literarische und liturgische Texte (lat., mnd.) datiert auf 1532 (Bl. 38r).

Provenienz: Altkloster Buxtehude – Vorbesitzer: Sammlung Böttcherstraße: Inventar-Nummer B 4514 (erworben um 1930).

26 Vgl. Mick, *Das Roseliushaus* (wie Anm. 11), S. 17.

27 C. Borchling/B. Claussen, *Niederdeutsche Bibliographie, Gesamtverzeichnis der niederdeutschen Drucke bis zum Jahre 1800* Bd. 1: 1473–1600, Neumünster 1931, Nr. 1894. In der British Library (Signatur: 4402.bb.50) wird allerdings Georg Richholff d. J. als Drucker angegeben. Das Stück ist nicht im VD 16 nachgewiesen.

28 Zum Drucker vgl. J. G. C. A. Briels, *Zuidnederlandse boekdrukkers en boekverkopers in de Republiek der Verenigde Nederlanden omstreeks 1570–1630*, Nieuwkoop 1974, S. 281–283. Die UB Heidelberg und die SLUB Dresden besitzen jeweils eine Ausgabe von 1648 (Amsterdam: Jacobsz).

Das *Erarenwerck* der Schumacher Anno 1421 (Titel nach Supralibros), mnd., dt.
Pergament – 32 Bl. – 16,0 x 13,3 cm – 1421

Ledereinband auf Holz mit Beschlägen und Schließen; Schäden am Rücken;
Innenmakulatur.

Unterschiedliche Hände, Marginalien und Korrekturen, Fortführungen bis
1642. Rubrizierungen bis zum Ende der Ordnung (Bl. 18), später hinzugefügte
Kapitelzählung in Marginalien.

Provenienz: Danzig/Marienburg (nach Bemerkung auf Innendeckel) – Vorbe-
sitzer: Sammlung Böttcherstraße: Inventar-Nummer B 4512 (erworben im
März 1930).

Heinbach, Johann Daniel: Wappenbuch der Ratsleute, dt.

Papier – 195 S. – 36,7 x 24,0 cm – 1755

Einband der Zeit; Risse im Papier durch Überklebungen überdeckt.

Unterschiedliche Hände; kolorierte Wappen, nur z. T. nicht ausgeführt; Rats-
liste bis 1800 fortgesetzt, jedoch ohne die zugehörigen Wappen; Widmung an
den Rat auf Titelblatt.

Provenienz: Bremen – Vorbesitzer: Justin Friedrich Wilhelm Iken (1726–1805)
– Sammlung Böttcherstraße: Inventar-Nummer B 4538 (erworben im Oktober
1928).

Missale, lat.

Pergament mit Noten – 188 Bl. – 56 x 39 cm – um 1500

Historisierender Ledereinband auf Holz mit Beschlägen, Lederschließen mit
Metall und einer Rosette im Mittelpunkt, z. T. deutliche Wasserschäden mit
folgenden Farbschäden (Bl. 127r–133v, 138v–139v, 140v–141r, 154v–155r,
183v–188v), einige Lagen lose, Bünde lose.

Bl. 1r von anderer Hand nachgeschrieben; rubriziert; Schmuckinitialen auf
Bl. 1v, 11v, 16v, 76v, 107v, 107v; Blattzählung in römischen und arabischen
Ziffern; Inhaltsverzeichnis mit Blattzählung von späterer Hand auf vorderem
und hinterem Innendeckel.

Provenienz: norddeutsch – Vorbesitzer: Von Münchhausen – Sammlung Bött-
cherstraße: Inventar-Nummer B 4548.

Neve, Johann: Gesae Vollgreven Gerhard Kebben säligen nachgelasser Witt-
benn Bettbüchlein. 1612., mnd., dt.

Pergament, Vor- und Nachsätze Papier – Goldschnitt – 67 Bl. – 15,0 x 10,0 cm –
1612

Ursprünglich Stoffeinband auf Papier (Makulatur); zahlreiche Lagen lose;
Bünde gebrochen.

Unterschiedliche Hände, genealogische Notizen fortgeführt bis 1910. Schmuck-

voll ausgeführtes Gebetbuch, Bordüren in Gold und mit unterschiedlichen Mustern.

Provenienz: Bremen – Vorbesitzer: Sammlungen Böttcherstraße: Inventar-Nummer B 4513 (erworben im September 1932).

(*Renner, Johann*): *Chronica der Stadt Bremen*, mnd.

Papier – 472 Bl. – 32,2 × 22,0 cm – 1744

Einband der Zeit mit Supralibros (*L. K. 1744*); ursprünglich mit textilen Verschlussbünden am Vorderschnitt.

Unterschiedliche Hände; mit nur z. T. ausgeführten Abbildungen (Porträts der Bischöfe); schmuckvolles Deckblatt mit Textbeginn, ansonsten nur zweifarbig ausgeführte Initialen (Bl. [5]v, [93]v). Auf Bl. 7r Darstellung des Doms mit Karl dem Großen und Bischof Willehad, auf Bl. 10r des Rolands, auf Bl. 322r–v Darstellung des Vasmerkreuzes und der Hinrichtung Johann Vasmers. Der Text umfasst die Zeit von 449 bis 1532.

Provenienz: Bremen – Vorbesitzer *L. K.* (Supralibros) (vermutlich Lüder Kulenkamp, 1724–1794) – Sammlung Böttcherstraße: Inventar-Nummer B 4542.

b. Drucke

Opregte Emders *Almanach*, Op het Jaar na de Geboorte onzes Heeren Jesu Christi, 1810. Na den Algemeenen Rijks-Stijl op onzen Meridiaan ingerigt door G.T. Büning, Organist te Hage in Oostvriesland. Emden: Christoph Wenthien (1810) – [24] Bl. – durchschossenes Exemplar.

Angebunden: *Chronijk, Of beknopt Verhaal der voornaamste Geschiedenissen van Oostfriesland [...]*. Emden: Christoph Wenthin (1810) – [64] Bl.

Ledereinband mit Supralibros (Emder Wappen) – 10,0 × 8,0 cm.

Arndt, Johann: *Anmutiges Paradis-Gärtlein/voller Christlicher Tugenden [...]*.

Gießen: Eberhard Henrich Lammers 1749 – 244 S., [2] Bl.

Ledereinband auf Holz mit Schließen – 21,5 × 18,0 cm.

Ein Schön Nye Christlick unde nütte *Bedebock*. Uth den Olden Lehrers der Kercken [...]. (Lübeck: Aswer Kröger 1564) – [9] Bl., CC Bl., [4] Bl.

Ledereinband mit Prägungen auf Holz, gepunzter Goldschnitt, noch eine Schließe vorhanden – 14,7 × 10,7 cm – Schäden am Einband; Schimmelbefall – Vorbesitzer: Hans Müller-Brauel (Exlibris).

Biblia. [...] Tübingen: Johann Georg Cotta III./Christian Gottfried Cotta 1730 – [15] Bl., 1.248 S., [4] Bl., 582 S., 80 S., [38] Bl.

Schweinsledereinband auf Holz mit historisierenden Schließen; Dekor im

Blinddruck mit Streicheisenlinien, Platten- und Rollenstempeln; Porträts von Luther und Melanchthon – 48,3 × 14,7 cm.

Biblia. Das ist: Die ganze Heilige Schrift Alten und Neuen Testaments/nach der Verdeutschung Martin Luthers [...]. Bremen: Hermann Christian Jani Witwe/Diederich Meier 1768 – [7] Bl., 1.096 S.

Angebunden: Die Heilige Schrift Neuen Testaments Unsers Herrn Jesu Christi, Nach der Verdeutschung Martin Luthers [...]. Bremen: Hermann Christian Jani Witwe/Diederich Meier 1768 – 324 S., [6] Bl.

Kunstvoller Ledereinband auf Holz mit Schließen; gepunzter Goldschnitt – 18,0 × 12,4 cm.

(*Conring, Hermann*): Gründliche Deduction Rechtmässiger Befugnuß/so Ihr. Königl. Majest: und die hochlöbl. Chron Schweden an die Stadt Bremen haben. o. O. 1666 – 108 S.

Pappeinband – 19,8 × 15,2 cm – einige Blätter lose – vormals ›Warneckens Archiv‹, Nr. 342.

Contrafacturen und Beschreibung/Deren Monarchen und Potentaten: Item/Streibarer/gelehrter/und anderer berühmter Männer und Weiber/deren in dieser historischen Chronica hin und wieder gedacht wird. o. O. [ca. 1645] – [32] Bl., 1.185 S., [25] Bl. – zahlreiche Kupferstiche.

Unvollständiger Pappeinband – 32,0 × 21,5 cm – zahlreiche Seiten lose.

Corpus Iuris Militaris recognitum, ac multis ex partibus auctum, Oder Neuverbessertes und vermehrtes Kriegs-Recht [...]. Frankfurt am Main: Christian Hermsdorff 1672 – [9] Bl., 718 [i. e. 738] S., 14 Bl.– [9] Bl., 718 [i. e. 738] S., 14 Bl.

Einband der Zeit – 17,2 × 10,5 cm – leichter Schimmelbefall.

Cupido und Mars zerrütten die drey theil der Welt [...]. Bremen: Arend Wessel II./Jost Köhler d. J. 1661 – 276 [i. e. 792] S., [12] Bl.

Roter Papiereinband auf Pappe mit Schäden – 13,2 × 8,0 cm – Schimmelbefall – Kupfertitel fehlt.

Elbingisches neuvermehrtes *Gesangbuch* [...]. Elbing: Johann Gottlieb Rohrman 1777 – 889 S., [21] S.

Angebunden: Auserlesenes und geistreiches *Gebetbuch* [...]. Elbing: [Johann Gottlieb Rohrman] 1777 – 194 S., [15] Bl.

Angebunden: Die gewöhnliche Sonn- und Festtags-Epistel und Evangelia [...]. Elbing: [Johann Gottlieb Rohrman] 1764 – 222 S.

Ledereinband auf Holz mit Beschlägen und Schließen; Schließen mit Namenskürzel und Jahresangabe (*G. F. 1805 C. W.*); gepunzter Goldschnitt – 17,0 × 10,5 cm.

Hamelmann, Hermann: Oldenburgisch Chronicon Das ist/Beschreibung der Löblichen Uhaltten Grafen zu Oldenburg und Delmenhorst [...]. (Oldenburg: Warner Berendt Erben 1599) – [43] Bl., 494 S., [8] Bl., [4] Bl.
Halbpappband – 32,0 × 20,7 cm.

(Hoffman, Gottfried): Curieuser Geschichts-Kalender/Des hocherleuteten und von Gott zur Verbesserung der Christlichen Kirchen auserwehlten Mannes D. Martini Lutheri [...]. Leipzig: Johann Friedrich Groschuff 1697 – 90 S. – [1] Bl.
Angebunden: *Pfeiffer, August*: Scepticismus Spenerianus Tripartitus/Oder Gründlicher Beweis/Daß Dr. D. Phil Spener in Außlegung der H. Schrift/Glaubens- und Gewissens-Sachen/auff unterschiedliche Art ungewiß und zweifelhaft verfare [...]. Lübeck: Johann Wiedemeyer. Ratzeburg: Sigismund Hoffmann 1696 – [8] Bl., 416, 90 S., [5] Bl.

Angebunden: *Undereyck, Theodor*: Der Närrische Atheist/Entdeckt und seiner Thorheit überzeuget [...]. Bremen: Hermann Brauer 1689 – [26] Bl., 974 [i. e. 966] S., [6] Bl.
Einband der Zeit – 17,0 × 11,5 cm.

Krantz, Albert: Des Fürtrefflichen Hochgelahrten Herrn Alberti Crantzii Wandalia [...] Nun aber denen/So derselben Sprach unerfahren/in Hochdeutsch transferiret und übersetzt/Durch M. Stephanum Macropum vom Andreaßberge. Lübeck: Johann Junge 1636 – [4] Bl., 520 [i. e. 521] S., [9] Bl.
Angebunden: *Petersen, Johann*: Chronica oder Zeitbuch der Lande zu Holsten, Storman, Ditmarschen [...]. (Lübeck: Lorenz Albrecht 1599) – [18] Bl., clxxvij S. Schweinsledereinband auf Holz; Dekor im Blinddruck mit Streicheisenlinien, Platten- und Rollenstempeln; sehr guter Zustand – 31,8 cm × 20,8 cm.

Abdruck verschiedener/auff dem ReichsTage zu Regensburg/in anno 1663. von Königlicher Schwedischer Gesandtschaft/Und Statt Bremischer seithen Übergebener *Memorialien* [...]. o. O. (1663) – 67 S.

Pappeinband – 19,8 × 15,2 cm – einige Blätter lose – vormals ›Warneckens Archiv‹.

Der Geöffnete *Ritter-Platz*. Worinnen Die vornhemste Ritterliche Wissenschaften und Übungen/Sonderlich/was bey der Forification, Civil-Bau-Kunst/Schiff-Farth/Antiquen- so wol als Modernen Müntzen und Medaillen, Reit-Kunst/Jägerey Hauptsächliches und Merckwürdiges zu beobachten [...] Hamburg: Benjamin Schiller 1702 – [10] Bl., 132 S., 185 S., [3] Bl., 176 S., [2] Bl., 176 S., [4] Bl., 312 S., 100 S., 82 S.

Ledereinband auf Holz – 15,5 × 9,0 cm.

Soet[leboom], Hendrik Jacobsz: Op en Nedegank vande Oude Koninklycke en loffelijcke Anzee-Stadt Stavoren [...]. (Haarlem: Thomas Jaspersz Fonteyn 1647) – [19] Bl., 328 S., [6] Bl.

Einband der Zeit – 13,8 × 8,3 cm – Schimmelbefall.

Spener, Phillipp Jacob: Insignium Theoria. Seu Operis Heraldici pars Generalis [...] Frankfurt am Main: Johann David Zunner II. 1690 – [28] Bl., 368 S., [35] Bl.

Angebunden: *Spener, Philipp Jacob:* Historia Insignium Illustrium. Seu Operis Heraldici Pars Specialis. Fankfurt am Main: Johann David Zunner II. 1680 – [42] Bl., 36 S., 778 S., [16] Bl.

Einband der Zeit mit Supralibros (Wappen) – 35,0 × 22,0 cm – Schäden am Einband, organischer Befall.

Weichmann, C(hristian) F(riedrich): Poesie der Nieder-Sachsen [...]. Hamburg: Johann Christoph Kißner 1725 – [28] Bl., 32 S., 382 S., 5 Bl.

Angebunden: *C(hristian) F(riedrich):* Poesie der Nieder-Sachsen. Zweyter Theil [...]. Hamburg: Johann Christoph Kißner 1723 – [19] Bl., 46 S., 373 S., [5] Bl.

Angebunden: *C(hristian) F(riedrich):* Poesie der Nieder-Sachsen. Dritter Theil [...]. Hamburg: Johann Christoph Kißner 1726 – [8] Bl., 64 S., 355 S., [6] Bl.

Einband der Zeit – 18,2 × 12,0 cm – Feuchtigkeitsschäden.

Werdenhagen, Johann Angelius: De Rebus Publicis Hanseaticis [...]. Frankfurt am Main: Matthäus Merian [um 1640] – 516 S., 141 S., 129 S. (Exemplar mit allen Karten und Porträts.)

Einband der Zeit mit Supralibros (*Rahthaus Hildesh. Anno 1643*) auf Pappe – 33,3 × 16,2 cm – Schäden am Rücken, einige Blätter lose.

(*Zeiller, Martin*): Topographia Saxoniae inferioris [...]. Frankfurt am Main: Matthäus Merian Erben 1653 – 242 [i.e. 218] S., [3] Bl.

Einband der Zeit – 32,5 cm × 21,8 cm – Provenienz: Gerard Wolter, Abt zu Loccum.

Ein Land »ohne Adel, ohne herrschende Religion, im höchsten Wohlstande und Flor« – Adolph Freiherr Knigge, William Berczy und die Auswanderung nach Amerika

Von Michael Ruppel

Adolph Freiherr Knigge (1752–1796), der Verfasser des bekannten Buchs vom »Umgang mit Menschen«, verbrachte seine letzten Lebensjahre in Bremen. Er bekleidete dort die Stelle eines hannoverschen Oberhauptmanns und war damit vor allem zuständig für Dom, Domschule und Waisenhaus. Knigge fühlte sich wohl in dieser Stadt. Trotz gesundheitlicher Probleme übte er sein Amt gewissenhaft aus, wovon sein Diensttagebuch zeugt, das erhalten ist.¹ Weiterhin betätigte er sich als Schriftsteller und veröffentlichte in seinen Bremer Jahren einige seiner wichtigsten Schriften, darunter eine in Romanform verkleidete Stellungnahme zur Revolution in Frankreich.²

Im vorliegenden Beitrag wird jedoch eine Veröffentlichung Erwähnung finden, die in Knigges Gesamtwerk eher am Rande steht: Die Reisebeschreibung »Briefe, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen geschrieben« (Hannover 1793). Für Knigges Interesse an Amerika finden sich hier deutliche Hinweise, deren Hintergründen und Zusammenhängen der vorliegende Beitrag nachzuforschen sucht.

Knigge gefiel das rege Treiben einer Handelsstadt, das er in noch weit größerem Umfang in Hamburg erleben konnte, wo er sich in jener Zeit mehrmals aufhielt. Das hinterließ Spuren in verschiedenen Romanen. So heißt es an einer Stelle in Knigges »Geschichte des armen Herrn von Mildenburg«:

- 1 Gedr. in: Michael Ruppel/Walter Weber (Hrsg.), Adolph Freiherr Knigge in Bremen, Texte und Briefe, Bremen 1996, S. 47–68. Das Manuskript des Diensttagebuchs befindet sich im StA Stade.
- 2 Benjamin Noldmann's Geschichte der Aufklärung in Abyssinien, oder Nachricht von seinem und seines Herrn Veters Aufenthalte an dem Hofe des großen Negus, oder Priesters Johannes, Göttingen: Dieterich, 1791. Knigge, Werke, Bd. 3 (hrsg. von Günter Jung), Göttingen 2010.

»Und dann im Hafen selber das Gewirre dieser Fahrzeuge, der kleinen Nachen; die Beschäftigungen der Matrosen auf den Schiffen, aus allen Himmels-Gegenden; der erste Eintritt in das Getümmel der Stadt, wo niemand müßig zu seyn scheint; die Geschäftigkeit, welche da herrscht; die Menge der Waaren, die, theils in den Kaufmanns-Laden einzeln ausgesetzt, theils in Rollen oder Ballen, da und in den Schiffen und in den Gewölben und Packhäusern und auf den Plätzen stehen und liegen, bereit, alle nur ersinnliche, wahre und eingebildete Bedürfnisse zu befriedigen – Diese Scenen, diese Zeugnisse der rastlosen menschlichen Betriebsamkeit und der Vortheile des menschlichen Lebens, würken gewaltsam auf ein Herz, das nicht, durch langjährige Gewohnheit, in großen Seestädten dergleichen zu sehn, für diese Eindrücke abgestumpft ist.«³

Ähnliche Bemerkungen finden sich in den »Briefen, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen geschrieben« über den lebhaften Betrieb an der Schlachte, die Knigge als den Ort nennt, an dem er in Bremen am liebsten seinen Wohnsitz genommen hätte.⁴

Bremens Handel erlebte in den Neunzigerjahren des 18. Jahrhunderts eine stürmische Aufwärtsentwicklung. Neu erschlossene Absatzgebiete in Übersee, besonders aber der rasch wachsende Import von Tabak, Reis, Zucker, Baumwolle und Kaffee machte Bremen zu einem der Hauptumschlagplätze dieser Waren. Der Handel zwischen Nordamerika und den Hansestädten Bremen und Hamburg erlebte zwischen 1790 und 1799 einen enormen Aufschwung und erreichte in Bremen im Jahre 1794 einen ersten Höhepunkt.⁵ Der Amerikahandel, der im Jahrzehnt zuvor zunächst noch zögerlich und mit einigen Schwierigkeiten begonnen hatte, trug zu der »goldenen Periode des Bremer Handels« bei und brachte vielen Kaufleuten großen Wohlstand.

Der amerikanische Unabhängigkeitskrieg endete am 19. Oktober 1781 mit der Niederlage der britischen Truppen in Yorktown, der britische Premierminister Lord North demissionierte im März 1782. Nach dem Präliminarfrieden vom 30. November 1782 erteilte das neue Kabinett in London Anweisungen für Verhandlungen mit der amerikanischen Delegation. Die Verhandlungen endeten mit dem Pariser Friedensvertrag vom 3. September 1783, mit dem die dreizehn Kolonien als unabhängige Vereinigte Staaten von Amerika anerkannt

3 Geschichte des armen Herrn von Mildenburg, 3. Teil, Hannover 1790, S. 10.

4 Adolph Freiherr Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen geschrieben, Hannover 1793, S. 172.

5 Franz Josef Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (VStAB 42), Bremen 1974, S. 25. Sam A. Mustafa, Merchants and Migrations, Germans and Americans in Connection, 1776–1835, Aldershot 2001, S. 126.

wurden. Damit war der direkte Handel mit Nordamerika offen, der zuvor durch die englische Navigationsakte unmöglich gemacht wurde oder doch zumindest große Umwege verlangt hatte. Zahlreiche Kaufleute und Handelshäuser witterten nun ihre Chance, in Amerika neue Absatzmärkte zu erschließen und die auf dem europäischen Kontinent teuer gehandelten »Kolonialwaren« zu importieren.

Auch die Auswanderung in die nordamerikanischen Staaten nahm jetzt wieder zu. Sie hatte einen kurzen Anstieg nach dem Siebenjährigen Krieg zu verzeichnen, war aber seit der Mitte des 18. Jahrhunderts insgesamt eher rückläufig. Dazu trugen verschiedene Ursachen bei: Die wirtschaftliche Situation hatte sich in vielen Ländern deutlich gebessert, es gab keine außergewöhnlichen Hungersnöte zu verzeichnen.⁶ Hinzu kam, dass unregelmäßige Auswanderung von den Obrigkeiten ungern gesehen wurde und unter Strafe stand. Kaiser Joseph II. hatte 1768 einen Erlass verkündet, der die Auswanderung im ganzen Reich verbot. Darin wurde unter anderem verfügt, »gegen jene, so sich heimlich fortzumachen unternehmen, genaue Obacht« zu haben, sie im Übertretungsfall »mit gemessenen Strafen« zu belegen. »Anwerber, Emissarien, Verführer, Unterhändler, und deren Helfer« seien schon beim geringsten Verdacht gefangen zu nehmen, gegen sie sei mit »Leibs- oder allenfallsiger Lebensstrafe« vorzugehen. Sammelpätze von Auswanderern könnten »unter keinerlei Vorwände« geduldet werden, sie seien zu ihren Geburts- oder Wohnorten zurückzuschicken.⁷ Dahinter stand die allgemeine Überzeugung der Obrigkeiten, dass der Wegzug von jungen Leuten auf dem Lande oder die von gut ausgebildeten Handwerkern nicht geduldet werden könne. Man fürchtete den durch die Entvölkerung eintretenden wirtschaftlichen Schaden. Die Auswanderung konnte aber nie ganz unterbunden werden.

Durch den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg erreichte das Thema »Amerika« nicht nur die Aufmerksamkeit eines interessierten bürgerlichen Publikums. Infolge der Entsendung deutscher (vornehmlich hessischer) Soldaten nach Amerika, die zur Verstärkung der britischen Truppen eingesetzt wurden, gelangten vermehrt Briefe einfacher Leute von dort in ihre Heimatorte. Nicht wenige Soldaten desertierten und blieben in Amerika, und viele der jungen Männer, die wieder bei ihren Angehörigen eintrafen, berichteten von der Schönheit und dem Reichtum des Landes.⁸ Nach dem Ende des Unabhängig-

6 Horst Dippel, *Germany and the American revolution 1770–1800*, Wiesbaden 1978, S. 236f.

7 Auswanderungsverbot vom 7. Juli 1768. Zit. nach Schlözers *Stats-Anzeigen*, Bd. 6 (1784), S. 214–217.

8 Cornelia Pohlmann, *Die Auswanderung aus dem Herzogtum Braunschweig im Kräftespiel staatlicher Einflußnahme und öffentlicher Resonanz 1720–1897*, Stuttgart

keitskrieges wandelte sich die Motivation der Auswanderer. Nicht mehr allein bloße Not veranlasste sie zu der gefährlichen Seereise in ein unbekanntes Land. Es war jetzt auch die Hoffnung auf ein Leben in Freiheit ohne ständische Hierarchien. Broschüren kursierten, die über die Neue Welt berichteten und bei den Bauern und Handwerkern die Phantasie von einem besseren Leben beflügelten.

Mit dem vermehrten Wunsch von Schiffsreisen nach Nordamerika eröffnete sich den Kaufleuten und Reedern in Hamburg und Bremen ein neues Betätigungsfeld: Nicht allein Waren, sondern auch immer mehr ausreisewillige Gruppen fanden sich in den Häfen ein. Das Heikle an der Sache war jedoch das kaiserliche Auswanderungsverbot, das noch immer in Kraft war, und das Joseph II. ausdrücklich den Magistraten der Reichsstädte, namentlich Lübeck, Bremen und Hamburg anbefohlen hatte.

Zu einem ersten Konflikt kam es im Jahre 1784, als der Glasfabrikant Johann Friedrich Amelung plante, in New Bremen bei Baltimore eine Glas- hütte zu errichten. Er nahm zu diesem Zweck mit den Bremer Handelsfirmen Hermann Heymann & Sohn, Henrich & Johannes von Lengerke und Henrich Talla Verbindung auf, die einen Teil der Finanzierung und die Verschiffung von Glasöfen wie die der Arbeiterfamilien übernehmen wollten.⁹ Als Amelung mit zwei Agenten begann, neben Hüttenarbeitern aus Grünenplan weitere Handwerker aus Braunschweiger und Hannoveraner Territorium anzuwerben, wurde das Vorhaben von Herzog Karl Wilhelm Ferdinand untersagt. Hannover schloss sich dem Verbot an. Die Braunschweig-Lüneburgische Regierung überschüttete den Bremer Senat mit Vorwürfen und kritisierte die Kaufleute, sie hätten »das Emigrationsgeschäft als eine förmliche Handlungsspeculation betrieben.«¹⁰ Johann Friedrich Amelung und seine beiden Mitarbeiter entgingen nur knapp einer Verhaftung und Verurteilung. Es gelang ihnen nach Bremen zu kommen, und im Frühjahr 1784 reisten Amelung und 68 Arbeiterfamilien auf der Heymann und Talla gehörenden »Fama« ungehindert nach Baltimore ab. Die Kaufleute hatten sich auf den »freyen Handel« und auf Amelungs »natürlichen Trieb zur Freiheit« berufen,¹¹ einem Argument, dem der Bremer Senat – zumindest inoffiziell – nicht widersprechen wollte. Um die Regierungen in Braunschweig und Hannover, die mit einer Beschwerde beim Reich drohten, zufriedenzustellen, erneuerte man am 16. Juni 1784 in Bremen das Edikt von 1768.

2002, S.68. Unter den Braunschweigern betrug die Zahl der Desertierten fast 15 Prozent. Ebd., S.66.

9 Pohlmann, Die Auswanderung (wie Anm. 8), S. 53 ff. Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen 1683–1880 (VStAB 29), Bremen 1961, S. 15 ff.

10 Zit. nach Engelsing, Auswandererhafen (wie Anm. 9), S. 16. Der Schriftverkehr aus dem Jahre 1784 ist erhalten. StAB 2-H.4.q.

11 Zit. nach Engelsing, Auswandererhafen (wie Anm. 9), S. 16.

Der nächste Konflikt sollte nicht lange auf sich warten lassen. Er stand im Zusammenhang mit einer groß angelegten Werbeaktion der britischen Genesee-Association in den Jahren 1791/92, die Auswanderer für Nordamerika zu gewinnen suchte. Nach der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten wurden große Landflächen zur Erschließung und Besiedlung freigegeben. Dabei erwarben Bodenspekulanten im Westen des Staates New York Bezugsrechte für Landflächen südlich des Ontariosees. Man trat in Verhandlungen mit den dort ansässigen Indianerstämmen und kaufte deren Ansprüche gegen lächerlich geringe Summen ab. Die Geschäftsleute Oliver Phelps und Nathaniel Gorham kamen so in den Besitz von 2,6 Millionen Acres¹², von dem sie einen Teil aus finanziellen Gründen jedoch weiterverkaufen mussten. Erwerber war Robert Morris, der ein östlich des Genesee Rivers gelegenes Gebiet im November 1790 – durch Vermittlung seines Agenten William Temple Franklin (ein Enkel Benjamin Franklins) – an die Pulteney Association weiterverkaufte.¹³ Der Sitz dieser Gesellschaft war in London, sie wurde geleitet von Sir William Pulteney, John Hornby und Patrick Colquhoun. Diese Gesellschaft, die sich dann Genesee-Association nannte, plante zunächst englische und schottische, dann auch deutsche Auswanderer anzuwerben. Letzteres übernahm William Berczy (1744–1813), ein Maler und Kunsthändler, der durch seinen Umgang mit der englischen Oberschicht auch Bekanntschaft mit Sir William Pulteney und dessen Familie gemacht hatte.

William Berczy war ein Mann mit einem bewegten, geradezu abenteuerlichen Leben.¹⁴ Er war gebürtig aus Wallerstein im Ries und wurde 1744 dort als Johann Albrecht Ulrich Moll geboren. Die Familie zog bereits im folgenden Jahr nach Wien, wo der Vater als Diplomat am kaiserlichen Hof tätig war. Auch der junge Moll-Berczy war offenbar für eine diplomatische Karriere vorgesehen, seine Neigungen galten jedoch schon bald der Kunst. Gemeinsam mit seinem älteren Bruder Bernhard begann er eine künstlerische Ausbildung in

12 Das entspricht einer Fläche von rund 10.500 Quadratkilometern.

13 Horst Dippel, *German Emigration to the Genesee Country in 1792*, in: Hans L. Trefousse, *Germany and America*, New York 1980, S. 161–169. Da nur Amerikaner Eigentumstitel erwerben konnten, wurde der aus Schottland stammende Charles Williamson ins Geneseegebiet entsandt, um die Landbesiedlung vor Ort zu organisieren. Das Gebiet umfasste rund 4.850 Quadratkilometer.

14 William Berczy, ein deutschkanadischer Pionier, in: Hartmut Froeschle, *Adler auf dem Ahornbaum. Studien zur Einwanderung, Siedlung, Kultur- und Literaturgeschichte der Deutschen in Kanada*, hrsg. von L. Zimmermann, Toronto 1997, S. 53–63; John Andre, *William Berczy: Co-founder of Toronto*, Toronto 1967. Vgl. auch die Beiträge von Beringer, *A Leader* (wie Anm. 15), Dippel, *German Emigration* (wie Anm. 13), Moogk, *William Berczy* (wie Anm. 18) und Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19).

Wien, die beide dann im Herbst 1766 in Jena fortsetzten. Bernhard schloss sich 1783 einer Expedition nach Nordamerika an, kehrte nicht mehr nach Europa zurück und ließ sich als Porträtmaler in Charleston nieder. Auch ein anderer Bruder machte eine eher unkonventionelle Karriere. Christian Hieronymus Moll (geb. 1750) betätigte sich als Schriftsteller und Herausgeber, unter anderem einer wenig erfolgreichen Wiener Theaterchronik. Er soll Mitglied der Illuminaten gewesen sein.¹⁵

Johann Albrecht Ulrich Moll hatte bereits als junger Mann so manche Abenteuer erlebt. Während einer diplomatischen Mission in Osteuropa soll er auf dem Rückweg nach Wien einer Räuberbande in die Hände gefallen sein, mit deren Anführer jedoch bald Freundschaft geschlossen haben. Aus dieser Zeit stammt wohl auch der Spitzname »Berczy«, den Moll auch dann beibehielt, als er sich um 1780 als Maler und Kunsthändler¹⁶ in Florenz niederließ. 1785 heiratete er in Lausanne die 16 Jahre jüngere Kunststudentin Jeanne-Charlotte Allamand. Gemeinsam mit ihr ging Berczy, der bereits in Florenz und Genf Kontakte zu kunstinteressierten Engländern geknüpft hatte, Anfang 1790 nach London, um dort als Agent für einige Florentiner Kunsthändler tätig zu werden. Ein Jahr später sollte sein Leben dann eine ganz neue Wendung nehmen.

Es war nicht nur Spekulation auf finanziellen Gewinn, sondern auch Abenteuerlust, die William Berczy dazu brachte, im September 1791 den Vertrag mit Colquhoun zu unterzeichnen. In Deutschland sollten für die Genesee-Association vor allem Handwerker und Bauern angeworben werden, die harte Arbeit auf dem Lande gewohnt waren. Im Dienstvertrag war festgehalten, dass sich die Emigranten sechs Jahre lang als Knechte verdingen mussten, um von ihrem Lohn die Reisekosten abzuarbeiten. Nach Ablauf der Zeit würden sie dann 25 Morgen Land als freies Eigentum erhalten.¹⁷ Berczy sollte 200 Interessenten werben, eine Zahl, die er aber noch überbieten zu können glaubte. Wenn erst die Berichte der Ausgewanderten in der Heimat einträfen, würden später viele Tausend guter Deutscher folgen.¹⁸ Nicht nur eine kleine Gruppe

15 Walter Beringer, *A Leader and his People, Scenes from the life of Albrecht Ulrich Moll alias William Berczy (1744–1813)* (German-Canadian Yearbook 8), Toronto 1984, S. 95–114. Zur Familie Moll S. 98 f.

16 Als solcher begegnete Berczy auch Goethe, als dieser sich Anfang Mai 1788 auf der Rückreise von Rom nach Weimar einige Tage in Florenz aufhielt.

17 Ein solcher Dienstvertrag ist gedruckt bei Friedrich Kapp, *Geschichte der deutschen Einwanderung in Amerika*, Bd. 1 (Geschichte der Deutschen im Staate New York), New York 1869, S. 395 f.

18 Peter N. Moogk, *William Berczy: Colonisation Promoter 1791–1813*, in: M.M. Allodi, P.N. Moogk, B. Stock (Hrsg.), *Exhibition catalogue, published in conjunction with the Exhibition »Berczy«*, National Gallery of Canada, Ottawa, 8 Nov. 1991–5 Jan. 1992, S. 83–111. Hier: S. 86.

von Siedlern, sondern »a little Nation« wollte er nach Amerika bringen. Voller Optimismus versicherte er Colquhoun: »Y shall make all Germany fanatic for the Genesee Land«. ¹⁹ Der Eifer Berczys hatte auch seinen Grund darin, dass er als »Superintendent and director of the German Settlement« vorgesehen war. Zeitweilig dachte er sogar daran, Landanteile direkt in Deutschland zu verkaufen.

Bereits im Oktober 1791 hielt sich Berczy in Hamburg auf, dem für die Ausreise der Emigranten vorgesehenen Hafen, um alle organisatorischen Vorbereitungen in die Wege zu leiten. Er hatte bereits von London aus mit zahlreichen Freunden und Bekannten korrespondiert und um Unterstützung gebeten. Außerdem mussten Informationsschriften über die Auswanderung nach Amerika und das Genesee-Gebiet ins Deutsche übersetzt und in Umlauf gebracht werden. Von Hamburg aus brach Berczy dann zu einer Rundreise durch Deutschland auf, um vor Ort – vornehmlich unter dem »Higher Rang of German People« – für das Vorhaben zu werben. Dabei musste gleichzeitig äußerste Verschwiegenheit bewahrt werden, stand doch die Werbung für Auswanderung unter Strafe. Die Reise führte ihn nach Hannover, Darmstadt, Frankfurt am Main und Kassel, und nicht überall traf seine Tätigkeit auf Entgegenkommen. ²⁰

Die erste Station nach Hamburg war Bremen, wo Berczy im Januar 1792 eintraf. Er berichtete darüber nach London an Colquhoun: »With great Satisfaction y inform you that y have meat here with such reception from my old friends as can promite me not only for that City bot also for the Provinces where y am going now very consequent good effects. Our Genesee Land op-tains every day more reputation.« ²¹ In Bremen konnte Berczy tatkräftige Unterstützung erwarten.

Zu den »alten Freunden«, die er dort traf, gehörten Syndikus Johann von Eelking und Adolph Freiherr Knigge. Berczys Worte legen nahe, dass er die beiden aus früherer Zeit kannte. Leider ließ sich nicht ermitteln, wo ein Zusammentreffen stattgefunden haben könnte. Sowohl von Eelking als auch Knigge waren 1768 bzw. 1769 an der Universität Göttingen immatrikuliert. Sie sind

19 Zit. nach Beate Stock, William Berczy als »Seelenverkäufer«, in: German-Canadian Studies 6, 1987, S. 109–127. Hier: S. 114. Die Briefe (Briefkonzepte) befinden sich in der Universität Montreal, Sammlung Louis-François-Georges Baby (Signatur: P 58/S). Eine Anfrage dort ergab, dass es wegen des Umfangs und fehlender Verzeichnisse leider nicht möglich ist, einzelne Schriftstücke zu bestellen.

20 »The minister of Hesse-Cassel caused him great trouble.« John Andre, William Berczy (wie Anm. 14), S. 148. Peter N. Moogk, William Berczy (wie Anm. 18), S. 84.

21 Zit. nach Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 115 (Datum des Briefs dort nicht angegeben).

sich dort bereits begegnet. Zu den Bekannten Knigges aus dieser Zeit gehört übrigens auch Senator Jacob Breuls, dem Knigge den Roman »Die Reise nach Braunschweig« widmete. William Berczy alias Albrecht Ulrich Moll studierte jedoch in Jena und ist im Matrikelverzeichnis der Göttinger Universität nicht erwähnt.

Knigge wie auch von Eelking brachten Berczys Vorhaben offenbar viel Sympathie entgegen. Eelking soll Berczy geraten haben, vor der Emigration nach Amerika seinen Namen Moll wieder anzunehmen, zumindest jedoch Papiere zu hinterlassen, um die Verwandtschaft mit der Familie belegen zu können.²² Knigge wird in einem Brief Berczys an Colquhoun als idealer Mitstreiter für das Projekt gepriesen. Er unterstütze das Projekt und habe in großzügigster Weise seine Dienste angeboten. Die Schriften dieses Edelmanns seien auch in England wohl bekannt, da einiges ins Englische übersetzt worden sei. Weiter heißt es:

»Y have give him all necessary materials and instruction, and he has promised me that he will directly compose a smal book about our Genesee Land and the establishments there made in order to make it known throughout Germany. All what that man publishes ist read in Germany with soch an avidity that y am sure we can not finde a better methode to publishe our establishment. It shal be in form of a Correspondence between a German and an American Gentleman.« Das Buch solle schon sehr bald und ohne Kosten für die Gesellschaft erscheinen. Knigge habe versichert, ein eifriger Beförderer des Unternehmens zu sein und habe ihn, Berczy, beauftragt, ihn sogleich als ständigen Agenten der Gesellschaft in Deutschland vorzuschlagen.

Auch aus den nun im Brief folgenden Worten geht hervor, dass es nach Ansicht Berczys für die Werbung von Auswanderern in Deutschland kaum einen geeigneteren Mann gebe. Gleichzeitig wird deutlich, dass diese Werbung auch nach Abreise der ersten Auswandererkontingente nach Amerika über einen längeren Zeitraum weiterbetrieben werden sollte.

»As I kan foreseea that after my departure from Europe we want necesairely an good Agent in Germany a man of Character and influence in ordre to finishe what y have sta[r]ted because y kan impossibely be equally useful for the Association in America and Europe. Y propose you that man because you

22 Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 115. Nachfahren Berczys ließen 1880 wegen entsprechender Dokumente in Bremen anfragen. Toronto, Archives of Ontario (William Berczy fonds, F 477).

kan never finde one more fit for that purpose.«²³ Tatsächlich kam es daraufhin auch zu einem brieflichen Kontakt zwischen Colquhoun und Knigge.²⁴

Knigge erhielt von Berczy alle notwendigen Unterlagen und versprach, nach dem kleinen Buch über das Genesee-Land noch weitere Veröffentlichungen. »After the little book about the Genesee Land is published he desires to publish a periotic American Chronikel or Magazine.«²⁵ Dieses Vorhaben konnte Knigge allerdings nicht erfüllen. Sein Versprechen setzte er dennoch auf ganz eigene Weise um, wovon gleich die Rede sein wird. Zunächst ist festzuhalten, dass Berczy ihn nicht nur mit mündlichen Informationen, sondern auch mit einigen Druckwerken über das Projekt und über die Auswanderung nach Amerika versorgt haben dürfte. Es handelte sich dabei neben den eigentlichen Bedingungen für die Auswanderung in den Genesee-Distrikt um drei aus dem Englischen übersetzte Schriften,²⁶ denen auch zwei Karten beigelegt waren (vgl. Abb. 1). Sie trugen die Überschrift »Berichte über den Genesee-Distrikt in dem Staate von Neu-York der vereinigten Staaten von Nord-Amerika nach der im Jahr 1791 Englischen[!] herausgegebenen Ausgabe übersetzt. Gedruckt im Dezember 1791.«

Darin befand sich zuerst ein Bericht über das Land, seine Größe, Beschaffenheit, Vorzüge und bisherige Besiedlung, ergänzt um einen Anhang, der über die Nutzung des »Zucker-Ahorn-Baums« informierte.

- 23 Berczy an Colquhoun, Bremen, 28. Januar 1792. Universität Montreal, Slg. Baby, P 58/S. Ich danke Ernst August Freiherrn Knigge für die Einsicht in eine Fotokopie dieses Dokuments. Eine Übersetzung wurde bereits in Ernst August Freiherr Knigge (Hrsg.), Knigges Werke, Göttingen 1996, S. 310 ff. veröffentlicht.
- 24 Ein solcher Briefkontakt ist lediglich dadurch bekannt, dass Knigge im November 1792 Campe gegenüber erwähnt, er sei wegen seines Buchs »Geschichte der Aufklärung in Abyssinien« durch einen »Geschäftsträger des americanischen Congresses in London, Patrik Colquhoun Esq.«, sehr schmeichelhaft begrüßt worden (Knigge an Joachim Heinrich Campe und Ernst Christian Trapp, Bremen, 3. November 1792).
- 25 Berczy an Colquhoun, Bremen, 28. Januar 1792.
- 26 An Account of the Soil, growing Timber, and other Productions, of the Lands in the Countries situated in the back Parts of the States of New-York and Pensylvania, in North-America. And particularly the Lands in the County of Ontario, known by the name of The Genesee Tract, lately located, and now in the Progress of being Settled. [London] 1791 [Mit zwei Karten]. [Enthält:] An Account of the Lands called the Genesee Tract, in the county of Ontario, and State of New-York, in North-America [S. 1-37], Thoughts on emigration [von William Temple Franklin, S. 1-4], Remarks for the information of those who wish to become Settlers in America. The Production of a very celebrated American Statesman and Philosopher, written a short Time previous to his Decease [von Benjamin Franklin, S. 39-45].



A Map of the GENESSEE TRACT, in the COUNTY of ONTARIO, & STATE of NEW YORK; shewing its distance from & water communication with New York, Philadelphia & Baltimore; — also its distance from the new City of Columbia, in the proposed seat of Government of the UNITED STATES.

Abb. 1: Karte des Genesee-Distrikts im Staat New York, 1791.

Aus der Feder William T. Franklins stammt eine weitere kurze Schrift mit dem Titel »Betrachtungen über Auswanderung der Völker«. Sie diene weniger der Information der Ausreisewilligen, sondern argumentierte gegen das Emigrationsverbot. Auswanderung »armer Unterthanen« wird darin als sinnvolles Mittel dargestellt, in überfüllten Gebieten das natürliche Gleichgewicht wieder herzustellen.

Eine dritte Broschüre sollte einige grundlegende Informationen über die Vereinigten Staaten vermitteln. Es handelt sich dabei um die Schrift »Auszug der Anmerkungen zum Unterricht derjenigen Europäer, die sich in Amerika niederzulassen gesonnen sind, von dem letztlich verstorbenen berühmten Dr. Franklin«.

Benjamin Franklin versucht darin einige Unterschiede zwischen der Alten und der Neuen Welt deutlich zu machen. Gleich mit den ersten Worten wird betont, dass die amerikanische Regierung jedem Fremden »alle zu wünschende Hülfe durch gute Gesetze, und eine vollkommene Freyheit« gebe. Besonders gut seien in Amerika die Bedingungen für Bauern und Handwerker. Gesunde und arbeitsame junge Menschen, die Ackerbau und Viehzucht verstünden, könnten gute und wohlfeil zu erwerbende Ackerflächen fruchtbaren Landes erwarten, wodurch bereits »eine Menge armer Leute aus Engeland, Irland, Schottland und Teutschland [...] in wenig Jahren wohlhabende Landleute« geworden seien. Auch bestehe große Nachfrage nach zahlreichen Dingen des alltäglichen Bedarfs wie Hausrat und Werkzeug. Handwerker könnten daher gewiss sein, Arbeit zu finden und dafür gut bezahlt zu werden. Es gebe keine Einschränkungen, die Fremde daran hindere, »jedes Handwerk, so sie verstehen, auszuführen.« Etwas schwieriger seien die Bedingungen für Fabriken und den Handel, und zwar hauptsächlich deswegen, weil das Fehlen von Handelszöllen die Einfuhr mancher Waren immer noch günstiger mache als die Herstellung vor Ort.

Im »Auszug« weggelassen wurden die Warnungen an adelige oder reiche Müßiggänger, die sich ein Schlaraffenland vorstellten. Solche Leute waren unerwünscht. Amerika sei »das beglückte Land der Arbeitsamkeit.« So ist es in der ungekürzten Fassung von Franklins Bericht zu lesen, dessen deutsche Übersetzung erstmals 1790 in der Zeitschrift »Neue Litteratur und Völkerkunde« erschien, herausgegeben von Johann Wilhelm von Archenholz.²⁷ An Informationen über Nordamerika war also kein Mangel, besonders die Schrift Franklins dürfte auf reges Interesse gestoßen sein. Kaum ein Amerikaner war

27 Nachricht für diejenigen, die nach Nordamerica sich begeben und alldort ansiedeln wollen. Aus dem Englischen des berühmten D. Benjamin Franklin, in: Neue Litteratur und Völkerkunde, 1790, 4. Jg., 2. Bd., S. 138–154.

in Deutschland so beliebt wie Franklin, der nach seinem Tod eine geradezu mythische Verklärung erfuhr.²⁸

Neben den drei genannten Schriften, als deren Übersetzer William Berczy vermutet wird,²⁹ kursierte noch eine weitere Broschüre ohne Titel, die die eigentlichen vertraglichen Bedingungen aufführte, zu denen sich die Ausreisewilligen verpflichten mussten. Es gingen, so heißt es darin, »jährlich viele Hundert gute arbeitsame teutsche Landleute und Handwerker« nach Amerika, um dort »reichlicher und leichter« ihr Brot zu finden. Um ihnen dies zu ermöglichen, habe eine »Gesellschaft reicher und menschenfreundlicher Grundherren von London« den Plan, eine Anzahl rechtschaffener und mit guten Zeugnissen versehener Bauernknechte und Handwerker in Dienst zu nehmen. Das Unternehmen stehe unter Führung eines Bevollmächtigten der Gesellschaft, der selbst ein Deutscher sei und sich ebenfalls im Genesee-Distrikt niederlassen werde. Dieser solle »weniger ihr Vorsteher als ihr Vater und Rathgeber« sein, denn es sei »der aufrichtigste Wunsch der Gesellschaft«, alle in ihrem Dienste stehenden Menschen »so glücklich als möglich zu sehen.« Und da die Ausübung der Religion »von jedem wohldenkenden Menschen als eines der Hauptbeförderungsmittel zu wahrer Glückseligkeit« angesehen werde, so werde ein deutscher Geistlicher die Auswanderer begleiten. Auch ein deutscher Wundarzt »mit gehöriger Arzney« werde dabei sein. Diejenigen, die in die Gruppe der Auswanderer aufgenommen würden, müssten sich sechs Jahre lang »als freye Knechte oder Mägde verdingen.« Anschließend wird die Entlohnung nebst Rückzahlung der gewährten Vorschüsse erläutert und bei entsprechender Rücklage nach Ablauf der Zeit eigenes Land in Aussicht gestellt.³⁰ Es ist mit einiger Sicherheit davon auszugehen, dass der Text dieser Broschüre von William Berczy selbst formuliert wurde.

Nicht uninteressant ist, dass 1792 auch in Bremen ein Bericht über den Genesee-Distrikt erschien. Sein Titel lautet: »Kurze Beschreibung des Genesee-districts, eines gewesenen Gebiets der sechs indischen Nationen³¹ in Nordamerika«, eine Veröffentlichung, auf die auch in Anton Friedrich Büschings »Erdbeschreibung« an einer Stelle Bezug genommen wird.³² Leider war ein

28 Dippel, *Germany and the American revolution* (wie Anm. 6), S. 357.

29 Dippel, *German Emigration* (wie Anm. 13), S. 162.

30 Zit. nach dem Exemplar im StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

31 Gemeint sind die sechs Indianerstämme des Irokesenbundes, deren Siedlungsgebiet sich im Staat New York befand.

32 Anton Friedrich Büsching, *Erdbeschreibung*, 13. Teil, 2. Bd., Hamburg 1794, S. 1099 f. Die in Bremen erschienene »Kurze Beschreibung des Genesee-districts« ist in Heinsius' *Bücherlexikon* verzeichnet (Bd. 1, Leipzig 1793, S. 135). Auch Eberhard August Wilhelm Zimmermann verweist darauf: *Frankreich und die Freistaaten von Nordamerika*, Bd. 1, Berlin 1795, S. 223.

Exemplar des Texts, der vermutlich ebenfalls auf das englische Original von Franklin und Morris zurückzuführen ist, nicht zu ermitteln. Da die Schrift in Bremen bei Förster gedruckt wurde, ist nicht auszuschließen, dass Knigge den Kontakt zu dem Verleger vermittelte.

Auf jeden Fall hatte er Feuer gefangen. Im Januar 1792 – also noch während der Anwesenheit Berczys in Bremen – vertraute Knigge seinem privaten Tagebuch an: »Ich übernahm einen wichtigen Auftrag für die vereinigten Staaten von Amerika Colonisten besonders in Hessen anzuwerben. Ein Geschäft, das mit großer Verschwiegenheit behandelt werden muß.«³³

Knigge wahrte gegenüber seinen Freunden und Bekannten in der Tat »große Verschwiegenheit«, angesichts einer de jure verbotenen Tätigkeit ist das nicht weiter verwunderlich. Die Aufgabe, für Emigration zu werben, es aber nicht öffentlich tun zu dürfen, war eine Gratwanderung. Sie gelang William Berczy auch nur deshalb, weil die zuständigen Behörden erst spät aufmerksam wurden, vielleicht auch großzügig über eine Anwerbung »entbehrlicher« Untertanen hinwegzusehen bereit waren. Zunächst reagierte weder die Regierung in Braunschweig³⁴ noch die in Hannover, obgleich die Stader Behörde noch 1786 mit Bremen und verschiedenen örtlichen Beamten in Lehe, Stotel und Hagen wegen einiger ausreisewilliger Glasmacher korrespondierte und einzelne Schiffe, die nach Amerika abgingen, grundlos in Verdacht gerieten.³⁵ In Hafentstädten wie Bremen und Hamburg, in denen der Handel mit den Vereinigten Staaten immer größere Bedeutung erlangte, wollte man den Kaufleuten schon gar keine Hindernisse in den Weg legen. Berczy war sich dessen bewusst. Er hatte auch mit Bremer Reedern Kontakt aufgenommen, sich aber dann für Hamburg entschieden. Die ihm in Bremen angebotenen Schiffe waren zu klein und zu teuer.³⁶

Knigge, oberster Beamter der hannoverschen Besitzungen in Bremen, hatte mit seinem Versprechen, für die Genesee-Gesellschaft zu werben, eine heikle Aufgabe übernommen. Er hat sie mit einiger Bravour gelöst.

Anfang 1793 erschien bei Ritscher in Hannover ein kleines Bändchen mit dem Titel »Briefe, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen geschrieben«. Niemand konnte unter diesem Titel eine Werbeschrift für die Emigration nach Amerika vermuten – schon gar nicht für das Genesee-Gebiet. Es ist in

33 Friedrich Johann von Reden-Esbeck, Aus Knigge's Tagebüchern, in: Aus allen Zeiten und Landen: Illustrierte Zeitschrift für Geschichte, Länder- und Völkerkunde, 2. Jg., Berlin 1884, Sp. 1165–1176. Hier: Sp. 1175. Knigges Tagebücher blieben bis heute unauffindbar und müssen wohl als Verlust betrachtet werden.

34 Pohlmann, Die Auswanderung (wie Anm. 8), S. 63.

35 So z. B. die Mitte Oktober 1786 von Bremen nach Baltimore abgehende »Lavater«. StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

36 Peter N. Moogk, William Berczy (wie Anm. 18), S. 86.

der Hauptsache denn auch eine Beschreibung der auf einer Reise durchquer-ten Länder und Städte, darunter Heidelberg, Frankfurt, Kassel, Hannover und Bremen, Orte, die Knigge aus eigener Anschauung gut kannte und deren Besonderheiten mit kritischem Blick gemustert werden. Und doch kommen die notwendigen Informationen vor, geschickt mitten im Text versteckt, deutlich genug und fast wörtlich den Broschüren entnommen, die Knigge vorlagen. So- gar William Berczy alias Moll wird als M*** erwähnt.

Die »Briefe« sind als Mitteilungen eines fiktiven Reisenden an einen Freund in Braunschweig gehalten. Auslöser der Reise, die nach Hamburg auf ein Aus- wandererschiff führen soll, sind drohende kriegerische Auseinandersetzungen in Frankreich. Diesen sucht der Briefschreiber zu entfliehen, um die unsichere Lage gegen ein »stilles Plätzchen« einzutauschen, an dem er »fern von Glanz und Ruhmbegier« in »stiller Einfalt« leben könne. Weiter heißt es dann: »[...] ich bin fest entschlossen, mit unserm gemeinschaftlichen Freunde M*** nach Nord-America zu ziehn.« Er wolle allerdings »in jenem glücklichen Welttheile« keine Ländereien kaufen, auch wenn diese von Jahr zu Jahr im Preise stiegen und man sein Kapital »vielleicht nach kurzer Frist verdoppelt zurückzieh[n] könne.³⁷ Er bekennt: »Ich will ein Landmann werden – der erste, natürlichste, nützlichste und glücklichste Stand in der menschlichen Gesellschaft!« Knechte und Mägde nehme er mit, jetzt fehle ihm nur noch »eine brave Hausfrau«, die ihm der Freund in Braunschweig aussuchen solle.³⁸ Knigge hatte von Berczy wohl erfahren, dass die Frauen unter den Emigranten in der Minderheit waren. »Some of my young men are now search[ing] for wives«, so hatte er auch Colquhoun berichtet.³⁹

Auf seiner Abschiedsreise Richtung Hamburg durchquert der Auswanderer noch einmal verschiedene deutsche Städte und Landschaften, deren positive und negative Seiten geschildert werden. In einem der Briefe nimmt er sich dann die Zeit, um seinem Briefpartner auch einmal etwas über Amerika mitzuteilen.⁴⁰

»Sie wissen, daß mein Freund M*** schon seit zwey Jahren dort wohnt und jetzt nur zurückgekommen ist, um seine Familie nachzuholen. Die Gegend, wo er sich niedergelassen hat, und wo auch ich mich ansiedeln werde, heisst der Genesee-District und liegt am Ontario-See, den englischen Besitzungen in

37 Auch für derlei Informationen lassen sich Belege anführen: So heißt es z. B. im »Journal von und für Deutschland«: »Es bietet sich in der gegenwärtigen Krise, die Gelegenheit dar, baares Geld mit größerem Vortheil [...] anzulegen; als zu irgend einer andern Zeit, oder einem andern Land, es je möglich war: Nämlich durch den Ankauf von Ländereyen in Amerika.« 8. St., 1792, S. 643.

38 Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen (wie Anm. 4), S. 6.

39 Peter N. Moogk, William Berczy (wie Anm. 18), S. 86 (Berczy an Colquhoun, Hamburg, 30. Dezember 1791).

40 Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen (wie Anm. 4), S. 80 ff.

Canada gegenüber.« Die Gegend sei ein wenig abgelegen, werde aber durch den Bau von Kanälen und Landstraßen in Zukunft besser erreichbar sein.

»Der Erdboden in diesem Genesee-Districte ist höchst ergiebig; die üppigste Vegetation macht, wenn erst einmal der Boden von einem Theile seiner Waldungen wird befreyet seyn, die Arbeit des Landmanns zu einem Spielwerke. Eines der wichtigsten und einträglichsten Producte ist der Saft aus dem Zucker-Ahorn-Baume, der hier in großer Menge wächst.« Diese Information entnahm Knigge dem Bericht über den Genesee-Distrikt ebenso wie die Angaben über die Bevölkerung, die »seit Jahres-Frist auf siebentausend Menschen« angewachsen sei.

Es folgt ein Absatz, der noch am ehesten Knigges persönliche Meinung über Amerika zum Ausdruck bringt:

»Zu welchem Flor, in allen Theilen der bürgerlichen Glückseligkeit, die nordamericanischen Staaten in der kurzen Zeit seit dem geschlossenen Frieden emporgestiegen sind, das ist wohl im Allgemeinen dem Staatskundigen bekannt; aber daß Wissenschaften und Cultur und Wohlstand und Handel und Schiffahrt und Policey und Gesetzgebung mit solchen Riesenschritten fortrücken, daß dagegen die mühseligen, hochbelobten Anstalten in manchen, so künstlich administrirten Ländern gar nicht genannt zu werden verdienen – das weiß nicht Jeder, und doch kann das Schicksal der Staaten von Nord-America Dem, welcher Menschen- Völker- und Länderkunde zu seinem Studium macht, gewiß nicht gleichgültig seyn.«

Der fiktive Verfasser der Briefe – und so hatte es Knigge selbst versprochen – hatte die Idee »ein americanisches Archiv, oder Magazin, oder Journal – wie man es denn nennen mögte!« ins Leben zu rufen. »Wie wäre es also, wenn Sie Sich dies Verdienst um das teutsche Publicum machten?«, fragt er seinen Briefpartner in Braunschweig. Er könne ihm die neuesten Nachrichten aus Amerika zukommen lassen. »Geheimnisse wird man gewiß aus diesen Dingen nicht machen, wie in einigen europäischen Staaten. Dazu ist man zu weise, hat zu gesunde Begriffe von wahrer Politic und darf sich keiner öffentlichen Rechen-schaft schämen.«

Knigge gab damit Berczys Anregung eines »American Chronikel or Magazine« an die Öffentlichkeit weiter. Dass er sich mit dieser Idee an einen Braunschweiger richtete, ist vielleicht kein Zufall. Er könnte sich damit indirekt an den dort lehrenden Naturforscher Eberhard August Wilhelm Zimmermann gewandt haben, der John Longs Reisebericht über Nordamerika ins Deutsche übersetzt hatte und später mit einem Werk über »Frankreich und die Freistaaten von Nordamerika« hervortrat.

Als Knigge die »Briefe, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen« verfasste, waren Albrecht Ulrich Moll alias William Berczy und seine Emigran-

tenschar bereits in Amerika angekommen. Ihre Seereise hatte am 2. Mai 1792 begonnen. Berczy und eine erste Gruppe von 132 Personen verließ mit der »Frau Catharina« den Altonaer Hafen. Ende Juni legte auch die »Hinrich & George« in Hamburg ab. An Bord waren 86 Auswanderer, die von Pastor Georg Sigmund Liebich betreut wurden. Da es nicht die einzigen Schiffe waren, die in jenen Monaten Hamburg in Richtung Amerika verließen, lässt sich nicht zuverlässig feststellen, ob es noch weitere Passagiere gab, die sich mit einem Kontrakt der Genesee-Gesellschaft versehen an Bord anderer Schiffe befanden.⁴¹ Auch die Herkunft der Emigranten ist nur zum Teil bekannt. Die meisten von ihnen kamen aus den nördlichen Gegenden Deutschlands. Gesichert ist, dass sich unter ihnen allein 50 Familienoberhäupter bzw. einzelne Personen aus dem Herzogtum Braunschweig befanden.⁴²

Erstaunlich ist, dass Berczy und seine Helfer in Deutschland so lange tätig sein konnten, ohne Aufsehen zu erregen. Bereits die großangelegte Werbung war kaum geheim zu halten. Schließlich konnte auch die Sammlung der Auswanderer in Hamburg nicht unbeobachtet vonstattengehen. Berczy war sich der Schwierigkeiten sehr wohl bewusst. Schon Monate vor der Abreise drängte er zur Eile und schrieb Colquhoun: »In order to have no fear of retardment on my side y have already taken soch measures that in case y should have a much greater number of People as y am sure to have all shall speedely provided, and it is absolutely necessary to do it so in order to have all out of the way before one of soch persons in some parts of Germany who can by greater power as y have my self make me some impedment or even a far Idee of my Untertaking.«⁴³ In einem anderen Brief aus späterer Zeit bekennt Berczy einem Freund, dass man ihn trotz allem als jemanden angesehen habe, der es verdiene, »to be proscribed from Germany or even to be hanged.«⁴⁴

Das war gewiss ein wenig übertrieben. Dass Berczy die gesamte Zeit hindurch unbehelligt blieb, hatte er seiner geschickten und vorsichtigen Verhandlungstätigkeit zu verdanken. Ein anderer Mitarbeiter der Genesee-Association, Friedrich Freiherr von Diemar⁴⁵, war in diesem Punkt weniger zurückhaltend

41 Dippel, German Emigration (wie Anm. 13), S. 164 f.

42 Pohlmann, Die Auswanderung (wie Anm. 8), S. 62. Interessenten gab es aus vielen Gegenden, aus Sachsen, Schlesien, Thüringen, Mecklenburg, Holstein, aus Berlin, Darmstadt, sogar aus Preßburg und aus der Schweiz. Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 116.

43 Berczy an Colquhoun, 28. Januar 1792. Zit. nach Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 119.

44 Zit. nach Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 117.

45 Freiherr von Diemar war als königlich großbritannischer Hauptmann des 60. Infanterie-Regiments auch in Amerika zum Einsatz gekommen. Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 110.

und hatte zum Ärger Berczys so manches Detail über die Werbung und ihre Auftraggeber ausgeplaudert, obgleich der Vertrag ausdrücklich Zurückhaltung und Vorsicht gebot.⁴⁶

In den einzelnen Fürstentümern scheint man dennoch von den Werbungen wenig gemerkt zu haben, vielleicht sah man auch keinen Anlass, arme Bauern an ihrem Vorhaben zu hindern. Im Übrigen genoss Berczy offenbar das Vertrauen einflussreicher Personen. Auch die Reichsstadt Hamburg, von Joseph II. (zusammen mit Bremen und Lübeck) ausdrücklich zur Einhaltung des Auswanderungsverbots ermahnt, ignorierte die Vorgänge. Zu Beginn des Jahres 1792 trafen die Auswanderer nach und nach in Hamburg ein und sammelten sich dort. Die dortigen Geschäfte hatte Berczy dem Kaufmann Johann D. N. Lemmen übertragen, der die vorübergehende Unterbringung organisierte und darüber hinaus auch selbst als Werber in und um Hamburg tätig war. Dem Senat blieb dies nicht verborgen, wie den Protokollen zu entnehmen ist. Man beschloss aber, von den Vorgängen keine Notiz zu nehmen.⁴⁷ So geschah vorerst nichts und Berczy konnte die Reisevorbereitungen ungehindert fortsetzen. Dazu gehörte nicht nur das Anmieten der Schiffe, sondern auch die Ausfertigung der Verträge zwischen den einzelnen Emigranten und ihm als Bevollmächtigtem der Genesee-Association. Notariell beglaubigt wurden die Verträge von Johann Vincent Hasse.

Vielleicht wäre von den Ereignissen in deutschen Archiven kaum etwas aktenkundig, hätte nicht ein gewisser Carl Ludwig Lorenz Hassold am 17. April 1792 Anklage beim preußischen Hof erhoben. Sein mutmaßliches Motiv war Verärgerung darüber, dass Berczy nicht ihn, sondern seinen Kollegen Hasse mit der notariellen Beglaubigung der Verträge betraut hatte, wodurch ihm eine lukrative Einnahmequelle entging. Hassold appellierte an den preußischen König, dem »Übel« vorzubeugen und schleunige Abhilfe in die Wege zu leiten.⁴⁸ Ein ähnliches Schreiben ging an den dänischen Hof.

Preußen duldet keinerlei Auswanderung seiner Untertanen. Man benötigte jede Arbeitskraft zur Kolonisation der dünn besiedelten Ostprovinzen. Die preußischen Beamten reagierten schnell. Sie setzten ihren Hamburger Gesandten Karl Siegmund von Göchhausen von dem Vorfall in Kenntnis, gleichzeitig ging ein Schreiben an Herzog Karl Wilhelm Ferdinand von Braunschweig.

46 »That the utmost prudence shall be exercised to prevent any alarm or embarrassment from sovereign Princes in Germany from whose countries or territories the said Servants or Settlers are taken.« Zit. nach Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 117.

47 Dippel, German Emigration (wie Anm. 13), S. 163. Senatsprotokoll vom 3. Februar 1792.

48 Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 121. Dippel, German Emigration (wie Anm. 13), S. 164.

Der Hamburger Senat wurde an das Edikt Kaiser Josephs erinnert. Es wurde verlangt, das Schiff aufzuhalten und die Auswanderer wieder in ihre Heimat zurückzuschicken. Sollte dies nicht geschehen, werde man das Reich einschalten, weil Hamburg mit seinem Verhalten der »Entvölkerung des Deutschen Reiches« Vorschub leiste.⁴⁹

Hamburg war eine solche Einmischung in innere Angelegenheiten nicht recht, gleichwohl konnte der Senat ein solches Schreiben nicht ignorieren. Nachdem man am 27. April davon offiziell Kenntnis genommen hatte, ließ man Schiffe, die nach Amerika abgingen, nach preußischen Untertanen absuchen. Auf der »Union«, einem Schiff, das ein Dutzend Emigranten nach Philadelphia bringen sollte, fand man schließlich auch zwei Personen mit preußischem Pass, die von Bord geholt wurden. Bei den anschließenden Verhören stellte sich dann heraus, dass sie mit den Werbern nichts zu tun hatten und völlig freiwillig nach Amerika reisen wollten. Es ist nicht bekannt, ob die Passagiere der »Union« überhaupt zu den Genesee-Siedlern gehörten.

Währenddessen lag die »Catharina« mit Berczys Leuten im dänischen Altona, dem Zugriff der Hamburger Justiz entzogen. Der dänische Hof reagierte auf Hassolds Beschwerde weniger eilig. Als eine Anweisung in Altona eintraf, der Sache auf den Grund zu gehen, hatte die »Catharina« bereits den Anker gelichtet und befand sich irgendwo in der Elbmündung. Mit an Bord waren außer William Berczy auch dessen Frau Charlotte und ihr 1791 in London geborener Sohn.

Das zweite Schiff, die »Hinrich & George«, ließ sich ebenfalls nicht aufhalten. Berczys Hamburger Bevollmächtigter Johann D.N. Lemmen nutzte eine Gesetzeslücke. Jedem Kapitän war es erlaubt, Passagiere an Bord zu nehmen, die ihre Reise selbst bezahlten und die nicht nach dem sogenannten Redemptioner-System verpflichtet worden waren, die Kosten an ihrem Zielort bei einem Dienstherrn als Knecht abzuarbeiten. Berczy hatte für diesen Fall bereits eine Vertragsvariante ausgearbeitet, in der die Siedler als freie Leute 23 Acres Land erhalten sollten, von dessen Ertrag sie dann sechs Jahre lang eine festgelegte Abgabe zu zahlen hatten. Die Schiffseigner konnten also versichern, nur freiwillige Passagiere an Bord zu haben, die keine Dienstverpflichtung in Amerika eingegangen seien. Nachdem der Fall den Juni hindurch mehrfach den Senat beschäftigt hatte, konnten auch die von Pastor Liebich geführten Siedler schließlich ungehindert ausreisen. Die »Hinrich & George« setzte Ende Juni 1792 die Segel und nahm zunächst Kurs auf England. Beide Schiffe gelangten an ihr Ziel. Die »Catharina« erreichte nach einer zehnwöchigen Reise den amerikanischen Kontinent in Newport (Rhode Island) und kam schließlich am 28. Juli in ihrem Bestimmungshafen Philadelphia an. Länger benötigten die

49 Pohlmann, Die Auswanderung (wie Anm. 8), S. 64.

Passagiere der »Hinrich & George«. Das Schiff machte im Hafen von Plymouth Zwischenstation. Erst Mitte Oktober erreichten die Siedler New York und betraten dort erstmals amerikanischen Boden.⁵⁰

Wann Knigge von der geglückten Abreise der Auswanderer erfahren haben mag, ist schwer zu sagen. Er kämpfte mit ernstesten gesundheitlichen Problemen. Es wurde ihm ein Kuraufenthalt in Bad Nenndorf bewilligt, wohin er am 18. Juni abreiste und von dem er erst am 3. August 1792 wieder in Bremen eintraf. Nicht nur körperliche Beschwerden plagten den Freiherrn, es kamen in jener Zeit weitere Unannehmlichkeiten hinzu. Im Mai war unter dem Titel »Josephs von Wurmbrand politisches Glaubensbekenntniß, mit Hinsicht auf die französische Revolution und deren Folgen«⁵¹ eine politische Stellungnahme erschienen, die von der Regierung in Hannover als »äußerst anstößige Schrift« gerügt wurde, in der die bürgerliche Ordnung und Verfassung als auch die Religion angegriffen und »Empörung vertheidigt und gepredigt« werde.⁵² Der Behörde in Stade, Knigges unmittelbaren Vorgesetzten, wurde nahegelegt zu untersuchen, ob Knigge nicht einige Dienstpflichten verletzt haben könnte. Ein Hinweis auf eine Verwicklung des Oberhauptmanns in die Auswandererwerbung wäre der Regierung in Hannover jetzt äußerst gelegen gekommen. Dort ahnte man davon nichts. Bleibt die Frage: Was wusste die Behörde in Stade?

Tatsächlich war die Anwesenheit Berczys in Bremen den Stader Beamten nicht entgangen. Bereits am 2. Februar 1792 hatte der hannoversche Intendant Theodor Olbers aus Bremen nach Stade gemeldet, dass sich in der Stadt seit Kurzem ein Fremder, »der sich von Moll nennen läst«, aufhalte. Er sei der Sohn eines inzwischen verstorbenen Reichsagenten in Wien und »in America sesshaft«. Nach den von ihm ausgeteilten Druckschriften zu schließen, sei seine Absicht, für den Genesee-Distrikt im Staate New York »teutsche Acker- und Handwerker-Leute mit ihren Familien anzuwerben und dahin zu führen.« Weiter berichtete Olbers:

50 John Andre, William Berczy (wie Anm. 14), S. 24. Die Quellen über die genaue Abreise und Ankunft sind nicht eindeutig. Friedrich Kapp berichtet, dass am 15. Oktober 1792 »zwei deutsche Auswandererschiffe auf einmal« im Hafen von New York eingelaufen seien, die Passagiere mit Kontrakten der Genesee-Gesellschaft an Bord gehabt hätten. Kapp, Geschichte der deutschen Einwanderung (wie Anm. 17), S. 339.

51 Adolph Freiherr Knigge, Josephs von Wurmbrand, kaiserlich abyssinischen Ex-Ministers, jezigen Notarii caesarii publici in der Reichsstadt Bopfingen, politisches Glaubensbekenntniß, mit Hinsicht auf die französische Revolution und deren Folgen (1792), Knigge, Werke, Bd. 4, Göttingen 2010.

52 Zit. nach: Wolfgang Fenner (Hrsg.), Knigge, Ausgewählte Werke, Bd. 10 (Ausgewählte Briefe, Knigges Leben), Hannover 1996, S. 314.

»Nach aller Erkundigung, die ich einzuziehen im Stande gewesen bin, habe ich zwar bis jezt noch kein Attentat [Eingriff in fremde Rechte, M.R.] zur Wissenschaft, nicht mahl zur Vermuthung bringen können, daß er selbst oder durch Emissairs Königl. Unterthanen zur Emigration zu verleiten gesucht, oder wirklich verleitet habe; demohngeachtet habe ich es um so mehr für meine Pflicht gehalten, diesen auch für die Königl. Lande gefährlichen Fremden und seine unerlaubte Absicht ehrerbietigst zu Euer Excellenz und Hochwohlgeb. Kentniß zu bringen, als aus ienen ausgestreuten Piecen hervorgehet, daß es ihm zur Erreichung seines Zwecks nicht an hinlänglichem Geld Vorrathe, wie denn solches auch der äußere Anschein bestätigt, fehlen möchte, daß die Vorspieglungen anlockend und um so gefährlicher sind, da solche solide Versprechen zu enthalten scheinen, und daß der Plan von ausgedehntem Umfange ist.«⁵³

Olbers fügte als Beleg seinem Brief zwei der bereits erwähnten Broschüren bei: die »Berichte über den Genesee-District« und den Informationstext ohne Titel, der möglichen Interessenten die Konditionen der Genesee-Association erläuterte.⁵⁴

Schon wenige Tage später bedankte man sich bei Olbers und empfahl ihm, »nicht nur fleissig fortzufahren die Handlungen des benannten Moll und seiner etwanigen Gehülfen sorgfältig zu beobachten und davon weitem Bericht zu erstatten«, sondern auch darauf zu achten, wie sich der Bremer Magistrat in dieser Sache verhalte.⁵⁵ Obgleich Berczy vor seiner Weiterreise nach Hamburg auch mit Bremer Kaufleuten verhandelt haben muss, ist nichts über eine Reaktion des Bremer Senats bekannt. Auch über eine Begegnung des »gefährlichen Fremden« mit Knigge weiß Olbers offenbar nichts. Der Vizeintendant⁵⁶ war ein Bruder des Arztes und Astronomen Wilhelm Olbers. Dieser war wiederum mit Knigge eng befreundet, der ihm in den »Briefen, auf einer Reise aus Lothringen« höchstes Lob spendet.⁵⁷ Es ist nicht unwahrscheinlich, dass

53 Theodor Olbers an die Regierungsräte in Stade, Bremen, 2. Februar 1792. StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

54 Beide in: StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

55 Stade, den 6. Februar 1792 (Briefkonzept). StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

56 Johann Caspar Theodor Olbers war seit 1791 hannoverscher Vize-Intendant, nach dem Tod des Intendanten Johann Christian von Danckwerth (28. Oktober 1792) bis 1803 dann Intendant in Bremen. Er war als solcher für die Verwaltung der hannoverschen Staatsgüter in Bremen zuständig.

57 »Er hat als Arzt einen seltnen Scharfblick und eine gleich unermüdete Thätigkeit in seinem Berufe, bey Reichen wie bey Armen.« Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen (wie Anm. 4), S. 189.

Theodor Olbers über Berczys Kontakte in Bremen doch gut informiert war und mit seiner pflichtschuldigen Meldung die Stader Behörde zugleich beruhigen wollte. Immerhin gab es nach Olbers' Meinung keinerlei Hinweise, ja nicht einmal eine Vermutung, dass Berczy selbst oder durch Mittelsmänner hannoversche Untertanen »zur Emigration zu verleiten gesucht, oder wirklich verleitet habe.«⁵⁸

Inzwischen war Berczy nach Hamburg weitergereist. Von dort meldete der Elbzoll-Kommissar Kesten der Stader Behörde dann am 18. Februar über dort vorgehende Werbungen »americanischer Colonisten«:

»So viel diese Anwerbung selbst betrifft, so ist wohl zu vermuthen, daß solche mit Vorwissen und stillschweigender Genehmigung des hiesigen Magistrats geschehe, da man ein öffentliches *Avertissement* davon, unter den Nahmen eines gewissen *Betzau*, welcher die Colonisten selbst überführen wird, in dem hiesigen Correspondenten gelesen hat. Auch haben sich den Vernehmen nach bereits einige hundert Leute dazu engagiren laßen, welche mit denen hier liegenden verschiedenen Americanischen Schiffen, dahin abgehen wollen. Doch sieht man dabey, wie ich höre, vorzüglich auf Acker-Leute die nicht zu alt sind.«⁵⁹

Auch Kesten konnte von verschiedenen kursierenden Broschüren berichten, es sei in diesem Fall aber noch eine zweite Karte dabei und ein Auszug aus Franklins »Anmerkungen«, welcher »mehr Verlockendes« enthalte als die Beschreibung des Genesee-Distrikts und die in Bremen bekannt gemachten Bedingungen.⁶⁰

Wie bereits geschildert, reagierte der Hamburger Senat erst, als er von auswärtigen Diplomaten unter Druck gesetzt wurde. Am 7. Mai beschloss man ein »Mandat wider die Colonisten-Werbungen.« Darin wurde den »Schiffern und sonstigen Fremden« verboten, »für auswärtige Colonien zu werben, und dabey mitzuwirken, oder zur Werbung und Einschiffung der Angeworbenen auf irgend eine Art behülflich zu seyn.« Als Begründung für diese Maßnahme wies der Hamburger Senat darauf hin, dass »viele Ununterrichtete, im Taumel großer Erwartung« sich dazu verleiten ließen, »als Colonisten ein vermeyntliches Glück in öden Gegenden« aufzusuchen, ohne zu bedenken, dass sie bei den Be-

58 Theodor Olbers an die Regierungsräte in Stade, Bremen, 2. Februar 1792. StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

59 Kesten an den Regierungssekretär in Stade, Hamburg, 18. Februar 1792. StA Stade, Rep. 40 Nr. 597.

60 StA Stade, Rep. 40 Nr. 597 (undatierte Aktennotiz zu Kestens Brief).

dingungen ihrer Anwerbung und Einschiffung nur »eine eben so drückende als langwierige Dienstbarkeit« zu erwarten hätten und »wahrscheinlich Mangel und Elend« ihr Los sein werde.⁶¹

In Bremen gelangte das Thema »Auswanderung nach America« nach Berczys Anwesenheit im Januar erst mit einiger Verspätung, nämlich am 4. Mai 1792 auf die Tagesordnung des Senats. Der Herr Präsident berichtete sehr allgemein, dass »dem Verlaute nach anjezt viele hiesige Bürger, Einwohner und Soldaten« zum Zweck der Auswanderung engagiert würden. Es sei zu überlegen, welche Maßregeln dagegen zu ergreifen seien. Syndikus von Post wurde beauftragt, die Akten aus dem Jahre 1784 zu studieren und darüber Bericht zu erstatten.⁶²

Von Post referierte dann in der Sitzung am 18. Mai 1792 den Sachverhalt aus dem Jahre 1784, der zu dem bereits erwähnten Edikt geführt hatte, und schloss mit dem Hinweis: »In Hamburg sey neüerlich (unterm 7. May 1792) ein scharfes Mandat wider die Colonisten Werbungen erlassen; und in den dortigen Zeitungen bekannt gemacht.« Die Versammlung der Ratsherren beschloss daraufhin, ein dem vorigen gleiches Proklam zu verfassen und übertrug einer Kommission aus den Syndici Simon Hermann von Post, Johann von Eelking sowie den Senatoren Daniel Meinertzhagen, Hermann Berck, Daniel Schütte und Engelbert Wichelhausen die Aufgabe, Überlegungen anzustellen, »wie die Verordnung der Reichs Gesetze auf das nachdrücklichste und wirksamste in Auctorität erhalten und ausgeführet werden könnte.«⁶³

In der darauffolgenden Sitzung befand man, die Ergebnisse der Kommission nicht abzuwarten, sondern umgehend das beschlossene Proklam zu verkünden.⁶⁴ Darin wurde unter Verweis auf das Edikt Kaiser Josephs II. noch einmal das Auswanderungsverbot bekräftigt. Der Rat ordnete an, »daß niemand dergleichen Leuten, die ausserhalb des Deutschen Reichs auszuwandern die Absicht haben, weder heimlich noch offenbar, einigen Vorschub gebe, weder selbst solche anwerbe, noch andere dazu gebrauche, überhaupt denenselben in sothanen Auswanderungen, weder direct noch indirect, einigerley Weise beförderlich sey, mithin auch solche zur Auswanderung angeworbene weder dahier noch unten auf der Weser einschiffen lasse, woher dann zugleich den hiesigen Kahnen- und Seeschiffern aufs nachdrücklichste untersagt wird, dergleichen Auswandernde in ihren Schiffen zum Transport zu übernehmen; und wird übrigens mit sothanen Auswandernden, ohne einige Nachsicht, sofort nach Vorschrift jenes allerhöchsten Edikts allewege verfahren werden.«⁶⁵

61 Zit. nach: Der Anzeiger, Gotha 1792, Nr. 120, 19. Mai 1792.

62 StAB 2-P.6.a.9.c.3.b. Wittheitsprotokoll vom 4. Mai 1792.

63 StAB 2-P.6.a.9.c.3.b. Wittheitsprotokoll vom 18. Mai 1792.

64 StAB 2-P.6.a.9.c.3.b. Wittheitsprotokoll vom 23. Mai 1792.

65 StAB 2-H.4.q. (25. Mai 1792).

Es ist ersichtlich, dass der Bremer Senat diesmal nicht erst nach dem Eintreffen auswärtiger Beschwerden handelte, sondern bereits aufgrund von Informationen, die ihm aus Hamburg zugetragen wurden. Sehr eilig hatte man es aber auch in Bremen nicht, Maßnahmen gegen die Auswanderung zu ergreifen. Den Stadtoberen dürfte die Tatsache ja kaum entgangen sein, dass Bremer Schiffseigner nicht abgeneigt waren, ihr Geschäft mit dem Transport von Emigranten zu machen. Und dass auch in Bremen Auswandererwerbung betrieben wurde, hatte man bereits selbst festgestellt. Immerhin kam man nun mit dem Proklam einem Schreiben zuvor, das Ende Juni/Anfang Juli 1792 aus Berlin in Bremen eintraf. Ähnlich wie zuvor den Hamburgern, wurde nun auch den Bremer Ratsherren von den preußischen Räten mitgeteilt:

»Des Königs Unsers allergnädigsten Herrn Majestät sind auf eine glaubhafte Weise benachrichtiget worden, daß die sogenannte Englische Genesee-Association auch in Ihrer guten Stadt Agenten unterhalte, welche zur Bevölkerung des Genesee-Distrikts in Nordamerica eine heimliche Werbung treiben. Die Entdeckungen, welche dieserhalb vor einigen Monaten zu Hamburg gemacht worden, geben dieser Nachricht noch mehr Wahrscheinlichkeit, und veranlassen uns, den Herren hiedurch von dieser Reichsgesetzwidrigen Unternehmung ebenfalls Kenntniß zu geben. Wir hoffen, daß die Herren nunmehr auf diese zur Entvölkerung des deutschen Reichs gereichende Auswanderung und Verpflanzung nützlicher Unterthanen nach andern Welttheilen aufmerksam seyn, und den Bedacht auf die Handhabung und Vollziehung der Reichsgesetze und Kaiserl. Edikte, besonders des namentlich an die Stände des Niedersächsischen Kreises ergangenen Edikts Kaisers Josephi II. vom 7. Jul. 1768 richten, und ohne Anstand solche Maaßregeln zu treffen wissen werden, wodurch jener schädlichen Werbung wirksam und mit Nachdruck gesteuert und der zu besorgenden Ausführung der etwa schon angeworbenen Reichsunterthanen Einhalt geschehen könne. Die Herren werden uns übrigens sehr verbinden, wenn Sie uns von denen etwa schon gemachten, oder zu machenden Entdeckungen gefällig benachrichtigen wollen; wogegen wir Denenselben zu Erweisung angenehmer Gefälligkeiten stets bereit verbleiben.«⁶⁶

In der Antwort nach Berlin blieb der Bremer Senat unverbindlich. Man wisse nichts von Agenten. Im Übrigen verwies man auf das ja bereits am 25. Mai des Jahres veröffentlichte Proklam. Außerdem gab es immer noch die Kommission, die »unzielsetzliche Vorschläge zur Vorbeugung der Anwerbung und

66 Berlin, 27. Juni 1792. StAB 2-H.4.q.

Auswanderung« erarbeiten sollte. Die Gedanken, die die Mitglieder dieser Arbeitsgruppe im Laufe der nächsten Wochen zu Papier brachten, verdeutlichen einmal mehr den unlösbaren Konflikt zwischen lokalen Handelsinteressen und dem kaiserlichen Edikt. Die Emigranten seien, so stellte zum Beispiel Senator Meinertzhagen fest, Leute, die entweder »der Staat fast zum Vorteil der Moralität entbehren« könne, oder solche, »denen der Kaufmanns und Nahrungsstand in der Neuen Welt, eine vorzügliche Rolle und Lebensart ahnden, oder vielleicht hoffen lässt.« Ersteren die Auswanderung zu verbieten, erscheine ihm »fast nicht politisch«, und Letzteren die Emigration wehren zu wollen, scheine ihm »teils sehr mißlich, teils impracticable.«⁶⁷ Die Angelegenheit wurde nicht weiterverfolgt. Auch der Hamburger Senat hatte nach einer milden Strafe für die Gebrüder Lemmen am 13. Juli beschlossen, die Sache ruhen zu lassen.⁶⁸

Die in Amerika angelangten Deutschen sahen sich indessen mit ungeahnten Schwierigkeiten konfrontiert. Auch William Berczy, der von einer großen Siedlung deutscher Auswanderer geträumt hatte, musste erkennen, dass seine Pläne und die seiner Vorgesetzten weit auseinandergingen. Der von der Genesee-Association vor Ort tätige Charles Williamson war keineswegs – wie Berczy geglaubt haben mochte – nur als Strohmann eingesetzt worden. Berczy wurde deutlich gemacht, dass in Amerika nicht er, sondern Williamson die Anordnungen traf. Und diese sahen vor, dass die Deutschen zum Bau einer Straße eingesetzt werden sollten, die das Genesee-Gebiet auf direkterem Wege erschließen sollte. Die Route führte rund 70 Kilometer vom westlichen Zufluss des Susquehanna in Richtung Nordwesten bis nach Painted Post. Es war dabei bergiges, waldreiches Gelände zu bewältigen und die deutschen Bauern waren keine erfahrenen Waldarbeiter. Berczy stand stets auf der Seite seiner Leute, er versuchte notwendiges Material und Lebensmittel herbeizuschaffen, wobei er sich bei Williamson unbeliebt machte, der die Rechnungen begleichen musste. Zu einem weiteren Streit kam es, als Berczy vorschlug, einen besonders schwierigen Geländeabschnitt zu umgehen. Der früh einbrechende Winter, die harte und ungewohnte Tätigkeit bei schlechter Verpflegung brachten die Arbeiter an den Rand der Rebellion. Am 5. Dezember 1792 wurde schließlich Painted Post erreicht. Hier verbrachte der größte Teil der Siedler den Winter. Ziel war die am Unterlauf des Genesee Rivers neu gegründete Ortschaft Williamsburg.⁶⁹

67 StAB 2-H.4.q. (15. September 1792). Vgl. Engelsing, *Auswandererhafen* (wie Anm. 9), S. 17 f.

68 Stock, »Seelenverkäufer« (wie Anm. 19), S. 123.

69 Der zu Ehren Sir William Pulteneys Williamsburg genannte Ort existiert heute nicht mehr. Er lag an der Einmündung des Canaseraga in den Genesee River.

Die von Pastor Liebich geführten Auswanderer, die von New York aus die Hudson-Mohawk-Route gewählt hatten, kamen erst jetzt zu der ersten Gruppe hinzu. Sie waren zunächst von Williamson an eine Quäkersiedlung vermittelt worden, der Vertrag konnte jedoch von Berczy rückgängig gemacht werden.

Williamson hatte sich Grundbesitz für seine Farm und die geplante Stadt reservieren lassen und Berczy musste zu seinem Entsetzen zur Kenntnis nehmen, dass die Genesee-Ländereien auf dessen Namen registriert waren. Williamson suchte die Siedler in den folgenden Monaten unter Druck zu setzen, damit sie sich von Berczy lossagten. Die Spannungen dauerten an. Im August übergab Pastor Liebich eine von 52 Siedlern unterschriebene Protestnote, in der sich die Unterzeichner beschwerten, unzureichend mit Nahrungsmitteln, Werkzeug und Vieh ausgestattet worden zu sein. Sie hätten nicht einmal Faden, um ihre Kleidung auszubessern. Ihre übrige Kleidung hielt Williamson unter Verschluss und der Laden der Gesellschaft verkaufte Waren nur zu überhöhten Preisen. Als Berczy sich um Abhilfe bemühte, versuchte Williamson ihn als Agenten loszuwerden, indem er drohte, den deutschen Siedlern jede Unterstützung zu entziehen, wenn sie sich nicht von ihrem Anführer lossagten. Das hatte einen Aufruhr zur Folge, dem Williamson sich durch eilige Flucht entziehen musste. Der Sheriff, unterstützt von einigen Militärs, griff ein, was anschließend zehn Siedlern eine Strafe wegen Friedensstörung einbrachte. Unterdessen befand sich Berczy in New York, wo er die German Society um Unterstützung bat.

Die Lage hatte sich jetzt so zugespitzt, dass Berczy für sich und die Siedler am Genesee keine Zukunft mehr sah. Im Winter 1793/94 traf er Vorbereitungen, sich mit seinen Leuten über die Grenze nach Kanada abzusetzen. Die Proklamation des Gouverneurs von Upper Canada⁷⁰, John Graves Simcoe, der amerikanischen Einwanderern Land zu günstigen Bedingungen anbot, hatte ihm Hoffnung gemacht. Berczy reiste abermals nach New York, um Investoren für sein neues Siedlungsprojekt zu suchen. Er hoffte auf eine große Anzahl weiterer Emigranten aus Deutschland und trat in Verhandlungen mit Diedrich Conrad Brauer, dem New Yorker Filialleiter und Bevollmächtigten des Bremer Handelshauses Carl Ludwig Brauer und Söhne. Es gehörte in jenen Jahren zu den führenden Firmen im Amerikahandel. Brauer war bereit, zusammen mit weiteren sechs Investoren, das Vorhaben zu finanzieren.

Solchermaßen gestärkt, ging Berczy im Frühjahr 1794 mit neuem Mut an die Organisation seines Siedlungsprojektes. Er kaufte Werkzeug und Ackergerät und eine große Anzahl Vieh. Eine Herde wurde von Connecticut aus

70 Die 1791 gegründete britische Kolonie Upper Canada entsprach in etwa dem südlichen Teil der heutigen kanadischen Provinz Ontario. Hauptstadt war bis 1797 Newark (Niagara-on-the-Lake), dann York, das später in Toronto umbenannt wurde.

über eine Strecke von über 600 Kilometern nach Westen über den Niagara nach Kanada getrieben. Berczy selbst reiste von New York aus nach Newark, in jenem Jahr noch Verwaltungssitz von Upper Canada, und erhielt von Simcoe die Zusage von 64.000 Acres Land mit der Aussicht auf weitere Landzuteilung nach erfolgreicher Kolonisation.⁷¹

Im Sommer 1794 folgte dann der Auszug von 186 Siedlern über die Grenze nach Kanada. Die Planung offenbarte erneut Berczys großes organisatorisches und strategisches Geschick. Das war auch deshalb notwendig, weil Williamson die Ufer des Ontariosees bewachen ließ. Als Ablenkungsmanöver machte sich eine kleinere Gruppe vom Genesee aus direkt nach Westen auf, während die Übrigen mit den Frauen und Kindern und ihrem Hab und Gut flussabwärts zogen und sich an der Mündung des Genesee versammelten. Dort ging es mit Booten weiter auf dem Ontariosee, wo man das jenseits der Grenze am Niagara gelegene Queenston erreichte. Für die Sicherheit und den Schutz des ganzen Unternehmens sorgten auch einige Indianer. Der Mohawk-Häuptling Joseph Brant⁷² hatte veranlasst, dass der Zug von kundigen Führern und einer Schar Krieger begleitet wurde (siehe Abb. 2).

Berczys Hoffnung, dass in der britischen Kolonie die Rechte besser geachtet würden als in der jungen amerikanischen Republik, wurde enttäuscht. Erst erfuhr er, dass ihm nicht das gewünschte Land am Eriesee zugeteilt wurde, sondern ein bisher unerschlossenes Gebiet in der Nähe der geplanten Hauptstadt York, wohin die Deutschen sich erneut erst einen Weg durch den Wald bahnen mussten. Einen Vertrag mit Joseph Brant, der dem mit ihm befreundeten Berczy 153.000 Acres Irokesenland am Grand River verkaufen wollte, verbot die Regierung kurzerhand. Die Siedler versuchten das Beste aus ihrer Lage zu machen. Im Dezember 1795 war die von York nach Markham führende Straße schließlich fertiggestellt, im folgenden Jahr konnten die Siedler ihre ersten Häuser beziehen und mit der Bestellung der Felder beginnen.

Die Ereignisse sind deswegen so gut dokumentiert, weil zahlreiche Briefe und Tagebuchnotizen erhalten blieben. Viele dieser Mitteilungen waren als Briefe »an einen Freund in Europa« verfasst.⁷³ Es ist denkbar, dass es sich – zumindest bei einem Teil dieser Briefe – um Knigge gehandelt haben könnte. In einem Fall

71 Das Land konnte Berczy nie in Besitz nehmen. Er wurde Opfer eines Dekrets gegen Landspekulation und musste nach mehreren Prozessen, in denen er als unliebsamer »Ausländer« vergeblich sein Recht zu erlangen suchte, schließlich erschöpft und hoch verschuldet aufgeben.

72 Joseph Brant (Thayendanegea), 1742–1807, hatte im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg auf der Seite der Briten gekämpft, wofür er und seine Mitstreiter Land am Grand River in Ontario erhielten. William Berczy fertigte 1807 ein Gemälde des Mohawk-Häuptlings an (National Gallery of Canada).

73 Andre, William Berczy (wie Anm. 14), S. 34, 105.



Abb. 2: Der Mohawk-Häuptling Joseph Brant (Thayendanegea). Gemälde von William Berczy, 1807. (National Gallery of Canada)

kann dies als sicher gelten. Ein Brief Berczys fand den Weg über seinen Adressaten in die Zeitschrift »Der Genius der Zeit«. ⁷⁴ »Überhäufte Geschäfte«, so Berczy, hätten bisher verhindert, von den Ereignissen seit der Ankunft in Painted Post zu schreiben, die er aber Knigge gelegentlich mit mehr Muße berichten werde. Das erhaltene Briefkonzept lässt erkennen, dass das dann im »Genius der Zeit« abgedruckte »Schreiben aus Nord-Amerika« tatsächlich an Knigge gerichtet war. Es beginnt mit den Worten: »Mein bester Baron ...«. ⁷⁵ Berczy hatte seinen Freund Knigge nicht vergessen.

Die Schilderung der im April 1794 unternommenen Reise nach Newark zu Simcoe fand auf diese Weise ihren Weg nach Bremen. Berczy berichtet über den beschwerlichen Weg, über die Übernachtung in einer Indianersiedlung und schließlich das Erreichen des Flusses Niagara. Nach seinen geschäftlichen Tätigkeiten, die nicht weiter erwähnt werden, fand Berczy noch Zeit, die berühmten Niagarafälle zu besichtigen, eine der »sehenswertesten Merkwürdigkeiten der Natur.« Eine noch unbekannte Entdeckung war eine in der Nähe befindliche »Feuer-Quelle«, ein Naturphänomen, das ausführlich beschrieben wird. Berczy wünschte, Knigge möge dies einigen Naturforschern bekannt machen und ihnen die Frage vorlegen, woher die Entzündbarkeit der Oberfläche des Wassers entstehen könnte. Er beabsichtigte sogar, sobald er Zeit finde, Knigge von diesem Wasser »eine Bouteille wohl verpfropft und versiegelt« zuzuschicken, damit er es analysieren lassen könne. ⁷⁶ Berczy hätte dort in der unberührten Natur gern Freunde wie Knigge um sich gehabt. »Ich wünschte, daß ich Sie und noch einige andere Freunde von Kenntnissen und Erziehung hier hätte; die Gesellschaft solcher Männer ist das Einzige, was ich vermisse.« Die Einwohner dieser »paradiesischen Länder« seien eben meistens Ackerleute oder Handwerker. »Ein paar Männer von Einsichten würden meine Situation und mein Glück vollkommen machen. Und wenn ein grosser Plan, den ich ietzt zur Ausführung unter Händen habe, glücklich zu Stande kommt, hoffe ich auch diese Zufriedenheit zu erlangen.« ⁷⁷ Gemeint war der Plan einer Siedlung in Kanada.

74 »Schreiben aus Nord-Amerika. Niagara-Fluß, den 22sten Apr. 1794« und »Den 25. April. Niagara-Fluß«. *Der Genius der Zeit*, 4. Bd., Januar–April 1795, S. 207–221.

75 Der Entwurf des Briefes Niagara, 22. Apr. 1794, überschrieben »Mein bester Baron«, befindet sich nach Moogk, William Berczy (wie Anm. 18), S. 109, im Archiv der Universität Montreal, S/29, boîte 11443.

76 Ein Auszug über das entdeckte Naturphänomen ist abgedruckt in: *Magazin für das Neueste aus der Physik und Naturgeschichte*, hrsg. von Ludwig Christian Lichtenberg und Johann Heinrich Voigt, 10. Bd., 4. St., Gotha 1796, S. 145–149 (»Nachricht von einer Feuerquelle im Niagara-Flusse«).

77 *Der Genius der Zeit*, 4. Bd., S. 215.

Einige Tage später, am 25. April, setzte Berczy seinen Brief fort. Er berichtet Knigge von seinem Ritt entlang des Niagara nach Navy Hall, »welchen Ort Sie auf der Landcharte die ich Ihnen ließ, am westlichen Ufer der Mündung des Flusses finden werden.« Es handelte sich um eine englische Befestigungsanlage bei Newark am Ufer des Ontariosees, wo sich auch das Haus des Gouverneurs befand, dessen Amtssitz gerade nach Toronto verlegt worden war.

Berczy berichtete von der fortschreitenden Besiedlung und Erschließung des Landes und ist voll des Lobes über das am Eriesee gelegene Gebiet zwischen Michigan und dem Ontariosee. Es sei »ein irdisches Paradies« und besser als die nordwestlichen Ländereien des Staates New York. Die Einwohner seien mehr gegen die Indianer gesichert, die alle »der Britischen Regierung zugethan« seien. Schließlich achte die kanadische Regierung darauf, den in den Vereinigten Staaten vor sich gehenden »Landwucher« zu verhindern, indem sie nicht zulasse, dass jemand »einen grossen Strich Landes an sich bringe, ohne ihn in gewissen bestimmten Jahren zu bevölkern.« Letzteres entsprach seinen kürzlich gemachten unliebsamen Erfahrungen mit der Genesee-Association. Noch ahnte er zu diesem Zeitpunkt nichts von den ihm in Kanada bevorstehenden Schwierigkeiten, sonst wären folgende Bemerkungen noch weitaus pessimistischer ausgefallen.

»Was ist doch der Mensch für ein elendes und, im ganzen genommen, für ein verworfenes Geschöpf. Wie leicht wissen menschliche Leidenschaften, Arglist und Habsucht die beste Staatsform, die besten Verfügungen zu verdrehen, ihnen auszuweichen und sie zu eigennützigem, einseitigen Absichten zu misbrauchen, wenn man nicht ein immerwährendes wachsameres Auge auf sie hat und sie zurück zu halten trachtet. Der Schleier fällt von meinen Augen, durch den ich so oft mit Wonnegefühl die Möglichkeit menschlicher Gleichheit gewährt habe und leider sehe ich, daß dieses schwache Geschöpf dazu geschaffen zu seyn scheint, ungebundener Herr oder demüthiger Knecht zu seyn. Der einzige Unterschied, den ich von diesem Hauptgrundsatz in den verschiedenen Gegenden der Welt finde, ist daß die Menschen nach Umständen bloß mehr oder weniger dieser Unterdrückung unterworfen sind – und glücklicherweise sind sie es noch bis jetzt in dieser neuen Welt wenig – viel weniger, als in der alten. Doch hat es mir selbst hier schon viele Mühe, viele Sorge, ja selbst viele Verfolgungen gekostet, diesem Unterdrückungsgeist zu widerstehen und die Rechte der Menschheit zu schützen. Allein nichts soll mich hindern, nichts abschrecken, die Pflicht eines Mannes zu erfüllen, und das Beste meiner Nebengeschöpfe zu befördern, sollte ich sie auch noch schwächer finden, als ich sie schon wirklich kenne. Dieses ist mein Steckenpferd, und mit diesen Gesinnungen werde ich bis zu meinem letzten Hauch seyn, Ihr etc.«⁷⁸

78 Der Genius der Zeit, 4. Bd., S. 220 f.

William Berczys Glaube an die Ideale der Aufklärung blieb ungebrochen, wenn auch den gemachten Erfahrungen eine gewisse Ernüchterung gefolgt war. Selbst in Amerika blieben diese Ideale von Freiheit und Gleichheit für ihn eher Utopie, als dass sich mit ihnen konkrete Überlegungen zu den politischen, wirtschaftlichen oder sozialen Problemen vor Ort verknüpften. Auch Berczy übertrug in gewisser Weise paternalistische Vorstellungen vom »guten Regenten«, der für seine Untergebenen sorgt, auf seine angestrebte Rolle als Landeigentümer. Dabei ist durchaus glaubhaft, dass er stets das Beste für seine ihm anvertrauten Siedler zu tun beabsichtigte, denen er bei der Werbung in Deutschland viel versprochen hatte. Nach den Problemen am Genesee hatten diese ihm vorgehalten:

»Wäre dieses der Freistaat in den Sie uns zu führen versprochen? Wäre dieses das Land, wo Ihren Versicherungen gemäss, blos Gesetze für Arme und Reiche, für Schwache und Mächtige gleich stark wären, wo Unterdrückung gegen Schwache weder stattfinden kann noch darf?«⁷⁹

Berczys Bericht über seine Reise an den Niagara erreichte Bremen vermutlich im Herbst 1794. Knigge schickte den Bericht anschließend nach Hamburg, wo er dann zu Beginn des Jahres 1795 in der Zeitschrift »Der Genius der Zeit« erschien. Diese Zeitschrift wurde in Altona gedruckt, ihr Herausgeber war der in dänischen Diensten stehende August von Hennings. Knigge hatte seit seiner Tätigkeit in Bremen enge Kontakte nach Hamburg, wo er sich im Jahre 1790 mehrmals aufhielt. So war er zum Beispiel am 14. Juli 1790 Teilnehmer des dort zu Ehren der Französischen Revolution stattfindenden Freiheitsfestes. Später reiste er dann noch einmal im Juli 1793 dorthin. In Hamburg fand Knigge insbesondere im Kreis um den Arzt Johann Albert Heinrich Reimarus zahlreiche Gleichgesinnte. Er habe noch nirgends, so meinte Knigge, »so viel Gastfreundschaft, Cultur in allen Ständen, guten Ton, ausgezeichnete Aufmerksamkeit für Wissenschaften und Talente gefunden, als hier.«⁸⁰ In den folgenden Jahren entspann sich ein reger Briefwechsel mit dem Hause Reimarus, vor allem zwischen Knigge und Sophie Reimarus, einer Schwester des Publizisten August von Hennings. Es waren politisch unruhige Jahre und die beunruhigende Entwicklung in Paris wie auch der Krieg gegen Frankreich war

79 Zit. nach Moogk, William Berczy (wie Anm. 18), S. 108f. (»Vorstellungen und Forderungen der sämtlichen Deutschen Colonisten an ihren Director, herrn William Berczy ...«, Genesee, 6. August 1793).

80 An Großmann, Hamburg, 4. April 1790. Michael Rüppel (Hrsg.), Adolph Freiherr Knigge – Gustav Friedrich Wilhelm Großmann: Briefwechsel 1779–1795, Göttingen 2010, S. 84.

wiederholt Gegenstand der Erörterung in den Briefen. In diesen Zeiten war Amerika so etwas wie eine Hoffnung auf bessere Zukunft. »Aller Menschenhaß muß da zerrinnen, wo Keiner dem Andern Qualen schaffen kann, weil Keiner vom Andern abhängt. Wollte auch ein Nachbar den andern chikaniren, nun, so leben wir nicht mit einander. So ist es in Amerika, so muß es in Frankreich werden.«⁸¹

Fast neidisch berichtete Sophie Reimarus im Juni 1795 von Auswanderern im Hamburger Hafen: »Meine Tochter hat gestern ein Schiff gesehen, das nach Amerika gehen wollte und 300 Wittgensteiner Unterthanen an Bord hatte, die Alle, von Bedrückungen ermüdet, dem Lande der Freiheit zusegeln wollten.« Gefragt, woher sie kämen, habe einer unter dem Jubel der Umstehenden geantwortet: »Aus dem Reiche der Todten und nun gehen wir nach dem Lande der Lebendigen, nach Amerika!«⁸²

Der Verlauf der Französischen Revolution hatte besonders in jenen Kreisen der bürgerlichen Intelligenz, die die Republik anfangs lebhaft begrüßt hatten, eine tiefe Verunsicherung bewirkt. In diesen Zeiten war »Amerika« so etwas wie ein verlässlicher Orientierungspunkt geworden. Die deutsche Fassung von David Ramsays »Geschichte der amerikanischen Revolution« fand große Beachtung. »Ramsay über America«, so Sophie Reimarus, »wird im Zimmer laut vorgelesen.«⁸³ Briefe aus der Neuen Welt wurden weitergereicht, und Berczys Bericht wurde nicht allein von Knigge, sondern auch in Hamburg mit Interesse gelesen und in Hennings' »Genius der Zeit« veröffentlicht. Ob die darin enthaltenen kritischen Bemerkungen oder doch mehr die Schilderungen des »irdischen Paradieses« Gehör fanden?

Die Vorstellung von dem einfachen, aber glücklichen Leben in Amerika findet sich in vielen Beiträgen, sogar dort, wo der Leser eher trockene Informationen erwartet. In den »Annalen der Geographie und Statistik« wird über das Genesee-Gebiet gemeldet, dass man dort »noch sehnlich wohlhabende Deutsche« erwarte. »Wenn Deutsche dort ankommen, die sich daselbst anbauen und ankaufen, so ist daselbst großer Jubel.« Weiter heißt es über das Leben in Amerika: »Es ist kein Luxus, kein Stolz, kein Schwarm da. Wir leben fast wie im Stande der Unschuld. Unter allen Glücksgütern, die wir dort haben, ist

81 Sophie Reimarus an Knigge, Hamburg, 16. August 1795. Hermann Klencke (Hrsg.), *Aus einer alten Kiste*, Leipzig 1853, S. 142.

82 Sophie Reimarus an Knigge, Hamburg, 9. Juni 1795. Klencke, *Kiste* (wie Anm. 81), S. 140f.

83 Sophie Reimarus an Knigge, Hamburg, 7. Februar 1794. Klencke, *Kiste* (wie Anm. 81), S. 115–118. Hier: S. 118. Die Übersetzung von G. C. F. Seidel erschien 1794 bei Voss in Berlin.

dieses das gröste: daß wir eben so frey, wie Adam in seinem Paradiese, machen können, was wir wollen, ohne befürchten zu dürfen, daß uns jemand tadle.«⁸⁴ William Berczys Siedlungsprojekt war dem Verfasser des Artikels bekannt, wenn er sich auch über Details nicht gut informiert zeigt.⁸⁵

Viele der Nachrichten aus Nordamerika trugen zu einer idealisierten Sichtweise bei. Besonders der Vergleich mit Frankreich bestärkte die Vorstellung von einem »bürgerlichen Utopia«.⁸⁶ Der Herausgeber der »Annalen«, Eberhard August Wilhelm Zimmermann, veröffentlichte sogar einen direkten Ländervergleich zwischen Frankreich und den »Freistaaten von Nordamerika«. Er geht sehr zugunsten der Vereinigten Staaten aus, denen Zimmermann wünscht, sie möchten »noch lange dem Unterdrückten ein sicheres Asyl sein.«⁸⁷

Das Interesse an Amerika, insbesondere am Fortgang von Berczys Unternehmen, war groß und bei Knigge trafen 1795 offenbar weitere Nachrichten ein. In einem Brief an Sophie Reimarus heißt es nämlich: »Hier lege ich einen Brief aus America bey. Ihr würdiger Hr. Bruder hat schon einen Brief von demselben Mann im Genius abdrucken lassen. Vielleicht findet er auch diesen, ganz oder zum Theil, der Bekanntmachung werth. In diesem Falle steht er gern zu Dienste; Ausserdem bitte ich um gütige Zurücksendung desselben.«⁸⁸ Vier Wochen später findet Knigge dann Zeit für einige ausführlichere Worte über seinen Korrespondenten: »Die Briefe aus America hat der Hr. v. Moll geschrieben, für welchen ich neulich eine Antwort an Sie beyzulegen, so frey gewesen bin. Hr. v. M. ist in Wien gebohren. Nachdem er sich in der Welt umhergetrieben und mit mancherley Schicksalen gekämpft hatte, fasste er den Entschluß, eine Colonie von fleissigen Teutschen, im Genese[e]-Districte, am Ontario-See in Nord-America, anzulegen. Ich lernte ihn hier kennen, gab ihm Addressen an Freunde in Hessen mit und es gelang uns, eine große Anzahl hessischer Slaven ihrem Tyrannen zu entführen. Mit Diesen schiffte sich Moll in Hamburg ein.«⁸⁹

84 Annalen der Geographie und Statistik, hrsg. von Eberhard August Wilhelm von Zimmermann, 1792, 3. Bd., 6. St., S. 485–492. Hier: S. 487.

85 »Am westlichen Ufer des Geneseefflusses ist das Land der Indianer. Davon hat ein gewisser Engländer, der aber mehr Deutscher als Engländer, und sehr reich ist, ein grosses Stück Landes von den Indianern gekauft, und es in diesem Frühjahre mit 300 Familien besetzt. Er ist ein vortreflicher Mann; sein Name ist William Berczy.« Ebd., S. 486.

86 Hierzu: Dippel, *Germany and the American revolution* (wie Anm. 6), bes. S. 307 ff.

87 Eberhard August Wilhelm Zimmermann, *Frankreich und die Freistaaten von Nordamerika. Vergleichung beider Länder. Ein Versuch von E. A. W. Zimmermann.* 2 Bde., Berlin 1795–1799. Hier: Bd. 2, S. 612.

88 Knigge an Sophie Reimarus. Bremen, 12. Oktober 1795. Zit. nach Fenner, Knigge (wie Anm. 52), S. 137.

89 Knigge an Sophie Reimarus. Bremen, 11. November 1795. StA Hamburg, 622-1, Reimarus D 1.

Knigge, für den der Kasseler Hof oft genug als Beispiel für Misswirtschaft und Intrige erhalten musste, hatte auch in seinen »Briefen, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen« die Verhältnisse in Hessen in düsteren Farben gemalt, das »traurige, öde, schmutzige Ansehn« der Dörfer und die »mühselige und unlustige Anstrengung des Landmanns« im Kampf mit dem steinigen Acker, gedrückt von auferlegten Lasten.⁹⁰ Dies war eine deutliche Gegenüberstellung zu den Verhältnissen in Amerika, wo die »üppigste Vegetation« die »Arbeit des Landmanns zu einem Spielwerke« mache.⁹¹

Knigge berichtete Sophie Reimarus, er habe bisher zweimal Nachricht von Moll-Berczy erhalten, »obgleich er, seinen Aeusserungen nach, mir wohl öfter muß geschrieben haben.« Den später geschriebenen Brief habe Knigge zuerst erhalten, das sei der, »welcher im Februar-Stücke des Genius steht.«⁹²

Der frühere Brief Berczys, der »Brief aus America«, den Knigge im Oktober 1795 nach Hamburg schickte, konnte bis jetzt nicht ausfindig gemacht werden. Die späteren im »Genius der Zeit« gedruckten Berichte sind nicht von William Berczy verfasst. Es handelt sich um Mitteilungen anderer Auswanderer nach Amerika.⁹³ Die erwähnten Briefzitate geben jedoch zu erkennen, dass Berczy und Knigge mehrfach miteinander korrespondierten.

Berczy hatte wohl bald nach der Ankunft in Philadelphia Knigge von den Rodungsarbeiten für den Weg nach Painted Post berichtet. In einem Antwortbrief von Sophie Reimarus an Knigge hieß es nämlich: »Mein Bruder bittet sich, wenn es sein kann, die Briefe Ihres amerikanischen Correspondenten aus, oder auch nur einen Auszug, damit man sehen könne, welche Deutsche sich unter einem Chef in ein Lager versammeln und warum sie einen Weg durch den Wald bahnen wollen.«⁹⁴ Der Bericht wäre längst nicht mehr aktuell gewesen. Die Lage hatte sich durch den Auszug der deutschen Siedler nach Kanada geändert, wenn auch die Probleme, mit denen sie konfrontiert waren, denen in Amerika ähnelten.

Auch in Kanada musste, wie bereits erwähnt, zunächst Wald gerodet werden. Im vorgesehenen Siedlungsgebiet, der Gegend des späteren Toronto (York) und in der nordöstlich davon gelegenen Markham Township, hatten im Herbst 1794 die Arbeiten begonnen. Eine Fahrstraße musste angelegt werden, dazu die notwendigen Brücken. »All the above mentioned work on the road

90 Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen (wie Anm. 4), S. 75 f.

91 Ebd., S. 80.

92 Knigge an Sophie Reimarus. Bremen, 11. November 1795. StA Hamburg, 622-1, Reimarus D 1.

93 N.N.: »Aus einem Schreiben aus Nord-Amerika. Unweit Philadelphia den 5 März 1795.«, in: Der Genius der Zeit, 5. Bd., Mai-August 1795, S. 576-578.

94 Sophie Reimarus an Knigge. Hamburg, 27. Oktober 1795. Zit. nach Fenner, Knigge (wie Anm. 52), S. 139.

was likewise performed by my Germans to whom I joined only 6 other hired hands, all the rest of my hired hands being employed to build a sawmill, the house at York and a large frame house for me in the township.«⁹⁵

Berczy hatte von seiner Siedlung klare Vorstellungen: »In the middle of the Settlement I intend to build the Chur[ch] and parsonage house, and my own house with a territory of 400 Acres; and on the opposite side of the road I will establish the Doctor and a schoolhouse. In that manner the most distant of my settlers will have only about four and a half miles walk to the Church, to my self, to the Doctor and the school.«⁹⁶

Es ist in diesem Punkt eine gewisse Seelenverwandtschaft zwischen Knigge und Berczy festzustellen. Beide bewegte die Vorstellung vom glücklichen und unabhängigen Leben auf einem Landgut. Knigge hatte vergebliche Anstrengungen unternommen, die von einem Sequestor verwalteten Güter seiner Familie wieder zurückzuerhalten. In den Romanen kommt dieser Wunsch wiederholt zum Ausdruck. »Wo in dieser Welt findest du einen unbeneideten Wirkungskreis«, wird in einem Roman die Frage gestellt, deren Antwort dann lautet: »Bey dem stillen Landleben, da finde ich es.«⁹⁷ Auch die Worte des bereits erwähnten Reisenden, der mit anderen Auswanderern nach Amerika ziehen will, geben einen Hinweis auf Knigges eigene Wünsche: »Ich will ein Landmann werden – der erste, natürlichste, nützlichste und glücklichste Stand in der menschlichen Gesellschaft!«⁹⁸

Amerika übte auf große Teile der bürgerlichen Intelligenz Deutschlands eine große Faszination aus. Dabei wurde vieles idealisiert und erschien aus der Ferne in einem verklärten Licht. Gerade in den Hafenstädten Hamburg und Bremen hatte das Interesse an den Vereinigten Staaten immer auch einen ganz praktischen Kern. Der Überseehandel, der in den Neunzigerjahren des 18. Jahrhunderts immer schwungvoller in Gang kam, verlangte nach Kenntnissen wirtschaftlicher, politischer und sozialer Natur. Dem Informationsbedarf trug insbesondere Christoph Daniel Ebeling Rechnung, der damals führende Amerikanist. Er veröffentlichte in Hamburg die »Erdbeschreibung und Geschichte von Amerika«. Die sieben Bände über die Vereinigten Staaten von Nordamerika erschienen zwischen 1793 und 1816. Auch das von Knigge in den »Briefen, auf einer Reise aus Lothringen nach Niedersachsen« angeregte

95 William Berczy in einem Brief. Zit. nach: John Andre, *Infant Toronto as Simcoe's folly*, Toronto 1971, S. 42.

96 Archiv der Universität Montreal, S/22, boîte 11442, S. 76 (»The Traveller, Letter Twelfth«). Zit. nach Moogk, *William Berczy* (wie Anm. 18), S. 95.

97 *Geschichte Peter Clausens*. 2. Aufl., Frankfurt/M. 1794. Zit. nach: Knigge, *Werke*, Bd. 1 (hrsg. von Christine Schrader), Göttingen 2010, S. 351.

98 Knigge, *Briefe, auf einer Reise aus Lothringen* (wie Anm. 4), S. 6.

»americanische Archiv, oder Magazin, oder Journal«⁹⁹ erschien in Hamburg. Ebeling veröffentlichte zwischen 1795 und 1797 gemeinsam mit Dietrich Hermann Hegewisch das Werk »Amerikanisches Magazin, oder authentische Beiträge zur Erdbeschreibung, Staatskunde und Geschichte von Amerika, besonders aber der vereinten Staaten«. Die Herausgeber erfüllten damit den »allgemeinen Wunsch des Publikums« nach einer solchen Veröffentlichung.¹⁰⁰

Der florierende Handel mit den Vereinigten Staaten lief in den Neunzigerjahren fast ausschließlich über die Häfen Hamburg und Bremen. Die Nähe Amerikas war hier spürbarer als an jedem anderen Ort im deutschen Binnenland. Auch das dürfte das Interesse des Freiherrn Knigge nicht unwesentlich beeinflusst haben. Dass er sich im Jahre 1794 für den Bremer Kaufmann Arnold Delius einsetzte, ist, aus dieser Perspektive gesehen, naheliegend.

Es ging dabei um einen Rechtsstreit, der 1790 bereits einige Jahre andauerte und auch nach Knigges Tod 1796 noch nicht beendet war: die Streitsache zwischen dem Kaufmann Arnold Delius und seinen ehemaligen Geschäftspartnern des Handelshauses Heymann & Talla. Dieser Rechtsstreit, in den Knigge sich dann mit einer Schrift zur Verteidigung des Arnold Delius einschaltete,¹⁰¹ hat eine lange Vorgeschichte und zog seine Kreise weit über Bremen hinaus.

Der zu Recht als Pionier des Nordamerikahandels zu bezeichnende Arnold Delius¹⁰² war bereits in jungen Jahren aus dem westfälischen Vlotho nach Bremen gekommen. 1783 ging er als Supercargo¹⁰³ der Firma Heymann & Talla mit einem Schiff nach Amerika, wo er sich bis 1785 aufhielt. Die Reise war von allerlei Missgeschicken begleitet und ein wirtschaftlicher Fehlschlag. Sie bot Delius allerdings die Gelegenheit, zahlreiche Kontakte zu knüpfen, unter anderem traf er in Philadelphia mit dem Finanzminister Robert Morris und dem Präsidenten George Washington zusammen.¹⁰⁴ Nach Rückkunft in Bremen suchten Heymann und Talla sich für den Verlust an Delius schadlos zu halten. Sie forderten weit über 60.000 Reichstaler. Dieser nach Meinung von Delius

99 Knigge, Briefe, auf einer Reise aus Lothringen (wie Anm. 4), S. 82.

100 Siehe die Rezension in: Neue allgemeine deutsche Bibliothek, 1796, 25. Bd., 1. St., S. 119–122.

101 Kurze Darstellung der Schicksale, die den Kaufmann, Herrn Arnold Delius in Bremen, als Folgen seiner nordamerikanischen Handlungs-Unternehmungen betroffen haben [o. O. u. Verf.] 1795.

102 Dazu: Mustafa, Merchants (wie Anm. 5), bes. S. 29–37.

103 Der Supercargo (im 18. Jh. auch: Super-Carga) war als Bevollmächtigter für den Ver- und Einkauf der Ladung zuständig.

104 Reise von Christoph Dietrich Arnold Delius nach Amerika. In: Delius'sche Familien-Zeitung, Nr. 8, 1924, S. 15 f. (Wiedergabe eines Briefs, Philadelphia, 28. Juni 1783). Eine Anfrage beim deliusschen Familienarchiv ergab, dass dort keine Briefe von A. Delius vorhanden sind.

unzulässig in die Höhe getriebene Streitwert ermöglichte es Heymann und Talla, im Frühjahr 1788 einen achtjährigen Stadtarrest für Delius zu bewirken. Es war damit offensichtlich beabsichtigt, »die Sache so lange hinzuhalten, bis Herr Delius zu Grunde gehn sollte«, was Heymann und Talla ermöglicht hätte, sich von ihrer Schuld gegenüber ihren Gläubigern freizumachen.¹⁰⁵

Noch im März 1797 wurde in der Zeitschrift »Minerva« auf die fortwährende bemerkenswerte Unterdrückung des Kaufmanns Delius hingewiesen. Die inzwischen veröffentlichten Gerichtsakten zeigten »unverkennbar einen abscheulichen Mißbrauch der Gewalt, den man in unsern Tagen kaum für möglich halten sollte.«¹⁰⁶ Der Prozess wurde am Reichskammergericht fortgesetzt, wo er noch 1798 andauerte und nach Meinung eines Kritikers die Stadt Bremen in ein äußerst ungünstiges Licht setzte, da »das Bestreben, den Rechts- gang in diesen Handelssachen in die Länge zu ziehen, und allen Vorschlägen zur schnellen Beylegung auszuweichen, um so mehr auffallen muß, je mehr es sonst der Obrigkeit einer Handelsstadt, zur Beförderung des Credits ihrer Kaufleute, am Herzen zu liegen pflegt, den Gang der Justiz in allen Angelegenheiten, welche das Commerz betreffen, möglichst zu beschleunigen.«¹⁰⁷

Arnold Delius, dessen Neffen Frederick und Everhard Delius die Firma weiterführten und zu einer der größten Bremer Überseehandlungen ausbauten, wurde am 29. Mai 1794 von George Washington zum ersten amerikanischen Konsul für Bremen und Oldenburg ernannt. Auch diese Ehre half nicht, sein Ansehen in Bremen wiederherzustellen. Der Bremer Senat verweigerte unter Hinweis auf die schwebenden Prozesse die Anerkennung, im Übrigen habe Delius sich erdreistet, das Ernennungsschreiben durch einen in Bremen nicht anerkannten Notar in einer »vidimirten [beglaubigten, M. R.] Copie« zuzustellen.¹⁰⁸ Bremer Konsul wurde daraufhin Friedrich Jakob Wichelhausen.

Für Knigge war die Verteidigungsschrift für Arnold Delius nicht nur ein persönliches, sondern auch ein ganz grundsätzliches Anliegen, das mit der ungehinderten Freiheit der Meinungsäußerung zu tun hatte. Das betraf die Veröffentlichung von Justizskandalen ebenso wie die freie Debatte über politische Angelegenheiten. Knigge war davon überzeugt, dass einem Schriftsteller gestattet sein müsste, »über Gegenstände, die der ganzen Menschheit wichtig sind, unbefangen, aber bescheiden seine Meinung zu sagen.«¹⁰⁹

105 Kurze Darstellung (wie Anm. 101), S. 117.

106 J. W. von Archenholz, in: *Minerva*, 1797, 3. Bd., S. 381.

107 *Neue allgemeine deutsche Bibliothek*, 35. Bd., 2. St., 7. Heft, Intelligenzblatt No. 7 (1798), S. 426–432. Hier: S. 430.

108 *Göttingische Anzeigen von gelehrten Sachen*, 124. St., 5. August 1797, S. 1228–1233. Hier: S. 1233.

109 Knigge, Josephs von Wurmbbrand (wie Anm. 51), S. 214.

Knigge war in seinen letzten Jahren zunehmend den Anfeindungen und Verdächtigungen der Revolutionsgegner ausgesetzt, unter denen sich die »Wiener Zeitschrift« besonders hervortat, die die Revolution in Frankreich als Werk umstürzlerischer Aufklärer und Demokraten, wenn nicht gar als Verschwörung einiger Illuminaten zu entlarven wünschte. Knigge verteidigte weiter unerschrocken seine politischen Grundsätze und veröffentlichte mit dem Werk »Josephs von Wurmbrand [...] politisches Glaubensbekenntniß« eine umfangreiche Stellungnahme zu der Frage, »ob und in welchen Fällen den europäischen Staaten, bey der jetzigen, durch zunehmende Denk- und Preß-Freiheit bewirkten Stimmung des Zeitalters, eine Staats-Umwälzung bevorzustehn scheinen mögte?«¹¹⁰

Auch wenn diese Abhandlung sich auf die Französische Revolution bezieht, so hat Knigge angesichts dieses weltgeschichtlichen Ereignisses doch auch die mühsam errungene Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten stets im Blick. Im ersten Abschnitt des »Wurmbrand« weist er darauf hin, dass ein angemessenes Urteil über politische Umwälzungen im Grunde erst aus einem zeitlichen Abstand und unter Beachtung des Ergebnisses erfolgen könne. Als Beispiel verweist Knigge auf den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg, dessen Teilnehmer anfangs als »Räuber-Rotten« und »Vagabonden« beschrieben worden seien. Und wie sehe es jetzt mit diesen Rebellen aus? Es gebe keine Spur mehr von »Mangel, Unordnung und Gährung.« Anschließend folgt ein eindeutiges Bekenntnis zu den Errungenschaften der jungen amerikanischen Republik, Knigges ausführlichste Stellungnahme zu Amerika in seinem gesamten Werk:

»In voller Würde, respektirt und gefürchtet von allen Völkern des Erdbodens, steht der neu errichtete Staat da, nachdem er seine Freiheit muthig errungen und sich einen ehrenvollen Frieden verschafft hat – Ein wundersames politisches Phänomen! Menschen, unter verschiedenen Himmelsstrichen gebohren, nun in eine Nation zusammengeschmolzen. Provinzen, deren jede sich besondre Gesezze gemacht hat, zu einem großen Staats-Körper vereinigt, ohne gemeinschaftliches einzelnes Oberhaupt, ohne Adel, ohne herrschende Religion, im höchsten Wohlstande und Flor, den nur Freiheit, Frieden, gute Polizey, Handel, Wissenschaften und Künste gewähren können, von Tage zu Tage zunehmend, in brüderlichem Bündnisse mit ihren ehemaligen Vormündern, ein Muster, dem andre Völker nachstreben! Wie gern würde mancher Fürst, der damals von den amerikanischen Rebellen mit der tiefsten Verachtung redete, jetzt mit großer Herablassung und Dankbarkeit von der amerikanischen Nation eine kleine Statthalterschaft für einen seiner Prinzen annehmen,

¹¹⁰ Ebd., S. 221.

wenn dies Volk es zu erkennen wüßte, wozu ein Fürstensohn taugt! Wie gern verfertigte jetzt ein Schriftsteller, der damals seine Federn gegen den Congreß wezte, eine Lobrede auf die vereinigten Provinzen, wenn ihm das ein Jahrgeld eintragen könnte!«¹¹¹

Knigges Stellungnahme für die Vereinigten Staaten als »Muster für andere Völker« ist Ausdruck einer Überzeugung, die in der Unterstützung William Berczys und seines Auswanderungsprojekts ihre praktische Fortsetzung fand. Knigges Korrespondenz mit Berczy, die vielleicht noch gar nicht zur Gänze entdeckt ist, zeigt darüber hinaus, dass sich Gleichgesinnte gefunden hatten, die beide im Sinne der Aufklärung für die »Beförderung der allgemeinen Glückseligkeit«¹¹² zu wirken beabsichtigten.

111 Ebd., S. 225.

112 Manifest einer nicht geheimen, sondern sehr öffentlichen Verbindung ächter Freunde der Wahrheit, Rechtschaffenheit und bürgerlichen Ordnung, an ihre Zeitgenossen, Knigge, Werke, Bd. 4, Göttingen 2010, S. 352. Knigges Schrift erschien 1795 anonym mit fingiertem Druckort »Wien«

Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut – Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie

Von Horst Rössler

Einleitung

»Mit seinen gründlichen Kenntnissen und Erfahrungen verband er ausdauernden Fleiß, Klugheit und Glück. Hierdurch brachte er seine Fabrik so empor, daß man ihn in der Folge zu den reichsten Bewohnern Bremens zählen durfte. Zwei seiner Brüder rief er nacheinander nach Bremen, [...] die dann ebensolche Fabriken anlegten und mit nicht minderem Fleiß ebenmäßig mit ähnlichem Glück ihr Geschäft trieben. Auch sie zogen andere Verwandte an sich, [...] das Beispiel des blühenden Zustandes dieser Fabriken reizte selbst andere zu gleichen Unternehmungen.

So schufen Industrie und Tätigkeit eines einzelnen Mannes nicht bloß einen hohen Grad des Wohlstandes einer ausgebreiteten Familie, sondern belebten auch einen Nahrungsweig von neuem, der dem Staat durch sein Aufblühen so wichtig geworden ist [...] Der Name dieses so nützlichen Bürgers verdient aufbewahrt zu werden: Es war Johann Böse.«

Die vom Ratsherr und Bürgermeister Christian Abraham Heineken 1811/12 verfasste »Geschichte der freyen Hanse-Stadt Bremen« stand am Beginn einer modernen bremischen Geschichtsschreibung (Lührs). In seinem umfangreichen, politische und ökonomische sowie soziale und kulturelle Entwicklungen darstellenden Werk widmete sich Heineken nicht nur ausführlich dem Handel, der das Wirtschaftsleben der Hansestadt eindeutig dominierte. Er befasste sich daneben zudem, wenn auch nur auf wenigen Seiten, mit dem Aufkommen der »eigentlichen Fabriken, die ihre Geschäfte im großen machen.« Keinem der hier erwähnten Bremer ließ er dabei so viel Lob zukommen wie seinem Zeitgenossen, dem Zuckerfabrikanten Johann Böse (siehe Abb. 1).¹ Heinekens Forderung, Namen und Leistung Böses zu bewahren, wurde in der Nachfolge seiner Arbeit von der Geschichtsschreibung bisher allerdings nur unzureichend nachgekommen. Auch der Geschichte der bremischen Zuckerindustrie

1 Christian Abraham Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit, bearbeitet von Wilhelm Lührs, Bremen 1983, S. 149–152.



Abb. 1: Johann Böse (1739–1804). (Pastell von Johann Christian August Schwartz 1803; Focke Museum Bremen)

wurde erst wenig Aufmerksamkeit geschenkt.² Eingebettet in den größeren historischen Kontext der Entwicklung der bremischen, deutschen und europäischen Zuckerindustrie soll im Folgenden deshalb versucht werden, etwas mehr Licht in die wirtschaftlichen Aktivitäten Johann Böses, seiner Brüder und anderer Mitglieder der Familie zu bringen.

Geschichte der europäischen Zuckerindustrie (ca. 1350–1850)

Als in den Sechzigerjahren des 17. Jahrhunderts die Zuckerraffination in Bremen Fuß fasste, konnte dieses Gewerbe bereits auf eine lange Tradition in Europa zurückblicken.³ Tatsächlich wurde das Zuckerrohr schon etwa 700 v. Chr. in Indien raffiniert. In der Folge breitete es sich nach Westen aus und tauchte schließlich im Mittelalter als Folge des Orienthandels im Mittelmeerraum auf. Hier entwickelte sich um 1350 in Norditalien Venedig zum Mittelpunkt der damaligen Weltwirtschaft. Dabei war diese Stadt nicht nur ein Zentrum gewerblicher Aktivitäten wie der Zuckerraffination, sondern kontrollierte vor allem auch für zweihundert Jahre den Vertrieb des Zuckers in der ganzen damals bekannten Welt.

Noch gehörte der Zucker zu den sogenannten Spezereien wie Pfeffer, Safran, Zimt usw. und wurde fast nur zu festlichen Anlässen in den Haushalten der adeligen und bürgerlichen Oberschicht genossen. Insbesondere diente er aber medizinischen Zwecken und war deshalb vorrangig in Apotheken erhältlich. Dies änderte sich im 16. Jahrhundert: Von nun an nahmen Verbrauch und Ver-

- 2 Die ausführlichste Darstellung findet sich immer noch bei Doris Herms, *Die Anfänge der bremischen Industrie. Vom 17. Jahrhundert bis zum Zollanschluß 1888* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen H. 20), Bremen 1952, S. 17–18, 66–71; Karl H. Schwebel, *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik. Von den Anfängen des Bremer Überseehandels bis 1815* (VStAB Bd. 59), Bremen 1995, S. 333–334, geht kurz auf Johann Böse im Kontext des Westindienhandels und des Zuckerimports der bremischen Kaufmannschaft ein; Andreas Schulz erwähnt Böse und seine Brüder als Repräsentanten eines neuen wohlhabenden Bürgertums zu Beginn des 19. Jahrhunderts, siehe *Das Bremer Bürgertum in der Umbruchszeit*, in: Lothar Gall (Hrsg.), *Vom alten zum neuen Bürgertum. Die Mitteleuropäische Stadt im Umbruch 1780–1820*, München 1991, S. 50–51 sowie ders., *Vormundschaft und Protektion. Eliten und Bürger in Bremen 1750–1880*, München 2002, bes. S. 105, 144, 231.
- 3 Zum Folgenden siehe Jacob Baxa/Guntwin Bruhns, *Zucker im Leben der Völker. Eine Kultur- und Wirtschaftsgeschichte*, Berlin 1967; Noel Deerr, *The History of Sugar*, 2 vols., London 1949 und 1950; Fernand Braudel, *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts. Der Handel*, München 1986, S. 201–206.

breitung des Zuckers in Europa immens zu. Der Mittelmeerraum und Venedig waren zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits in das wirtschaftliche Abseits geraten, das Zentrum der kapitalistischen Weltwirtschaft hatte sich in den Nordwesten Europas verschoben. Hier blühten in Antwerpen um 1550 der Handel und ein von vielerlei Manufakturen geprägtes Gewerbe, darunter 19 Zuckerraffinerien, auch als Zuckersiedereien oder Zuckerbäckereien bezeichnet.

Als Folge des sich über Jahrzehnte hinziehenden, aber 1612 letztlich siegreich beendeten niederländischen Befreiungskriegs gegen Spanien verlor Antwerpen allerdings nach 1585 seine Bedeutung an Amsterdam, das sich schnell zur Hauptstadt der nun von den Niederlanden dominierten Weltwirtschaft entwickelte.⁴ 1661, zwei Jahre bevor in Bremen ein erster Versuch unternommen wurde, eine Zuckerraffinerie zu etablieren, gab es in Amsterdam bereits 60 Zuckerbäckereien. Diese Entwicklung war einerseits durch eine erhebliche Zuwanderung von Zuckerfabrikanten aus Antwerpen begünstigt worden, die nach der Einnahme der Stadt durch die Spanier in das protestantische Amsterdam flüchteten und dabei ihre geschäftlichen Verbindungen ebenso mitbrachten wie das Know-how des Zuckersiedens. Andererseits war mittlerweile das Zuckerrohr nach der Entdeckung der Neuen Welt durch die Spanier und Portugiesen nach Mittel- und Südamerika gebracht worden, von wo es aus den niederländischen Kolonialbesitzungen als Rohzucker nach Amsterdam und in andere holländische Zentren der Zuckerraffination importiert wurde.

Ihre führende Position im Zuckerhandel und in der Raffination sicherte den Niederlanden auf Jahrzehnte eine marktbeherrschende Stellung auf dem europäischen Kontinent. Diese Position ging allerdings gegen Ende des 17. Jahrhunderts langsam verloren. Als wichtigster Konkurrent entwickelte sich zunächst Frankreich, das den Rohzucker aus seinen eigenen karibischen Kolonien verarbeitete und selbst Zucker exportierte. Im 18. Jahrhundert schwang sich zudem die Hansestadt Hamburg zu einem Zentrum des Zuckersiedergewerbes in Europa auf.⁵ Dabei war wie im Fall von Amsterdam auch das Hamburger Gewerbe ursprünglich um 1590 durch Migranten aus Antwerpen begründet worden. Doch erst hundert Jahre später begann es zu expandieren und 1727 gab es in der Hansestadt an der Elbe bereits 200 sehr kleine Betriebe (Hausiedereien), die den aus den Hafenstädten der Kolonialmächte Niederlande, Frankreich und England bezogenen Rohzucker weiterverarbeiteten. Bald beherrschten die Produkte der Hamburger Zuckerfabrikanten einen Großteil des deutschen Marktes und belieferten darüber hinaus Teile Europas bis nach Russland.

4 Fernand Braudel, Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts. Aufbruch zur Weltwirtschaft, München 1986, S. 82, 200–202, 239, 252–256.

5 Astrid Petersson, Zuckersiedergewerbe und Zuckerhandel in Hamburg im Zeitraum von 1814 bis 1834, Stuttgart 1998.

Seinen Höhepunkt erlebte das Gewerbe in Hamburg um die Wende zum 19. Jahrhundert. In dieser Zeit hatte Großbritannien die Niederlande als Zentrum der Weltwirtschaft abgelöst und sich zur führenden Kolonialmacht entwickelt.⁶ Den größten Teil des Rohzuckers bezogen die Hamburger Fabrikanten nun aus den englischen Kolonialbesitzungen über Bristol und London. Die nach der Französischen Revolution beginnenden kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und England, in die bald auch viele andere europäische Mächte verstrickt waren, bewirkten zwar zunächst einen wirtschaftlichen Aufschwung, da Hansestädte wie Hamburg, aber auch Bremen traditionell neutral waren und so einen zusätzlichen Teil des europäischen Handels an sich ziehen konnten. Doch die Verhängung der Kontinentalsperre durch Napoleon 1806 und die später erfolgte Einverleibung Hamburgs, Bremens und des gesamten Elbe-Weser-Raums in das Französische Kaiserreich, führten zu einem dramatischen Niedergang der Zuckerherstellung in Hamburg, da der Stadt nun die wichtigen Rohzuckerimporte aus den britischen Kolonialbesitzungen verschlossen waren.

Nach dem Ende der Napoleonischen Kriege kam es zwar zu einer kurzzeitigen Erholung der Zuckerraffination in der Hansestadt an der Elbe, doch nach 1820 setzte ein lang andauernder Niedergangsprozess ein. Dieser wurde einerseits von einem starken Aufschwung eines mit modernen industriellen Methoden Kolonialzucker verarbeitenden Gewerbes in Großbritannien begleitet. Andererseits gelang es Frankreich und Preußen mit zunehmendem Erfolg, die Herstellung von Zucker durch die Verarbeitung einheimischer Zuckerrüben voranzutreiben. Letztlich war Zucker (und dessen billigeres Nebenprodukt Sirup) 1850 in Europa von einem Luxusgut zur Massenware geworden. Das bremische Zucker verarbeitende Gewerbe hatte sich dabei ganz im Schatten der niederländischen und französischen sowie der hamburgischen und englischen Industrie entwickelt.

Das Bremer Zuckersiedergewerbe von den Anfängen bis 1770

Eine erste Initiative zur Gründung einer *Zuckerraffinaderie*, wie diese Manufakturen in Bremen genannt wurden, ging von dem aus Hamburg zugewanderten Paulus Oort aus, der zuvor in Amsterdam tätig gewesen war.⁷ Offensichtlich vom Erfolg dieses Gewerbes in den Niederlanden und dem Aufschwung der Zuckerindustrie in der Hansestadt an der Elbe angeregt, wollte er nun in der Hansestadt an der Weser sein wirtschaftliches Glück versuchen. Dabei

6 Braudel, Weltwirtschaft (wie Anm. 4), S. 284–299, 390.

7 Zum Folgenden siehe Herms, Anfänge der bremischen Industrie (wie Anm. 2), S. 67–69; Schwebel, Bremer Kaufleute (wie Anm. 2), S. 331–334.

stieß er bei den Stadtvätern auf offene Ohren und 1663 wurde Oort das Privileg zur Anlegung eines solchen Betriebs verliehen.⁸ Die Raffinerie scheint zwar nach kurzer Zeit wieder eingegangen zu sein, doch der Grundstein für das Gewerbe war gelegt.

So taten sich 1668 fünf Bremer Kaufleute um die Gebrüder Dethard und Otto Cöper (1627–1675) zusammen, die erkannt hatten, dass nicht nur der Handel mit Zucker, sondern auch dessen Verarbeitung ein durchaus profitables Geschäft war. Sie gründeten eine Zuckerraffinerie, die später als »Fortuna« bekannt wurde und viele Jahrzehnte erfolgreich arbeitete.⁹ Für den Erfolg dieses Unternehmens war ausschlaggebend, dass die Fachkräfte, also diejenigen, die die »Kunst des Zuckersiedens« beherrschten, die sogenannten Zuckerkocher oder Zuckersiedermeister, in Bremen auch Zuckerbäckermeisterknechte genannt, in den Niederlanden angeworben wurden. Den holländischen Zuckerkochern wurde das Bremer Bürgerrecht unentgeltlich verliehen, zudem erhielt die »Fortuna«, wie schon vorher Oort, ganz im Geiste der im 17. und 18. Jahrhundert vorherrschenden merkantilistischen Anschauungen ein *privilegium exclusivum* auf die Raffination von Zucker in der Hansestadt.

Nachdem das Monopol der »Fortuna« um 1715 ausgelaufen war, entwickelte sich die Zuckerraffination als ein freies Gewerbe, das gegen Beantragung einer Konzession beim Bremer Senat ausgeübt werden konnte. Dies führte nach 1720 zu einem gewissen Aufschwung des Gewerbes und eine ganze Reihe neuer Fabriken entstanden. Dabei wurde die Zuckerherstellung vom bremischen Staat bis weit in das 19. Jahrhundert immer wieder durch unterschiedliche Steuervergünstigungen gefördert. So waren die Raffinerien seit 1723 einerseits von Abgaben auf importierten Rohzucker ganz befreit, während andererseits der Export von Sirup und raffiniertem Zucker nur mit der halben Akzise belegt war. Diese Bestimmungen wurden noch 1814 erneuert.¹⁰

Typisch für die weitere Entwicklung der Zuckerindustrie im 18. Jahrhundert war, dass es wie im Fall der »Fortuna« auch weiterhin in erster Linie Kaufleute waren, die einen Teil ihres Kapitals in dieses Gewerbe investierten und sich damit neben dem Handel ein zusätzliches wirtschaftliches Standbein sicherten. Ein gutes Beispiel dafür ist der aus einer bekannten Bremer Kaufmannsfamilie stammende Daniel Meinertzhagen (1697–1765), der um 1718 nach Holland ging, um dort eine Handelsschule zu besuchen. Dabei trat er ganz in die Fußstapfen seines aus Köln zugewanderten gleichnamigen Vaters, der seine kaufmännische Ausbildung ebenfalls in Amsterdam abgeschlossen

8 Staatsarchiv Bremen (StAB) 2-Ss.5.b.43.b.

9 Die »Fortuna« wurde 1720 von dem Kaufmann und Ältermann Wilhelm Terhellen (1682–1729) erworben und von der Familie Terhellen bis 1760 betrieben.

10 Herms, Anfänge der bremischen Industrie (wie Anm. 2), S. 28–29.

hatte und mit einer Tochter von Otto Cöper verheiratet war. Nachdem Daniel Meinertzhagen zurückgekehrt war, etablierte er sich nicht nur als Fernhandelskaufmann, sondern war 1721 auch der Erste, der in Bremen in der Nachfolge der »Fortuna« eine Zuckerraffinerie gründete. Als er diesen Betrieb ins Leben rief, wusste er also aus seiner Amsterdamer Erfahrung, dass die Verarbeitung von Rohrzucker gewinnbringend war und durch seine Verwandtschaft mit der Familie Cöper, dass ein solches Geschäft auch in Bremen profitabel betrieben werden konnte.¹¹

1730 gab es in der Hansestadt an der Weser drei, 1750 immerhin acht Kolonialzucker verarbeitende Betriebe. Nur in wenigen Fällen, wie dem des Caspar Hohrmann im Jahre 1753, gelang es dabei einem Zuckerkocher, sich selbstständig zu machen. Hohrmann hatte lange Jahre als Meisterknecht der 1737 etablierten *Zuckerraffinaderie* von Philip Rudolph Rosecamp »fürgestanden«. Da diese nun ihre Produktion eingestellt habe, bat er den Senat, eine kleine, allenfalls handwerksgroße Siederei mit einer Pfanne anlegen zu dürfen. Dem Gesuch wurde stattgegeben und Hohrmann war damit für viele Jahre der letzte, der in Bremen eine Raffinerie gründete.¹² Wegen der starken Konkurrenz von Amsterdam und Hamburg erwies sich der überregionale Absatz des raffinierten Zuckers nämlich zunehmend als schwierig. So trat ein starker Abschwung der Bremer Zuckerproduktion ein und 1769 stellte die letzte noch verbliebene Fabrik ihre Arbeit ein. Wichtiger noch als die auswärtige Konkurrenz war, dass die Bremer Kaufleute in dieser Zeit nun mehr und mehr alles verfügbare Kapital im boomenden Handel anlegten, der sichere und größere Gewinne versprach. Tatsächlich fand seit dem Ende des 18. Jahrhunderts ein Rückzug des Kaufmanns, genauer: der Groß- und Fernhandelskaufleute aus Gewerbe und Industrie statt.¹³

Johann Böse, Atlantischer Dreieckshandel und Plantagenwirtschaft

Wenn dennoch bereits 1770 die Bremer Zuckerindustrie einen erneuten Aufschwung nahm, war dies einer neuen Generation von Fabrikanten geschuldet, allen voran Johann Böse (1739–1804).¹⁴ Böse war kein Kaufmann, sondern stammte aus »ärmlichen Verhältnissen«, wie sich sein Sohn Hinrich Böse in

11 StAB 2-Ss.5.b.43.b.; Gesellschaft für Familienforschung Bremen (MAUS), Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Meinertzhagen.

12 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

13 Rolf Engelsing, Bremisches Unternehmertum. Sozialgeschichte 1780/1870, in: Jahrbuch der Wittheit, 2, 1958, S. 85–86.

14 Zum Folgenden siehe MAUS, Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Böse; bei den Eltern handelte es sich um den Kötner Claus Böse (1700–1752) und dessen Ehefrau Maria Juliane Lindermann (1712–1785).

seiner Autobiografie erinnerte. Er war nachgeborener Sohn eines Kleinbauern aus Stotel im gleichnamigen hannoverschen Amt an der Unterweser unweit des späteren Bremerhaven. Da er den Hof seines Vaters nicht erben konnte und so keine großen Perspektiven in der Landwirtschaft sah, ging Johann Böse mit 17 Jahren nach Hamburg, um hier bei einem entfernten Verwandten in der Zuckerfabrikation unterzukommen. Tatsächlich verstand er es, »sich bei seinem Meister beliebt zu machen, der ihm manches von der Kunst des Zuckerraffinierens, die damals als großes Geheimnis behandelt ward, lehrte.«¹⁵ Sieben Jahre später (1763) zog er nach Kopenhagen weiter, um dort seine in Hamburg erworbenen Fähigkeiten noch besser verwerten zu können.

Die deutsche Zuwanderung nach Kopenhagen hatte eine lange Tradition. Bis weit in das 19. Jahrhundert bildeten die Deutschen die wichtigste Immigrantengruppe in der dänischen Metropole. Dabei standen solche, die aus dem Hannoverschen und aus Hamburg kamen an der Spitze. Seit dem Mittelalter gingen deutsche Kaufleute nach Kopenhagen, die größte Gruppe unter den deutschen Migranten waren aber seit jeher Handwerker. Im 18. Jahrhundert förderte die dänische Regierung zudem die Einwanderung von Deutschen, die in Regierung und Verwaltung eingesetzt wurden sowie die Immigration von Fachkräften und Spezialisten, die für die Errichtung, das Betreiben und die Leitung von Manufakturen gebraucht wurden.¹⁶

In diesem Zusammenhang muss auch das Wirken von Johann Böse und Heinrich Carl Schimmelmänn (1724–1782) gesehen werden.¹⁷ Letzterer war in Dresden Kaufmann gewesen und hatte dort mit Kolonialprodukten (u. a. Zucker) gehandelt, bevor er über Hamburg 1761 nach Kopenhagen kam, wo er zum Königlich-Dänischen Generalkommerzintendanten ernannt und 1762 sogar in den Adelsstand erhoben wurde. Schimmelmänn war eine schillernde Persönlichkeit und als umtriebiger Finanzgenie bekannt, dessen Dienste sich die dänische Krone im Interesse der Sanierung der Staatsfinanzen zunutzen machen wollte. Wer dabei letztlich profitierte, war mit Sicherheit Schimmelmänn selbst, der sich in kurzer Zeit ein ganzes Wirtschaftsimperium aufbaute.

Schimmelmänn besaß nicht nur eine Brauerei und eine Branntweinbrennerei, sondern er kaufte dem dänischen König auch eine Gewehrfabrik ab. Darüber hinaus empfahl ihm Schimmelmänn, die der Krone gehörenden Zuckerrohr-

15 StAB 7,163-2; siehe auch Hermann Allmers, Hauptmann Böse. Ein deutsches Zeit- und Menschenbild für das deutsche Volk, in: Werke in Auswahl, Bremerhaven 2000, S. 145 – dieser Aufsatz fußt weitgehend auf Hinrich Böses autobiografischer Hinterlassenschaft.

16 Gesa Snell, Deutsche Immigranten in Kopenhagen 1800–1870. Eine Minderheit zwischen Akzeptanz und Ablehnung, Münster 1999, S. 44–112.

17 Zum Folgenden siehe Christian Degn, Die Schimmelmänn im atlantischen Dreieckshandel. Gewinn und Gewissen, Neumünster 2000, S. 2–31, 59–94.

plantagen in Dänisch-Westindien zu veräußern und erwarb sie 1763 selbst – mitsamt der »Königlichen Zuckerraffinerie« in Kopenhagen! Die Fabrik verarbeitete jährlich ein Drittel des Rohzuckers aller 15 Kopenhagener Raffinerien und war damit die größte Zuckerfabrik Nordeuropas.¹⁸ Dabei waren Schimmelmans wirtschaftliche Aktivitäten fest in den Atlantischen Dreieckshandel eingebunden, von dem er auf vielfache Weise profitierte. Als Besitzer einer Brennerei und einer Gewehrfabrik verkaufte er Schnaps und Flinten nach Westafrika, wo diese Waren gegen Sklaven getauscht wurden, die auf seinen Plantagen in der Karibik schufteten und hier den Rohzucker produzierten, der in der Kopenhagener Fabrik raffiniert und bis um 1820 mit gutem Gewinn auf dem nordosteuropäischen Markt vertrieben wurde.

Tatsächlich war der Aufschwung des europäischen Zuckerraffinationsgewerbes untrennbar mit dem um 1680 einsetzenden Atlantischen Dreieckshandel verbunden, der wesentlich Sklavenhandel war. Die steigende Nachfrage nach Sklaven vonseiten der europäischen Kolonialmächte blühte diesen Menschenhandel seit dem 17. Jahrhundert unmäßig auf und Afrika lieferte immer größere Menschenkontingente: 7 bis 8 Millionen im 18. und immer noch 4 Millionen im 19. Jahrhundert. Die Verschiffung der Sklaven über den Atlantik erfolgte vorrangig in europäische Kolonialbesitzungen in der Karibik, Gebiete, die seit dem 17. Jahrhundert in spanischer und niederländischer, zumeist jedoch in französischer und englischer Hand waren. Doch auch das Königreich Dänemark besaß hier einige Besitzungen, nämlich die Kleinen Jungferninseln.

Der auf den Plantagen auf der Basis von Sklavenarbeit produzierte Rohzucker wurde in den europäischen Heimathäfen der Kolonialländer in den Raffinerien weiterverarbeitet oder als Sirup und Raffinade in andere Länder ausgeführt. Zudem wurde ein Teil des Rohzuckers gleich re-exportiert und gelangte so z. B. in die Hansestädte Hamburg und Bremen. Der Dreieckshandel war für die daran beteiligten Kaufleute äußerst profitabel. Aber auch die Plantagenbesitzer und mehr noch die Zuckerfabrikanten in Europa machten ausgezeichnete Geschäfte. Ende des 18. Jahrhunderts wurden jedoch nicht nur die Grundlagen für einen freien Welthandel gelegt, sondern nach 1815 unter dem Eindruck der Französischen Revolution auch der Sklavenhandel weltweit verboten. Damit brach der Dreieckshandel zusammen, die Abschaffung der Sklaverei dagegen ließ nicht nur in Mittel-, sondern vor allem auch in Nord- und Südamerika noch Jahrzehnte auf sich warten.¹⁹

Nachdem Schimmelman die Raffinerie erworben hatte, ließ er in einem Hamburger Blatt eine »Preisfrage« über die Fabrikation des Zuckers veröffent-

18 Baxa/Bruns, Zucker (wie Anm. 3), S. 63–64.

19 Henry Hobhouse, Fünf Pflanzen verändern die Welt – Chinarinde, Zucker, Tee, Baumwolle, Kartoffel, München 2000, S. 68–126.

lichen, die Johann Böse am besten zu beantworten wusste. Daraufhin wurde er für die Zuckerfabrik in Kopenhagen engagiert, zu deren Betreiben offensichtlich Spezialisten wie Böse gebraucht wurden. In der dänischen Metropole stieg Böse zum Zuckerkoch und Werkmeister der Raffinerie auf. Dabei erwarb er schnell das Vertrauen Schimmelmans, denn im April 1766 reiste er zusammen mit Ludwig Heinrich Schimmelmann, einem Neffen des Staatsministers, von Kopenhagen nach Dänisch-Westindien. Hier nahm Schimmelmann die Position des Verwalters der Plantagen ein, Böse die des Wirtschafters und Buchhalters. In dieser verantwortlichen Stellung eignete sich Johann Böse genaueste Einblicke in die Plantagenwirtschaft an.

Schimmelmann hatte je eine Zuckerrohrplantage auf St. Jan und auf St. Thomas sowie zwei auf St. Croix erworben. Die ehemals königlichen Plantagen waren durchschnittlich fünfmal so groß wie die anderen Plantagen. Die Gesamtzahl der Sklaven betrug 1767, also zu dem Zeitpunkt als Johann Böse hier tätig war, 930 Männer, Weiber und Kinder.²⁰ Schimmelmann war damit größter Sklavenhalter in Dänisch-Westindien und auch nach internationalen Maßstäben rangierte er in der Spitzengruppe. Auf den Plantagen wurden die Sklaven vor allem beim Anbau und der Ernte des Zuckerrohrs sowie der Arbeit in der Zuckermühle und im Zuckerhaus gebraucht, wo der Rohzucker einer ersten Verarbeitung unterzogen wurde, bevor er nach Europa exportiert wurde. Im Sommer 1769 reiste Johann Böse nach drei-jährigem Aufenthalt in der Karibik nach Kopenhagen zurück. In Dänisch-Westindien hatte er sich mit Ludwig Heinrich Schimmelmann überworfen, wobei die unmenschlichen Bedingungen der Sklavenarbeit, denen Böse laut seinem Sohn Heinrich Böse kritisch gegenübergestanden haben soll, eine ausschlaggebende Rolle gespielt hatten. Auch von Heinrich Carl Schimmelmann schied er letztlich im Streit.²¹

Der Aufschwung der bremischen Zuckerindustrie und die »Kunst des Zuckersiedens« (1770–1811)

Nach seiner Rückkehr zog es Johann Böse in die Hansestadt Bremen, wo er 1770 das Bürgerrecht erwarb und im März des Jahres um eine Konzession zur Anlegung einer *Zuckerraffinaderie* nachsuchte. Dabei erklärte er das Gesuch

20 1781 gab es allein auf St. Croix insgesamt mehr als 22.000 Sklaven.

21 StAB 7,163-2; Johann Böse war nicht der einzige aus dem Elbe-Weser-Raum, der in einer Kopenhagener Zuckerfabrik arbeitete; auch Luer Ahrens aus Geestendorf im Amt Stotel zog in die dänische Hauptstadt, wo er es als Zuckersiedermeister in einer Raffinerie zu einem gewissen Wohlstand brachte, konnte er doch an einen seiner Brüder, einen Bierbrauer, 1859 über 2.500 Taler, an einen weiteren Bruder, einen Landwirt, 1866 500 Taler verleihen, siehe Niedersächsisches Staatsarchiv Stade (StAS) Rep 72/172 Geestemünde Nr. 4960 und Nr. 10887.

mit seinem Wunsch, »das in Hamburg erlernte und in Copenhagen bey dem hl. geheimen Rath von Schimmelmänn als Meister exercierte Zuckerkochen allhier fortsetzen« zu wollen. Seinen langjährigen Aufenthalt in Mittelamerika verschwieg er allerdings,²² obwohl er doch gerade in Westindien einen Gutteil des Vermögens gemacht hatte, das es ihm erlaubte, in der Hansestadt an der Weser ein eigenes Unternehmen zu etablieren. In Bremen wurde damit zum ersten Mal jemand Zuckerfabrikant, der das Gewerbe lange Zeit erlernt hatte und dank seiner vielfältigen Erfahrungen, die er in Hamburg, Kopenhagen und in der Karibik gemacht hatte, mit allen Aspekten des Anbaus sowie der Verarbeitung und Raffinierung des Rohrzuckers, also der »Kunst des Zuckersiedens« vertraut war.

Böses Betrieb in der Wachtstraße 28 begann bald zu florieren. Dabei begründete sich sein wirtschaftlicher Erfolg wesentlich darauf, dass er die Zuckerraffinerie »nicht als Nebengeschäft, wie seine Vorgänger, sondern als einziges Hauptgeschäft errichtete«, wie Heineken zu Recht betonte.²³ Unmittelbar nach der Etablierung seiner Fabrik hatte er seine beiden jüngeren, ebenfalls nicht erbberechtigten Brüder Hinrich Böse (1745–1812) und Nicolaus Böse (1749–1815)²⁴ aus Stotel nachgezogen, die zunächst in der Raffinerie von Johann Böse arbeiteten. Schon 1774 waren die beiden Brüder jedoch in der Lage, ihre eigene Fabrik in der Faulenstraße/Ecke Ölmühlenstraße einzurichten. Wahrscheinlich wurden sie dabei finanziell von ihrem Bruder unterstützt. In ihrem Gesuch um eine »Anlegungsfreiheit« (d.h. eine Konzession) stellten Hinrich Böse und Nicolaus Böse fest, dass »allhier wenig Zuckerraffinaderien, wenigsten gegen andere Städte in Holland und selbst Hamburg mit eingeschlossen, vorhanden« seien und dass nach Bremen importierter Rohzucker sogar dorthin weitergehandelt werde, da es in der Hansestadt an der Weser zu wenig Kapazitäten zur Verarbeitung gebe. Dadurch, so hoben sie hervor, werde »nicht allein das baare Geld aus hiesiger Republik geschaffet, sondern auch viele arme Leute die bey mehreren Raffinaderien in Arbeit gesetzt werden könnten, dieses Mittel sich zu ernähren entbehren müssen.«²⁵

Tatsächlich entwickelte sich Zucker in dieser Zeit zu einem der wichtigsten bremischen Handelsgüter: 1780 wurden 819.964 Kilogramm Roh- und Fertiggucker in die Hansestadt eingeführt, 1790 waren es 2.270.699 Kilogramm und 1800 schon 8.110.069 Kilogramm. Seinen Höhepunkt erlebte der Import von

22 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

23 Heineken, Freie Hansestadt Bremen (wie Anm. 1), S. 152.

24 Zur Genealogie der Familie Böse siehe MAUS, Mapped Böse sowie Margret Steinbrunn, Johann Böse und seine Familie. Vom armen Köttersohn aus Stotel zum reichen Zuckerfabrikanten in Bremen, Clausthal-Zellerfeld 2010.

25 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

Zucker, der in diesen Jahrzehnten bis zu 90 Prozent aus England (London) bezogen wurde, 1802 mit 12.753.984 Kilogramm. In den folgenden Jahren ließ die Einfuhr nach, aber erst 1807 fiel der Import als Folge der Kontinentalsperre auf den Stand von 1790 zurück.²⁶ Es war also um die Jahrhundertwende dringend geboten, weitere Rohrzucker verarbeitende Betriebe zu errichten. Im Jahr 1800 wurden in Bremen schließlich wieder sechs Zuckersiedereien gezählt.

Dabei spielte in diesem Gewerbe die Familie Böse die dominierende Rolle. Kurz vor seinem Tod übergab Johann Böse 1803, wie testamentarisch festgelegt, seine Raffinerie in der Wachtstraße an seine beiden Söhne Nicolaus Hinrich Böse (1777–1820) und Hinrich Böse (1783–1867).²⁷ Johann Böses Brüder hatten ihre Partnerschaft bereits 1789 aufgekündigt. Während Nicolaus Böse seitdem eine eigene Raffinerie in der Sögestraße betrieb, führte Hinrich Böse das 1774 gegründete Unternehmen in der Faulenstraße/Ölmühlenstraße bis 1800 weiter. Danach übergab er es an seine Neffen Nicolaus Böse (1771–1815) und Heinrich Böse (1774–1837).²⁸ Diese hatten jeweils sechs Jahre in den Fabriken ihrer Onkel Hinrich Böse und Nicolaus Böse gearbeitet und dabei die Gelegenheit gehabt, wie sie selbst in ihrem Gesuch um Erlangung einer Konzession schrieben, »die zur Führung einer solchen Fabrik erforderlichen Kenntnisse einzusammeln.«²⁹

Für die Gründung und das Betreiben einer *Zuckerraffinaderie* war das Know-how des Zuckersiedens in der Tat von erstrangiger Bedeutung, wie schon das Beispiel der in den Niederlanden angeworbenen Meisterknechte zeigte, die dafür sorgten, dass sich im 17. Jahrhundert in Bremen letztlich eine Zuckerindustrie etablieren konnte. Auch der erneute Aufschwung des Rohrzucker verarbeitenden Gewerbes und die Expansion der Böseschen Unternehmen um 1800 erklärt sich nicht zuletzt daraus, dass die von Johann Böse erworbene

26 Gleichzeitig verzeichnete in diesen Jahren die Ausfuhr von Kolonialprodukten wie Zucker und Sirup aus Bremen in das Binnenland einen starken Anstieg, siehe Schwebel, *Bremer Kaufleute* (wie Anm. 2), S. 335–336, 339–340; siehe auch Heineken, *Freie Hansestadt Bremen* (wie Anm. 1), S. 181–182.

27 Bei dem Testament handelte es sich um eine gemeinsame Verfügung von Johann Böse und seiner aus Kassebruch im hannoverschen Amt Hagen stammenden Frau Gesine Otten (1752–1825); das Testament enthüllt, dass Böse einen Gutteil der Gewinne aus seinem Geschäft in den Ankauf eines Landguts sowie dazugehörige größere Ländereien bei Rablinghausen sowie Hasenbüren und Strohm im bremischen Landgebiet gesteckt hatte; insgesamt hinterließ die Witwe Böse ca. 800.000 Taler, siehe MAUS, *Mappe Böse*; StAB 7,163-1.

28 Dabei handelte es sich um Söhne von Johann Christopher Böse (1734–1800), dem ältesten der Böse-Brüder, der als Großkötner und Tischler die Hofstelle des Vaters in Stotel weiterführte.

29 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

»Kunst des Zuckersiedens« innerhalb der Familie und der Verwandtschaft weitergegeben wurde. So ließ er, wie Heineken bemerkt, seine Brüder Hinrich Böse und Nicolaus Böse »an seinen Kenntnissen Anteil nehmen«, ³⁰ wichtige Voraussetzung dafür, dass sich beide selbst auch erfolgreich als Zuckerfabrikanten etablieren konnten.

Ein Vertrag zwischen Nicolaus Böse und seinem gleichnamigen Neffen über die Beschäftigung und Ausbildung des Letzteren zum Zuckersiedermeister in der Fabrik seines Onkels aus dem Jahr 1794 verdeutlicht, dass es nicht nur zu den Pflichten des Meisters gehörte, die Arbeitskräfte anzuleiten und zu kontrollieren, sondern auch den Raffinationsprozess zu überwachen und das Know-how des Zuckersiedens als wichtigstes Betriebsgeheimnis zu bewahren. So hatte der Neffe einerseits »in der Fabrique bey denen übrigen Leuten zu schlafen, gute Ordnung unter Ihnen zu halten und darauf zu sehen, dass sie treu und fleisig seyen«, andererseits musste er versichern, »auf alles in der Fabrique zu sehen und kein Fremder darin zu dulden die nicht in selbiger gehören« sowie »ohne Erlaubnis seines Herrn Onkels in keine andere Fabrick allhier zu engagieren oder zu dienen, noch einem Fremden im Zucker Kochen zu unterrichten.« ³¹

Das Bemühen vonseiten der Betreiber neu entstehender Manufakturen, Produktionsgeheimnisse abzusichern, ging bis weit in die Frühe Neuzeit zurück, spielte aber besonders im Zeitalter des Merkantilismus eine große Rolle und überlebte bis in die Periode der Frühindustrialisierung. ³² Die Geheimniskrämerei um die »Kunst des Zuckersiedens«, die schon Johann Böse bei seiner Ausbildung in Hamburg erfahren hatte, war in Bremen ebenfalls verbreitet und keineswegs nur für die Böses typisch. Noch 1819 wandte sich der Zuckerfabrikant Wilhelm Gottfried Schröder, der 1815 eine *Raffinaderie* am Neustadtsdeich errichtet hatte, mit einem Gesuch an den Bremer Senat, alle seine Fabrikarbeiter auf die »Geheimnisse seiner Zuckerfabrik« obrigkeitlich beim Zivil-Untergeicht beedigen zu lassen. ³³

Da also die Böses dank Firmengründer Johann Böse die »Kunst des Zuckersiedens« beherrschten, konnten sie dieses Know-how an diejenigen Familienangehörigen und Verwandten weitergeben, die ihre berufliche Zukunft in diesem Gewerbe sahen. Geschäftsleute, die sich in der Zuckerindustrie engagierten und nicht um diese Kunst wussten, waren auf Meister angewiesen, die,

30 Heineken, Freie Hansestadt Bremen (wie Anm. 1), S. 152.

31 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

32 Helga Schultz, Handwerker, Kaufleute, Bankiers. Wirtschaftsgeschichte Europas 1500–1800, Frankfurt am Main 1997, S. 71–87.

33 StAB 2-Ss.5.b.43.b.; Bremer Adressbuch; Schröder (geb. 1788) war Sohn eines Kaufmanns aus Scharmbeck und betrieb ursprünglich eine »Ostseeische Handlung« in der Faulenstraße.

wie noch zu zeigen sein wird, die *Zuckerbäckerey* bei einem der Böses erlernt hatten oder sie mussten sich der Dienste auswärtiger Fachkräfte versichern. Diese stammten ursprünglich aus den Niederlanden, später zumeist aus Hamburg, wo auch Johann Böse seine Karriere als Zuckerbäcker begonnen hatte.

1814 legte der spätere Kaufmannsreeder und Senator Wilhelm August Fritze (1781–1850) vor dem Stephanikirchhof die »Neue Zuckerfabrik« an, die zunächst von seinem Bruder, dem Kaufmann Ludwig Carl Fritze (1785–1854) betrieben wurde. Dieser etablierte jedoch 1822 vor dem Buntentor/Ecke Osterstraße eine eigene Zuckersiederei mittlerer Größe (mit drei Pfannen), die erst 1845 geschlossen wurde.³⁴ Die Leitung der »Neuen Zuckerfabrik« wurde nun von dem aus Hamburg an die Unterweser gekommenen Zuckerbäcker Peter Uhrbrock und danach von dessen Sohn Jürgen Ernst Christian Uhrbrock (1799–1853) übernommen, der bis dahin als Zuckerbäckermeisterknecht in dieser Fabrik tätig gewesen war. 1842 stellte die Fabrik ihre Produktion ein und Uhrbrock betrieb in der Folge bis 1849 eine eigene kleine Raffinerie in der Faulenstraße 50.³⁵

Das Geschick des Zuckersiedermeisters beruhte allein auf seinem im Verlauf vieler Jahre erworbenen Erfahrungswissen. Ein Fehler von seiner Seite konnte einen großen Teil des Zuckers verderben. Diese Erfahrung musste z. B. Simon Hermann Rohde machen, der 1818 unweit von Johann Böse eine Raffinerie in der Wachtstraße 37 angelegt hatte (siehe Abb. 2). Sein Vater bemerkte dazu: »Um die Fabrik nützlich betreiben zu können engagierte meine Sohn den H. a. von Ehren aus Hamburg, um als Meister dieselbe vorzustehen, auf ein Jahr.« Schon nach kurzer Zeit wechselte Hans Andreas von Ehren allerdings in die 1816 gegründete und bis 1844 bestehende Raffinerie von Johann Georg Dransfeldt am Tiefer über, der seinen Zuckerbäckermeisterknecht verloren und deshalb von Ehren für gutes Geld abgeworben hatte. Rohde ließ von Ehren ziehen, nachdem dieser versprochen hatte, eine adäquate Fachkraft als Ersatz zu besorgen. Wie sich zeigte, war diese aber mit der »Kunst des Zuckersiedens« offensichtlich nicht besonders gut vertraut: »Der Stellvertreter machte Probe, allein gleich die erste Kochung war ein Viertel verdorben und unverkäuflich.«³⁶

34 StAB 2-Ss.5.b.43.a. und b.; MAUS Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Fritze III; Bremer Adressbuch; Ortsfamilienbuch Bremen; in der Chronik der Firma Fritze findet sich kein Hinweis auf die Zuckerfabrikation, siehe Chronik eines Familienunternehmens. 200 Jahre W.A. Fritze & Co. 1796–1996, Bremen 1996.

35 MAUS, Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Uhrbrock; Bremer Adressbuch; ob die »Neue Zuckerfabrik« in den 1820er-Jahren von der Familie Uhrbrock erworben wurde, geht aus den Quellen nicht eindeutig hervor.

36 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

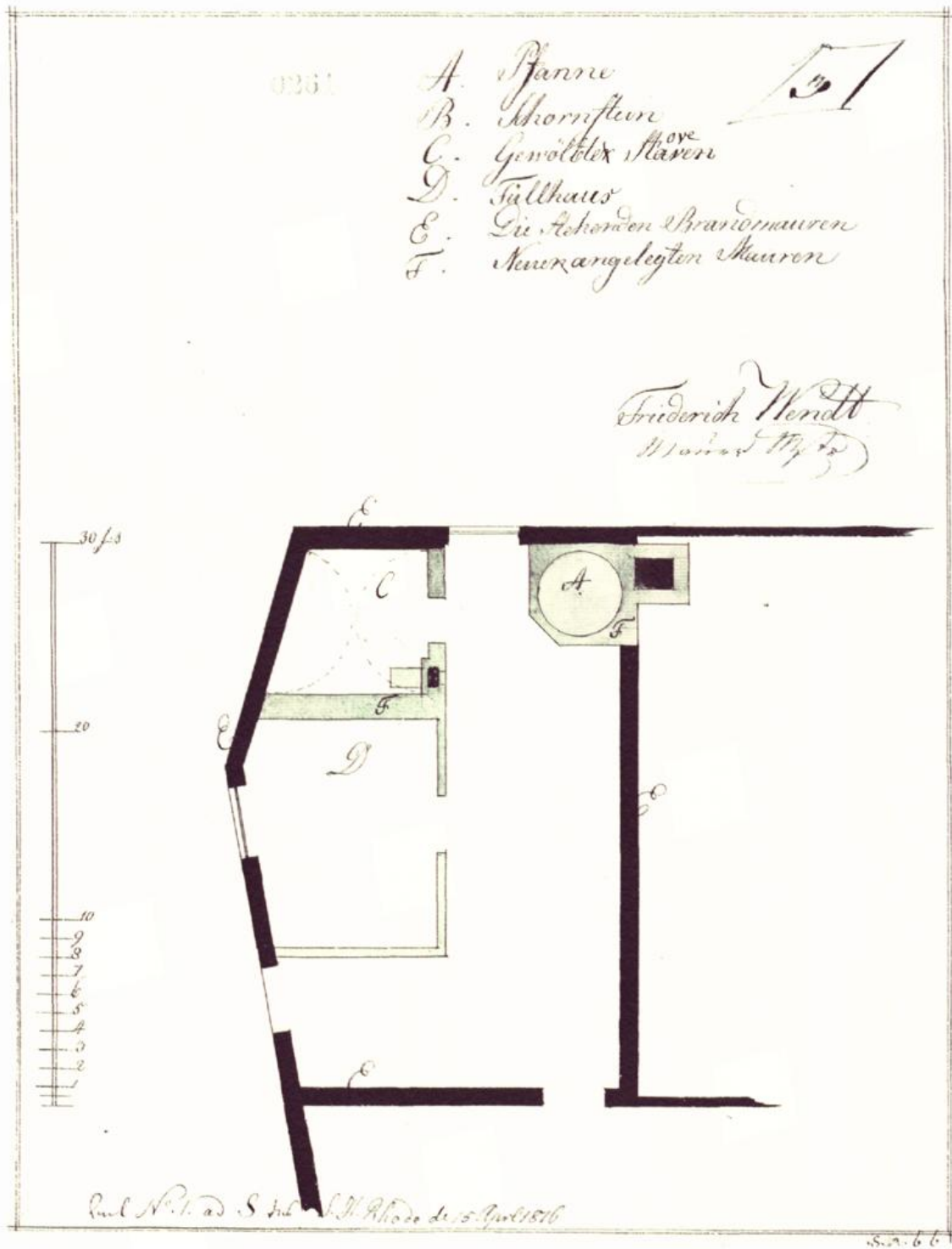


Abb. 2: Grundriss einer von S.H. Rohde geplanten Zuckersiederei am Steinweg, deren Etablierung von Polizei und Senat wegen Feuergefahr nicht gestattet wurde. (1816, Staatsarchiv Bremen)

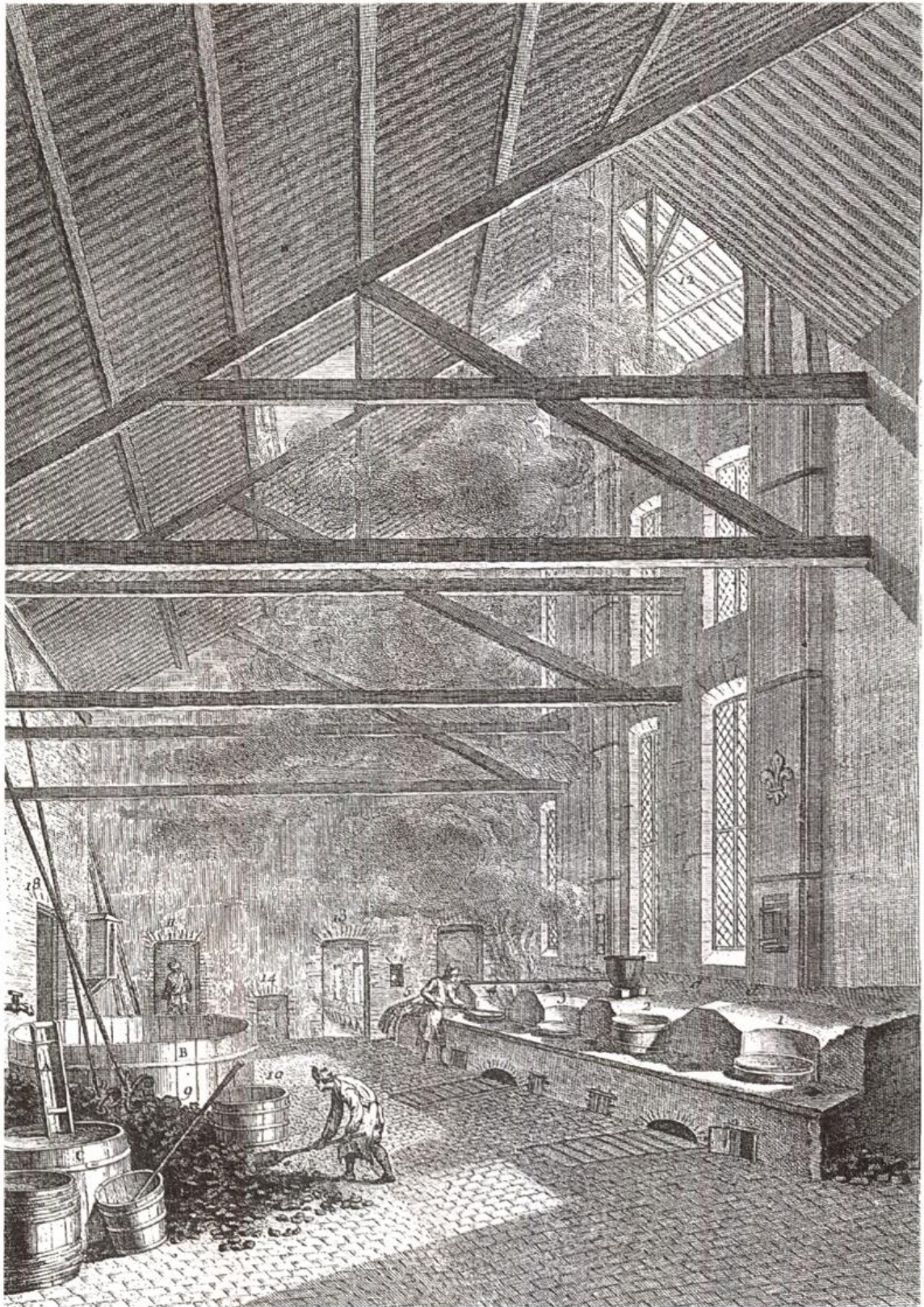


Abb. 3: Innenansicht einer Zuckersiederei. (Stich nach einer Zeichnung von Aignan Thomas Desfriches; aus Duhamel du Monceau, Art de raffiner le sucre)

Tatsächlich spielte der Zuckerkocher im Raffinationsprozess die entscheidende Rolle, wie Henri Louis Duhamel du Monceau in seinem im Auftrag der Französischen Akademie der Wissenschaften erstellten grundlegenden Werk *Art de raffiner le sucre* (1764, dt. 1765: Die Kunst des Zuckersiedens) erläutert.³⁷ Danach wurde in einem ersten Schritt der in Fässern angelieferte Rohzucker von Arbeitern zunächst einmal vorgereinigt. Dann begann der langwierige Prozess des Kochens, der verschiedene Stufen durchlief und in dessen Verlauf die Zuckermasse filtriert und unter beständigem Rühren in verschiedenen Bottichen und Pfannen gesiedet wurde (siehe Abb. 3). In der eigentlichen Siedepfanne wurde die Zuckermasse auf über 100 Grad Celsius erhitzt. Nach einer gewissen Zeit nahm hier der Zuckersiedermeister die Zuckerprobe und prüfte den Grad der Kristallisierung. Dies war die wichtigste Aufgabe im gesamten Prozess der Zuckerherstellung.

Hatte der Zucker nach Meinung des Meisters die richtige Konsistenz erreicht, wurde die Zuckermasse in einer weiteren Pfanne abgekühlt und anschließend von Arbeitern im Akkord in zuckerhutähnliche Formen abgefüllt sowie letztlich die Zuckerhüte in einer Trockenkammer gelagert. Zudem blieb nach mehreren Siedevorgängen eine nicht mehr kristallisierbare braune Zuckermasse, der »Sirop«, übrig. Generell war die Tätigkeit der Arbeiter in der Zuckerraffinerie bei großer Hitze und langen Arbeitszeiten eine arge Plackerei. Im Gegensatz zu den gewöhnlichen Arbeitern in der Fabrik, den Zuckerbäckerknechten oder Zuckerbäckergesellen, bezog der Meisterknecht, da er so wichtig war, ein sehr hohes Gehalt: Von Ehren sollte bei Rohde 250 Taler pro Jahr bekommen, ging aber wegen eines noch besseren Salärs zu Dransfeldt.

Die gelernten Arbeitskräfte stammten also zum Teil aus auswärtigen Zentren der Zuckerfabrikation. Über die Herkunft der Knechte ist noch weniger bekannt. Nicht erst Heinrich Böse und Nicolaus Böse hatten 1774 in ihrem Gesuch um eine Konzession zur Anlegung einer Raffinerie betont, damit auch »armen Leuten« in der Hansestadt Nahrung und Brot verschaffen zu wollen. Dieselbe Argumentation findet sich schon bei Daniel Meinertzhagen 1721. Verstreute Hinweise in Kirchenbüchern deuten darauf hin, dass die Arbeiter einerseits tatsächlich aus den Unterschichten Bremens rekrutiert wurden. Als Beispiel sei hier nur auf den in der Hansestadt an der Weser geborenen Zuckerbäckergesellen Johann Caspar Postels verwiesen, der 1821 in der Wachtstraße verstarb und jahrzehntelang im Stammhaus der Böses gearbeitet hatte. Andererseits scheint jedoch die Mehrheit der Arbeitskräfte aus Fremden bestanden

37 Siehe Baxa/Bruns, Zucker (wie Anm. 3), S. 77–82.

zu haben, die auf der Suche nach Erwerb in erster Linie aus Gegenden südlich der Hansestadt, aus wesernahen Orten im Hoyaischen, Westfälischen und Lip-pischen nach Bremen gekommen waren.³⁸

Interessanterweise fand keine nennenswerte, über Johann Böses Brüder und Neffen hinausgehende Zuwanderung aus der hannoverschen Landdrostei Stade in die Bremer Zuckerindustrie statt. Überlieferte Quellen für das Elbe-Weser-Dreieck weisen dagegen eindeutig darauf hin, dass schon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Söhne von Kleinbauern und Kleinstellenbesitzern, Tagelöhnern und Dorfhandwerkern begonnen hatten, aus Gebieten an der Unterweser nördlich Bremens auf der Suche nach lohnender Beschäftigung nicht nach Hamburg zu ziehen, wie Johann Böse, sondern in die stark expandierende Zuckerindustrie Londons. Diese Bewegung verstärkte sich noch nach 1800 und gerade auch aus dem Raum Stotel gingen nachweislich immer wieder junge Leute auf der Suche nach Arbeit in die britische Hauptstadt.³⁹

Die Familie Böse: Eine Bremer Zuckerfabrikanten-Dynastie

Um 1800 beherrschten die Brüder Böse sowie deren Söhne und Neffen in der Tat als Familienclan (Schwebel) zwei Generationen lang die in dieser Zeit in voller Blüte stehende bremische Zuckerproduktion. Nach der Jahrhundertwende wurden von ihnen insgesamt vier Raffinerien betrieben.⁴⁰ 1) Nicolaus Hinrich Böse und Hinrich Böse führten ab 1804 die von ihrem Vater Johann Böse gegründete Zuckerfabrik in der Wachtstraße 28 weiter. 2) Nicolaus Böse übergab kurz vor seinem Tod 1811 sein Unternehmen in der Sögestraße 4 an seinen Neffen Johann Christopher Böse (1784–1832).⁴¹ 3) Hinrich Böse leitete

38 Ortsfamilienbuch Bremen und Vegesack, <http://www.online-ofb.de>; Postels war später Buchhalter bei »Johann Böse Söhne«; 1862 waren 80 Prozent der in den drei verbliebenen Bremer Zuckerfabriken beschäftigten Arbeitskräfte nicht aus Bremen gebürtig, siehe Herms, Anfänge der bremischen Industrie (wie Anm. 2), S. 148.

39 Horst Rössler, »Die Zuckerbäcker waren vornehmlich Hannoveraner«. Zur Geschichte der Wanderung aus dem Elbe-Weser-Raum in die britische Zuckerindustrie 1750–1914, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern, 81, 2002, S. 137–236; siehe auch: ders., Arbeitsmarkt, soziale Netzwerke und *Little Germany*. Deutsche in der Londoner Zuckerindustrie von der Mitte des 18. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Dittmar Dahmann/Margrit Schulte Beerbühl (Hrsg.), Perspektiven in der Fremde? Arbeitsmarkt und Migration von der Frühen Neuzeit bis zur Gegenwart, Essen 2011, S. 123–143.

40 Siehe Bremer Adressbuch.

41 Dabei handelte es sich um einen weiteren Sohn von Johann Böses ältestem Bruder Johann Christopher Böse.

die Fabrik seines gleichnamigen Onkels in der Faulenstraße. 4) Nicolaus Böse hatte sich 1805 von seinem Bruder Hinrich Böse getrennt, um eine eigene Raffinerie in der Ostertorstraße 4 zu übernehmen.

Diese Fabrik war ursprünglich im Jahr 1800 von Hinrich Wilckens, Sohn des Kattundruckers Werner Wilckens ins Leben gerufen worden. Hinrich Wilckens hatte bereits in den 1790er-Jahren eine Zuckerformfabrik im nahe gelegenen hannoverschen Rönnebeck erworben,⁴² bevor er diese wieder aufgab und 1799 dem Kaufmann und Ältermann Jasper Oelrichs für 1.100 Taler ein Gebäude in der Ostertorstraße abkaufte, in dem die Raffinerie eingerichtet wurde. Die eigentliche Leitung der Fabrik lag in den Händen des Zuckersiedermeysters Conrad Hinrich Rose, der das Zuckerkochen bei Johann Böses Bruder Hinrich Böse gelernt hatte. Das Geschäft lief zunächst gut, doch im Mai 1803 musste sich Wilckens für insolvent erklären und im Oktober 1805 wurden Haus, Fabrik und Zuckergerätschaften an Nicolaus Böse verkauft. Rose gründete im selben Jahr eine eigene Raffinerie in der Abbentorstraße 14, die noch 1830 bestand.⁴³

Zudem kam es in dieser Zeit, wie von Heineken erwähnt, noch zu weiteren Gründungen, wobei die durch Johann Friedrich Jasper im Mai 1800 ebenfalls eng mit den Böses verknüpft war. Jaspers hatte nämlich seit Beginn seiner Lehrzeit 1770 in der Raffinerie von Johann Böse gearbeitet und angesichts des, wie er meinte, »notorisch blühenden Zustand(s) sämtlicher hiesiger Zuckerfabriken« beschlossen, sich endlich selbstständig zu machen.⁴⁴ Jaspers hatte sich die »Kunst des Zuckersiedens« also in Bremen angeeignet, Johann Georg Joachim dagegen in London. Hier hatte er ab 1794 in zwei »Manufacturen von Zuckerraffinadeuren« gearbeitet. In seinem Konzessionsgesuch vom Januar 1803 heißt es weiter: »Nachdem ich [...] während diesen 8 Jahren mir hinreichende Kenntniß in dieser Kunst erworben, so regte sich in mir der Trieb mein eigener Herr zu werden, und mit meinem kleinen durch Fleiß und Sparsamkeit zusammen gebrachten Vermögen, dieses Gewerbe selbst zu treiben [...] Da mir bekannt war, dass die Zuckerfabriken hier blühen, und oft mehrere Bestellungen sind als ausgerichtet werden können, so ging ich im

42 Nach 1730 wurden einige Fabriken an der Unterweser angelegt, die die reichen Tonvorkommen nutzten und die für die Raffinerien so wichtigen irdenen Zuckerhüte und Töpfe für den Sirup herstellten; in den 1830er-Jahren betrieb der Töpfermeister Wilhelm Gottlieb Falke in Bremen eine »Zucker-Form«-Fabrik, siehe StAB 2-Ss.5.b.43.b.; StAS Rep 40 Nr. 2540 und Nr. 2541; Bremer Adressbuch sowie Herms, Anfänge der bremischen Industrie (wie Anm. 2), S. 67, 121; Schwebel, Bremer Kaufleute (wie Anm. 2), S. 333.

43 MAUS, Friedrich Wilckens, Geschichte der Familie Wilckens, Bd. 1, 1964, maschr. Ms., S. 105–106; StAB 2-Ss.5.b.43.b.

44 StAB 2-Ss.5.b.43.b.

verwichenen Herbst wieder hierher zurück.« Dem Gesuch wurde vom Senat stattgegeben und Joachim betrieb in der Folge zusammen mit Caspar Meynen eine kleine Raffinerie (mit einer Siedepfanne) »vor dem bunten Thore«. ⁴⁵

Wie in Hamburg hielt die Aufschwungphase im Zuckersiedergewerbe auch in Bremen bis zur Durchsetzung der Kontinentalsperre 1806 an. Das Geschäft mit der Zuckerherstellung florierte, zumal es durch Steuererleichterungen gefördert wurde. Gleichzeitig hatten *Raffinadeure* wie die Böses oder Johann Georg Joachim immer wieder Ärger mit dem Krameramt, das den Fabrikanten das Recht bestritt, ihren selbst hergestellten raffinierten Zucker auch selbst im Detailhandel in Bremen zu verkaufen. Darin sahen die Kramer die Verletzung eines allein ihnen zustehenden Privilegs, das sie bis in das Jahr 1603 zurückführten. Die Konflikte zwischen den Fabrikanten und den Krämern führte verschiedentlich zu juristischen Auseinandersetzungen, bei denen sich der Senat auf die Seite des Amts stellte – ein schönes Beispiel dafür, wie noch um 1800 traditionelle zünftig geprägte und moderne kapitalistische Wirtschaftsweisen in Widerstreit lagen. Im Übrigen scheinen die größeren Fabrikanten wie die Böses das »Verbietungsrecht« des Krameramts einfach ignoriert zu haben. ⁴⁶

Nach 1806 wurde es dann immer schwieriger, trotz des um sich greifenden Schmuggels, den benötigten Rohzucker zu importieren. Der Zuckerfabrikant Friedrich Carl Nielsen, auf den noch einzugehen sein wird, bemerkte dazu in seiner Lebensbeschreibung aus dem Jahr 1877:

»In der Franz. Zeit war nämlich die Weser blockiert und durften besonders keine englischen Waren eingeführt werden. Der Schmuggel wurde besonders von der englischen Insel Helgoland geführt. Diese war nicht von den Franzosen in Besitz zu nehmen und war deshalb dort das Depot der Waaren, und wurden in kleinen Böten nach hier gebracht. Es wurden die Douanen entweder vorher bestochen oder versucht, wenn sie festgenommen wurden, mit denselben durch Geld abzufinden [...] Die Waaren, welche confiscirt waren, wurden auf der Bürgerweide [...] verbrannt.« ⁴⁷

Die Einverleibung Bremens in das Französische Kaiserreich 1811 hatte für die Zuckerindustrie letztlich dramatische Folgen, wie eine im Auftrag der französischen Verwaltung im Dezember des Jahres durchgeführte detaillierte Enquete zur Gewerbetätigkeit in der Hansestadt an der Weser verdeutlicht. Von den Fabriken seien die sieben Raffinerien die wichtigsten. »Sie fanden ihr Bestehen

45 Ebd.; Bremer Adressbuch.

46 StAB 2-S.8.u.7.b.34.

47 MAUS, Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Nielsen; siehe auch Schwebel, Bremer Kaufleute (wie Anm. 2), S. 104–118.

hauptsächlich durch die bequeme Ankunft des rohen Zuckers u durch den Absatz in die Gegenden Deutschlands, welche Bremen mit Colonialwaren versah«, hieß es zutreffend. Daneben wurde noch ein weiterer Grund für das »Emporkommen« der Zuckerraffinerien aufgeführt, nämlich, »das die Stifter derselben die Fabrikation in England practisch gelernt hatten.« Dies traf jedoch mit Ausnahme von Joachim nicht zu. Jetzt läge das Gewerbe danieder, da die Einfuhr des Rohzuckers (über England) verboten sei. Tatsächlich hatten »Joachim & Meynen« bereits falliert, alle anderen *Raffinadeure* ihren Betrieb eingestellt. Die Jahresproduktion war von der Verarbeitung von 3.500.000 Pfund Zucker im Jahr 1806 auf 191.000 Pfund Ende November 1811 zurückgegangen. Im Dezember waren dann endgültig die letzten Rohzuckervorräte aufgebraucht.

Die größte Fabrik war laut Erhebung mit Abstand die von Nicolaus Hinrich Böse und Hinrich Böse unter dem Namen »Johann Böse Söhne« geführte Zuckerraffinerie in der Wachtstraße, das Stammhaus der Böseschen Unternehmen. 1806 wurden allein hier über 1 Million Pfund Rohzucker raffiniert, im November 1811 musste sie ihre Pforten schließen. Bis auf ein bis zwei Beschäftigte, die für den Fall eines raschen Friedensschlusses und der Wiedereröffnung der einzelnen *Raffinaderien* gebraucht wurden, waren alle Arbeitskräfte entlassen worden. Die Erhebung zur Gewerbetätigkeit gab darüber hinaus einen genauen Überblick über die Anzahl der in den einzelnen Fabriken beschäftigten Arbeitskräfte. Insgesamt waren dies vor Beginn der Krise über 80, davon arbeiteten z.B. bei Jasper, einem Betrieb mittlerer Größe, sechs Zuckerbäckerknechte, bei »Johann Böse Söhne« waren es 16, dazu kamen noch einige Tagelöhner.⁴⁸

Mit modernen industriellen Großbetrieben hatten die Zuckerraffinerien in dieser Zeit also immer noch nichts zu tun. Im Vergleich mit anderen Zuckerfabriken in Deutschland gehörte »Johann Böse Söhne« jedoch durchaus zu den bedeutenden Unternehmen. Im wichtigsten Standort der deutschen Zuckerindustrie, dem nahe gelegenen Hamburg, gab es zur Jahrhundertwende um die 300 Betriebe, doch handelte es sich bei diesen nach wie vor zumeist um kleine handwerksähnliche Haussiedereien. Insgesamt zählte die Hansestadt an der Elbe aber auch etwa zehn große Raffinerien, die mit bis zu 12 Mann arbeiteten und pro Jahr jeweils 500.000 bis 600.000 Pfund Rohzucker verarbeiteten. Eine ähnliche Leistung erzielte die 1805 gegründete, 14 Mann beschäftigende erste Zuckerfabrik in Köln, das sich im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahr-

48 StAB 6,2.-F.2.a.V.6; die Fabrik von Nicolaus Böse in der Sögestraße verarbeitete bis 1806 jährlich 300.000, die von Nicolaus Böse in der Ostertorstraße und die von Heinrich Böse in der Faulenstraße je 400.000 Pfund Rohzucker; in den Bremer Tabakmanufakturen waren in dieser Zeit etwa dreimal so viele Arbeitskräfte beschäftigt wie in der Zuckerindustrie.

hunderts zum Zentrum der preußischen Zuckerproduktion entwickeln sollte. Sowohl die Kölner Fabrik als auch die großen Hamburger Raffinerien verarbeiteten also nur halb so viel Rohzucker wie die *Raffinaderie* in der Wachtstraße 28.⁴⁹

*Der lang andauernde Niedergang der Bremischen Zuckerindustrie
(1814–1877)*

Unmittelbar nach dem Ende der Franzosenzeit erlebte das Rohrzucker verarbeitende Gewerbe zunächst einen erneuten Aufschwung, 1815 gab es laut Bremer Adressbuch in der Hansestadt acht, 1820 sogar 13 Zuckerfabriken, also so viel wie nie zuvor. Davon befanden sich inzwischen fünf im Besitz der Böses, ansonsten nahmen von den alten Raffinerien nur zwei, nämlich die der ehemaligen Zuckersiedermeister Jasper und Rose ihre Produktion wieder auf. Dazu kam eine ganze Reihe von Neugründungen, wie die von Rohde und Dransfeldt oder Schröder und Fritze, wobei sich in dieser Zeit immer noch die meisten Raffinerien in der Altstadt (Wachtstraße, Schüsselkorb, Sögestraße, Hutfilterstraße, Am Tiefer, Stavendamm, Ostertorstraße) und im Stephaniviertel (Faulenstraße, Abbentorstraße, Vor dem Stephanikirchhof) dagegen nur drei in der Neustadt (Neustadsdeich, Grünenstraße) befanden (siehe Abb. 4).⁵⁰

Dass die Böses die Krisenzeit von 1806 bis 1813 relativ gut überstanden, hatte sicher damit zu tun, dass ihre Betriebe mit einer guten Kapitaldecke ausgestattet waren. Darüber hinaus spielten auch die außergewöhnlichen Aktivitäten von Hinrich Böse, Sohn von Firmengründer Johann Böse, eine Rolle, dem es sogar während der Besatzungszeit gelang, teilweise seine Geschäfte weiterzuführen. So importierte er mit stillschweigender Duldung der französischen Administration Rohrzucker im Wert von 80.000 Talern über Oldenburg nach Minden, das in dem 1807 von Napoleon geschaffenen Königreich Westfalen lag. »Ich legte nun in Minden eine Fabrik an, was sehr schnell ging, da die Gerätschaften und, was die Hauptsache war, die des Werk kundigen Leute nur von Bremen hergebracht zu werden brauchten«, erinnerte er sich später. Als ihm bekannt wurde, dass Minden in das französische Kaiserreich einverleibt werden sollte, verlegte er die Fabrik innerhalb von 36 Stunden in das hannoversche Rinteln. »Hier legte ich nun eine neue Fabrik an, die in sechs Wochen schon im Gange war, gute Geschäfte machte bis Ende 1812, wo der Kriegslärm dem Kram ein Ende machte.«⁵¹

49 Petersson, Zuckersiedergewerbe (wie Anm. 5), S. 61, 246; Hermann Kellenbenz, Die Zuckerwirtschaft im Kölner Raum von der napoleonischen Zeit bis zur Reichsgründung, Köln 1966, S. 11.

50 Bremer Adressbuch; StAB 2-Ss.5.b.43.a. und 2-Ss.5.b.43.b.

51 Allmers, Hauptmann Böse (wie Anm. 15), S. 158, 159.



Abb. 4: Karte von Bremen mit Standorten (*) der Zuckerraffinerien, 1810–1840. (Stahlstich, etwa 1835)

Danach nutzte Hinrich Böse die napoleonischen Pläne, eine von Importen aus Übersee unabhängige Zuckerindustrie aufzubauen, die auf der Verarbeitung einheimischer Zuckerrüben anstelle von Zuckerrohr basierte. Auf einem Gut bei Hoya etablierte er eine kleine Fabrik, die zwar keinen Zucker, sondern nur Sirup herstellte, den er aber durchaus mit Gewinn in Bremen verkaufte. Böse war übrigens beides, guter Geschäftsmann einerseits sowie glühender Patriot andererseits. Nach der Kapitulation der Franzosen in Bremen im Oktober 1813 stellte er aus eigenen Mitteln das »Freiwillige Bremische Jäger-Korps« mit 75 Mann auf, das fleißig exerzierte, um dann im Februar 1814 gen Frankreich zu ziehen. Die Truppe kam allerdings nur bis Brüssel, den Feind bekam sie nie zu sehen.

Diese Episode sowie sein späteres Engagement im hannoverschen Elbe-Weser-Raum als Reformier und Liberaler im Vormärz führten dazu, dass er in der Geschichtsschreibung mehr als »Hauptmann« Böse und als Politiker bekannt wurde, denn als höchst erfolgreicher Zuckerfabrikant.⁵² Tatsächlich trennte er sich im Sommer 1814 von seinem Bruder Nicolaus Hinrich Böse und wandte sich mit der Bitte an den Senat, ihm die Anlegung einer *Zuckerraffinaderie* auf »Hamburgische Weise«, d. h. auf der Basis traditioneller Produktionsweise zu gestatten. Die Fabrik wurde am Neustadtsdeich 14 direkt an der Weser errichtet und war damit die fünfte Raffinerie in Bremen, die sich in Besitz der Familie Böse befand. Sie verfügte sogar über eine eigene *Wuppe*, mit deren Hilfe der auf dem Fluss herbeigeschaffte Rohzucker gelöscht sowie die fertige Raffinade wieder auf Schiffe verladen werden konnte. Hinrich Böse gedachte, in dieser Raffinerie jährlich bis zu 1 Million Pfund Rohzucker zu verarbeiten. Die Fabrik war damit nicht größer als der Stammbetrieb der Böses in der Wachtstraße.⁵³

Wie in Hamburg so konnte auch in Bremen der zwischenzeitliche Aufschwung der Zuckerindustrie letztlich den Niedergang des Gewerbes nicht aufhalten, und nach 1830 geriet das Gewerbe mehr und mehr in Schwierigkeiten. Der Kaufmann und spätere Bürgermeister Arnold Duckwitz bemerkte 1837 sogar: »Bremens Raffinerien existieren nur noch dem Namen nach.«⁵⁴ Tatsächlich jedoch wurden bis in die 1840er-Jahre immerhin noch acht Zuckerfabriken in der Hansestadt an der Weser im Adressbuch aufgeführt. Mitte der 1850er-Jahre war deren Zahl dann auf drei zurückgegangen, doch die letzten Raffinerien schlossen erst in den 1870er-Jahren ihre Tore. Zu den Ursachen für diesen sich über Jahre hinziehenden Rückgang der Rohrzucker verarbeitenden Industrie in Bremen zählte nicht zuletzt der Rückzug der Böses aus dem Zuckergeschäft.

Um 1830 waren die meisten der Böses in der Tat aus dem Gewerbe ausgeschieden. Die Gründergeneration mit den Brüdern Johann, Hinrich und Nicolaus Böse war zu diesem Zeitpunkt längst verstorben. Von den beiden Söhnen Johann Böses wurde Nicolaus Hinrich Böse 1820 zu Grabe getragen und das Stammhaus der Böses in der Wachtstraße stand damit vor einer un-

52 Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 40–41; Norbert Fischer, Auf dem Weg ins bürgerliche Zeitalter: Bremen-Verden vom Ende des Alten Reichs bis zum Beginn der Preußenzeit, in: Hans-Eckhard Dannenberg/Heinz-Joachim Schulze (Hrsg.), Geschichte des Landes zwischen Elbe und Weser, Bd. 3, Neuzeit, Stade 2008, S. 428–429.

53 StAB 2-Ss. 5.b. 43.b.

54 Zit. in: Franz Josef Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (VStAB Bd. 42), Bremen 1974, S. 176.

gewissen Zukunft. Nicolaus Hinrich Böses Bruder »Hauptmann« Hinrich Böse gab 1825 seine Raffinerie am Neustadsdeich auf und etablierte dafür ein landwirtschaftliches Mustergut im hannoverschen Flecken Bederkesa.⁵⁵ Zwei Jahre später zog sich Hinrich Böse ebenfalls aus dem Geschäftsleben zurück: 1827 wurde die Produktion von Zucker in der Fabrik in der Faulenstraße, dem zweitältesten Unternehmen der Familie Böse, eingestellt.⁵⁶

Nach dem Tod von Johann Christopher Böse im Jahr 1832 wurde das von Nicolaus Böse gegründete Unternehmen in der Sögestraße noch einige Jahre unter dem Namen »Johann Christopher Böse Erben« weitergeführt. Dabei lag die geschäftliche Leitung für einige Jahre in den Händen des Buchhalters Carl Heinrich August Hollmann, Sohn eines Kaufmanns aus Hannover, der in den 1820er-Jahren das Bremer Bürgerrecht erworben hatte. 1837 wurde der Betrieb dann endgültig eingestellt.⁵⁷ So verblieb als Einziger Heinrich Nicolaus Böse (1800–1842), der die ursprünglich von Hinrich Wilckens etablierte Fabrik seines Vaters Nicolaus Böse in der Ostertorstraße 4 weiterleitete. Allerdings ging Böse 1825 eine Partnerschaft mit dem Kaufmann Johann Andreas Metzler ein, dem Ehemann seiner Schwester, und das Unternehmen firmierte nun unter »Böse et Metzler, Zuckerfabrik und Gewürzhandlung«. Die Konzentration auf die Zuckerherstellung hatte damit in der Firma in der Ostertorstraße ein Ende gefunden.

Die Stammfirma in der Wachtstraße war letztlich 1822 von dem aus einer Bauernfamilie im Hoyaischen stammenden Kaufmannsreeder und späteren Senator Diedrich Heinrich Wätjen (1785–1858) gepachtet worden. Dessen jüngerer Bruder Hermann Wätjen (1800–1868) hatte zwar im Alter von 14 Jahren eine Lehre in der Zuckerfabrik in der Wachtstraße begonnen, sich jedoch letztlich wie sein Bruder für den Kaufmannsberuf entschieden. Diedrich Heinrich Wätjens Interesse am Rohrzucker verarbeitenden Gewerbe war ähnlich dem von Wilhelm August Fritze offensichtlich begrenzter Natur. In der Firmengeschichte von D. H. Wätjen & Co. findet dieser Geschäftszweig genauso wenig Erwähnung wie in der von W. A. Fritze & Co. Beide betrachteten die Zuckerfabrikation allenfalls als Nebengeschäft und widmeten sich dagegen mit Elan und höchst erfolgreich dem ab 1830 expandierenden transatlantischen Handel mit den USA sowie dem Auswanderergeschäft mit seinen enormen Gewinnmöglichkeiten.⁵⁸

55 Die Fabrikgebäude am Neustadsdeich 14 wurden später von dem Kaufmann Friedrich Rodewald genutzt, siehe Bremer Adressbuch.

56 Das Gebäude wurde von dem Kaufmann Reinhard Pollitz erworben, siehe ebd.

57 Ebd.; Ortsfamilienbuch Bremen.

58 StAB 2-Ss.5.b.43.a.; Hans Wätjen, Weißes W im blauen Feld: Die bremische Reederei und Überseehandlung D. H. Wätjen & Co. 1821–1921, Wolfsburg 1983, S. 14–17.

1840 gaben D.H. Wätjen & Co. das Zuckersiedergewerbe schließlich ganz auf und der Betrieb wurde von den Erben Nicolaus Hinrich Böses an die Tabakfabrikanten »Ernst Friedrich Schellhass Söhne« verkauft. Diese hatten ihre Manufaktur in der Wachtstraße 29 direkt neben der Böseschen Zuckerfabrik. Bis in die 1860er-Jahre wurde nun von dieser Firma in der Wachtstraße nicht nur Tabak, sondern auch Rohrzucker verarbeitet, wobei Carl Emanuel Schellhass (1788–1864) Leiter der Raffinerie war.⁵⁹

Über den weitgehenden Rückzug der Böses, die über zwei Generationen die treibende Kraft der Bremer Zuckerindustrie waren, hinaus, waren es besonders folgende Faktoren, die wesentlich den Niedergang dieses Gewerbes in Bremen verursachten: die verstärkte Konkurrenz kapitalkräftiger ausländischer Unternehmen und die unzureichende Ausstattung der Bremer Raffinerien mit moderner Maschinerie einerseits sowie der Verlust traditioneller Absatzmärkte und der Aufschwung der deutschen Rübenzuckerindustrie andererseits.

So konstatierten 1830 acht Bremer Zuckerraffinerieunternehmer, unter ihnen Heinrich Nicolaus Böse, in einem Supplik an den Senat einen starken Abschwung des Gewerbes und behaupteten, dass das »Kochen des Zuckers in Bremen nicht mehr mit Vorteil betrieben werden kann.« Dabei wurde der sich verschärfende Wettbewerb der holländischen, französischen, englischen und sogar amerikanischen Zuckerraffinerien beklagt, die mit ihren Erzeugnissen in großem Stile auf den Markt drängten, wodurch die Zuckerpreise sanken.⁶⁰ Tatsächlich dominierten unter den nach 1814 neu gegründeten Zuckerraffinerien kleinere und mittelgroße Betriebe, die mit relativ wenig Kapital ausgestattet waren und sich gegenüber der ausländischen Konkurrenz immer weniger behaupten konnten.

Damit ging eine mangelnde oder zögerliche Ausstattung der Raffinerien mit moderner Technologie einher. Bis in die 1840er-Jahre war die Bremer Zuckerindustrie fest in ihrer traditionellen, an Hamburg orientierten, handwerksähnlichen und manufakturrellen Produktionsweise verwurzelt. Auch wenn die Betriebe seit dem 18. Jahrhundert zunehmend Fabriken genannt wurden, hatten sie doch mit modernen industriellen Etablissements immer noch nichts zu tun. Vor allem wurde versäumt, in Maschinen zu investieren, die in England entwickelt und erfunden worden waren, nämlich in Dampfmaschinen

59 StAB 2-Ss.5.b.43.a.; MAUS, Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Schellhass; Bremer Adressbuch.

60 StAB 2-Ss.5.b.43.a.; als Folge des Gesuchs wurden die Zuckerfabrikanten von einer Erhöhung der Abgaben auf Steinkohle, die sie zum Befeuern ihrer Siedepfannen benötigten, ausgenommen; bei den Supplikanten handelte es sich außer um Böse noch um Dransfeldt, Rose und Jaspers sowie Ludwig Carl Fritze, Carl Christian Strüver, Christian Hermann Lameyer und Anton Heinrich Haar, der neben seiner Zuckerfabrik ein Mode- und Ellenwarengeschäft betrieb.

und Dampfkessel sowie Vakuumpfannen, die die Energiekosten senkten, die Produktivität erheblich erhöhten und somit das Endprodukt, die Zuckerraffinade, verbilligten.⁶¹ Während das Gewerbe in Hamburg und Bremen deshalb einen Abschwung erlebte, war die Kölner Zuckerindustrie durch einen starken Aufschwung gekennzeichnet. Dies war wesentlich darauf zurückzuführen, dass hier die industrielle Revolution im Rohrzucker verarbeitenden Gewerbe schon in den 1830er-Jahren angekommen war.⁶²

In ihrem Gesuch von 1830 hatten Hinrich Nicolaus Böse und die anderen Zuckerfabrikanten nicht nur auf die das Gewerbe in Bremen bedrohende ausländische Konkurrenz verwiesen. Gleichzeitig wurden die sich verschlechternden Exportbedingungen für bremische Zuckerraffinade beklagt, da jetzt überall zugunsten der einheimischen Industrie die Einfuhr fremder Fabrikate erschwert werde.⁶³ Tatsächlich gingen die Zeiten, da Bremer Erzeugnisse mehr oder weniger ungehindert in das »Oberland« verhandelt werden konnten, zu Ende. 1828 waren sowohl der preußisch-hessische als auch der süddeutsche Zollverein gegründet worden, die 1834 im Deutschen Zollverein aufgingen. In den folgenden Jahren erweiterte sich dessen Gebiet stetig und 1854 traten schließlich auch die direkt an Bremen angrenzenden Länder Oldenburg und Hannover dem Zollverein bei, der sich zum Schutz und zur Förderung der eigenen Gewerbeentwicklung mit hohen Importzöllen umgab.

Bremen, dessen Wirtschaftspolitik von den Freihandelsinteressen der Überseekaufleute diktiert wurde, schloss sich bis 1888 dem Zollverein nicht an, was für Gewerbe und Industrie der Hansestadt einen massiven Standortnachteil bedeutete, da dadurch traditionelle Absatzmärkte im Um- und Binnenland verloren gingen.⁶⁴ Tatsächlich gab es 1855 nur noch drei Zuckerfabriken in Bremen. Darunter war kein einziger Betrieb mehr, der sich in der Hand eines der Unternehmer befand, die sich 1830 an den Senat gewandt hatten. Zeitgleich mit der Ausdehnung des Vereinsgebiets erfolgte zudem die mit steuerlichen Vergünstigungen im Deutschen Zollverein geförderte Verarbeitung einheimischer Zuckerrüben: Von 1840 bis 1850 stieg der Anteil des Rübenzuckers

61 Zur Bedeutung der von dem Engländer Edward Charles Howard 1813 erfundenen Vakuumpfanne siehe Baxa/Bruns, Zucker (wie Anm. 3), S. 152–153.

62 So konnte Zuckerfabrikant Johann Jakob Langen 1838 an die Kölner Handelskammer berichten: »Viele der hies. Raffinerien benutzten schon seit längerer Zeit theilweise die Kraft der Dämpfe bei der Fabrikation, es haben nunmehr aber auch fünf Raffinerien die Kochung in luftleerem Raume nach verschiedenen Systemen eingeführt«, zit. in: Kellenbenz, Zuckerwirtschaft (wie Anm. 49), S. 135.

63 StAB 2-Ss.5.b.43.a.

64 Hartmut Roder, Bremer Wirtschaft im Wandel (1850–2000), in: Bremisches Jahrbuch, 81 (2002), S. 57–61.

an der Versorgung des Zollvereinsgebiets von 20 auf 50 Prozent. Danach war der Siegeszug der Rübenzucker verarbeitenden Industrie in Deutschland nicht mehr zu bremsen. So stellte sich ab der Jahrhundertmitte auch das gesamte Kölner Zuckersiedergewerbe nach und nach (erfolgreich) auf die Verarbeitung von Zuckerrüben um.⁶⁵

Auf die sich nach 1830 dramatisch verändernden fertigungstechnischen und wirtschaftspolitischen Bedingungen reagierten letztlich nur wenige Bremer Zuckerfabrikanten. Dabei ist mit Bezug auf den Einsatz moderner Maschinerie in den Mitte der 1850er-Jahre in Bremen noch operierenden drei Zuckerfabriken die Quellenlage eher dürftig. So gibt es keinen Hinweis darauf, wann oder ob »E. F. Schellhass Söhne«, die den Schwerpunkt ihrer unternehmerischen Aktivitäten in der Tabakherstellung sahen, überhaupt in ihrer Raffinerie in der Wachtstraße diese neuen Technologien anwendeten. Von der Tabakverarbeitung können keine Impulse ausgegangen sein, da diese bis zum Ende des Jahrhunderts ganz ohne Maschinerie auskam. Unklar ist auch, welchen Anteil die Raffinierung von Zucker am Gesamtgeschäft des Unternehmens hatte. Immerhin wurde die Produktion von Zucker erst nach dem Tod von Carl Emanuel Schellhass in der zweiten Hälfte der 1860er-Jahre endgültig aufgegeben. Damit ging die Zuckerherstellung in der Wachtstraße 28, die von Johann Böse begründet worden war, nach fast 100 Jahren zu Ende.

Etwas mehr ist über die zwei anderen Betriebe bekannt. Als der Sägemüller Johann Friedrich Wilhelm Bockelmann 1849 beim Senat um die Genehmigung der Installierung einer Dampfmaschine in seinem Betrieb am Neustadsdeich nachsuchte, verwies er auf die sich in unmittelbarer Nähe befindende »bedeutende durch Dampfkraft getriebene Zuckersiederei von Bechtel.«⁶⁶ Der vor allem im Getreide- und Weinhandel engagierte Kaufmann und Ältermann Georg Jonas Bechtel (1781–1854) hatte im März 1839 die Zuckerfabrik des verstorbenen Wilhelm Gottfried Schröder erworben, die im Dezember des folgenden Jahres allerdings bis auf die Grundfesten abbrannte. Bechtel ließ die Raffinerie umgehend wieder aufbauen, sodass die Produktion schon 1841 wieder aufgenommen werden konnte.⁶⁷ Ob schon mit diesem Neuaufbau der Fabrik auch deren Modernisierung und Ausstattung mit Dampfmaschinen einherging ist nicht klar, aber wahrscheinlich. Insofern Bechtel auf Innovationen und neue Technologien im industriellen Bereich setzte, hob er sich in dieser Zeit von der Mehrheit anderer Vertreter der Bremer Kaufmannschaft wie Fritze oder Wätjen ab.

65 Baxa/Bruns, Zucker (wie Anm. 3), S. 158–191, Kellenbenz, Zuckerwirtschaft (wie Anm. 49), S. 49–94.

66 StAB S-10.u.I.i.6.

67 MAUS, Familiengeschichtliche Sammlung – Mappe Bechtel.

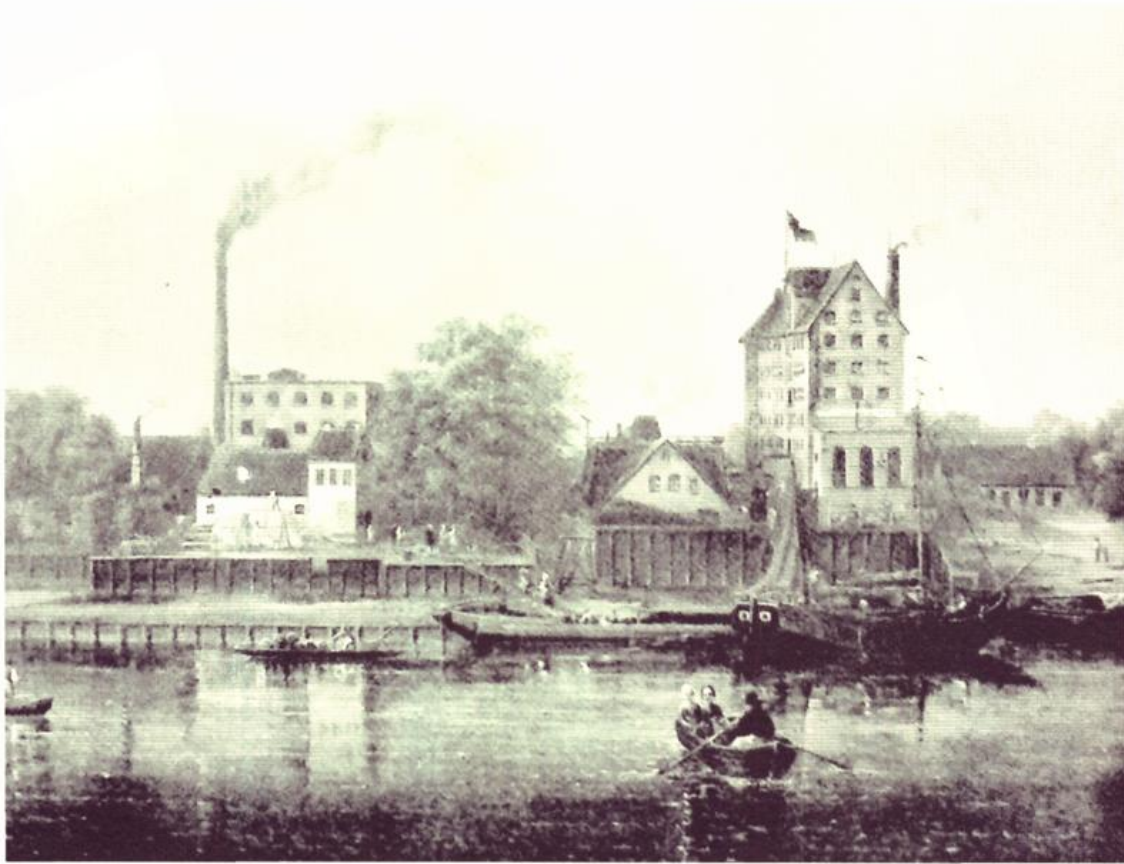


Abb. 5: Die Fabrikanlagen der Gebr. Nielsen (1848). (Nach einem Gemälde von C. G. Köster; aus Bargmann, Bremer Mühlen)

Als die Gebrüder Friedrich Carl Ferdinand Nielsen (1803–1882) und Anton Heinrich Nielsen (1805–1883) 1845 eine Zuckerraffinerie etablierten, hatten sie auf ihrem Fabrikgelände auf dem Stephanitorsbollwerk 26 schon seit Jahren verschiedene andere Unternehmen betrieben, so eine Zementfabrik und seit 1839 zudem eine Dampfkornmühle.⁶⁸ Die Niensens zählten zu den frühen Pionieren der Industrialisierung in Bremen und statteten höchstwahrscheinlich auch ihre Zuckerfabrik von Anfang an mit moderner Maschinerie aus. Auf einem Gemälde aus dem Jahr 1848, das die Fabrikanlagen der Niensens an der Weser zeigt, findet sich auch das mit einem hohen Schornstein versehene Gebäude der Raffinerie (siehe Abb. 5). Ein Verzeichnis der Bremer Polizeidirektion belegt zudem, dass die Gebrüder Nielsen nach der Jahrhundertmitte ihre Fabrik weiter modernisierten und in den 1850er- und 1860er-Jahren drei Dampfkessel des bekannten Aachener Maschinenbauers Jacques Piedboef für

68 Robert Bargmann, 700 Jahre Bremer Mühlen, Bremen 1937, S. 45–49.

ihre Zuckerraffinerie orderten.⁶⁹ Es ist sicher kein Zufall, dass allein die modernen Betriebe von Bechtel und Nielsen bis in die 1870er-Jahre überlebten.

Auch in Hamburg zog zur Jahrhundertmitte das Maschinenzeitalter in die Zuckerindustrie ein. Gleich drei neue Fabriken wurden gegründet, die mit Dampfmaschinen und modernen Zuckerkochapparaten ausgestattet waren. Die weitaus wichtigste davon war die »Dampfzuckersiederei von 1848«, die jährlich 100.000 Zentner (also 10 Millionen Pfund) Raffinade produzierte und Mitte der 1850er-Jahre etwa 120 Beschäftigte hatte. Die drei verbliebenen Bremer Zuckerraffinerien beschäftigten 1862 dagegen zusammen nur 134 Arbeitskräfte. Die Betriebe waren damit also erheblich größer als zu Zeiten, da die Böses das Gewerbe dominierten, jedoch bei Weitem nicht so bedeutend wie die Hamburger Dampfzuckersiederei. Im Gegensatz zu den Bremer Zuckerfabriken war dieser Großbetrieb als Aktiengesellschaft gegründet worden und die Hauptaktionäre rekrutierten sich aus den Reihen kapitalkräftiger Großkaufleute, Reeder und Bankiers der Hansestadt an der Elbe.⁷⁰

Interessanterweise war einer der beiden Geschäftsführer der Raffinerie, der nicht wenig zum Erfolg des Unternehmens beitrug, aus Bremen nach Hamburg gekommen, nämlich Carl Heinrich August Hollmann. Nachdem er Mitte der 1830er-Jahre als Leiter der Böseschen Fabrik in der Sögestraße Einblicke in das Zuckergeschäft gewonnen hatte, machte ihn Bechtel 1839 zum »Verwalter« seiner Fabrik am Neustadtsdeich.⁷¹ Dass Hollmann später nach Hamburg abgeworben wurde, ist ein Hinweis darauf, dass die Raffinerie von Bechtel in der Tat mit moderner Maschinerie ausgerüstet war. In der Hamburger Dampfzuckersiederei war Hollmann nämlich für die technische Überwachung des

69 StAB 4,105-548; das Verzeichnis wurde erst ab 1875 geführt, zu diesem Zeitpunkt gab es in Bremen nur noch die Zuckerfabrik der Niensens, deshalb finden sich hier keine Angaben zu den Raffinerien von Bechtel oder »E. F. Schellhass Söhne«; Anton Nielsen reiste 1838 nach England, um sich mit moderner Maschinerie vertraut zu machen; ob die ersten Dampfmaschinen, die die Gebrüder Nielsen aufstellten, aus Großbritannien kamen, kann nicht geklärt werden; »Schimmelmänn & Joest«, die wichtigste Zuckerraffinerie in Köln, stellten schon 1841 eine Hochdruckdampfmaschine von Piedboef auf, siehe Kellenbenz, Zuckerwirtschaft (wie Anm. 49), S. 27.

70 Martin Reese, Die »Dampfzuckersiederei von 1848« in Hamburg. Deutschlands letzte Rohrzuckerraffinerie, in: Technikgeschichte, Bd. 54, 1987, S. 121-156; Herms, Anfänge der bremischen Industrie (wie Anm. 2), S. 148; die Kölner Raffinerie von »Schimmelmänn & Joest« verarbeitete bereits 1839 fast 9 Millionen Pfund Rohzucker, siehe Kellenbenz, Zuckerwirtschaft (wie Anm. 49), S. 25; Vergleichszahlen für den Produktionsumfang der Fabriken von Bechtel und Nielsen liegen nicht vor.

71 MAUS, Mappe Bechtel.

Betriebs, den effizienten Einsatz aller Maschinen, Geräte und Arbeitskräfte zuständig. Er hatte also seine Kenntnisse in Bremen erworben und diese mit nach Hamburg gebracht, eine Umkehrung des traditionellen Transfers, der Fachkräfte aus Hamburg nach Bremen führte.

Von den traditionellen Raffinerien aus der Blütezeit des bremischen Zuckersiedergewerbes stellte sich allein das im Jahr 1800 gegründete Unternehmen »Johann Friedrich Jasper & Sohn« auf die neuen Gegebenheiten ein. Der Betrieb wurde 1854 in das vor den Toren Bremens liegende hannoversche Hemelingen verlegt, mit Dampfmaschinen ausgerüstet und letztlich zudem auf die Verarbeitung von Zuckerrüben umgestellt.⁷² In eine ähnliche Richtung reagierten auch die Nielsens und etablierten 1856 ebenfalls im Zollvereinsgebiet, nämlich auf dem Werftgelände von Johann Lange im hannoverschen Grohn bei Aumund, eine zweite Zuckerfabrik, in der mithilfe von moderner Maschinerie Rübenzucker produziert wurde.⁷³ Beiden Fabriken war jedoch kein langes Leben beschieden, sie stellten in den 1860er-Jahren ihre Produktion ein.⁷⁴ Die Verarbeitung von Zuckerrüben war letztlich nur profitabel, wenn sie mit großflächigem Rübenanbau verbunden wurde, was weder in Hemelingen noch in Grohn der Fall war.⁷⁵

Generell verlagerte sich nun die Produktion von Zucker von den Hafen- und Handelsstädten in die ländlichen Rübenanbaugebiete (vorrangig nach Sachsen, aber auch nach Braunschweig oder Baden) und hörte somit endgültig auf, in Hamburg oder Bremen eine wichtige Rolle zu spielen. 1885 schloss

72 StAS Rep 80 Nr. 13802; Moritz Rühlmann, Die Gegenwärtigen Dampfmaschinen und Dampfkessel im Königreich Hannover, in: Mittheilungen des Gewerbevereins für das Königreich Hannover, NF, H. 6, 1860, Sp. 320–376; Bremer Adressbuch; das Comptoir des Unternehmens befand sich weiterhin in Bremen.

73 Die Leitung der Fabrik auf dem Stephanitorsbollwerk sowie der Fabrik in Grohn lag ab Mitte der 1850er-Jahre in den Händen des gleichnamigen Sohns des Firmengründers, Friedrich Carl Ferdinand Nielsen (1828–1895), der sich mit der Zuckerfabrikation in Magdeburg, dem Zentrum der sächsischen Rübenzuckerindustrie vertraut gemacht hatte, siehe Bargmann, Bremer Mühlen (wie Anm. 68), S. 49; Bremer Adressbuch. Nach Rühlmann, Dampfmaschinen (wie Anm. 72) befand sich die Fabrik 1860 im Besitz von Johann Lange, jun., dessen Vater schon 1843, allerdings ohne Erfolg, versucht hatte, eine Zuckerraffinerie ins Leben zu rufen, siehe StAS Rep 80 Nr. 13801.

74 Die Gebäude der Hemelinger Zuckerfabrik wurden 1868 von der Ersten Norddeutschen Actien-Ale und Porter Brauerei erworben, die der Grohner Fabrik 1869 von der Norddeutschen Steingut AG übernommen.

75 Bei Uwe Wallbaum, Die Rübenzuckerindustrie in Hannover. Zur Entstehung und Entwicklung eines landwirtschaftlich gebundenen Industriezweigs von den Anfängen bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs, Stuttgart 1998, bes. S. 53–122, wird weder die Fabrik in Hemelingen noch die in Grohn erwähnt.

mit der »Dampfzuckersiederei« in der Hansestadt an der Elbe die letzte Rohrzuckerraffinerie in Deutschland ihre Pforten. Bereits 1870 hatten in Bremen »Georg Jonas Bechtel Söhne« ihren Betrieb eingestellt und als letzte Raffinerie schloss 1877 die der »Gebrüder Nielsen«, die sich seit den 1850er- und 1860er-Jahren verstärkt auf die profitable Reismüllerei konzentriert hatten.⁷⁶ Zu diesem Zeitpunkt spielte ein Mitglied der Familie Böse in der Zuckerindustrie schon längst keine Rolle mehr. Heinrich Nicolaus Böse war der einzige Vertreter der Böse-Dynastie gewesen, der sich noch in der dritten Generation mit der Zuckerraffination beschäftigte. Nach seinem Tod 1842 ging die Bedeutung der Zuckerherstellung in dem Unternehmen in der Ostertorstraße immer weiter zurück und 1855 existierte »Böse & Metzler« nur noch als »Colonial-Waaren-Handlung en gros & en detail«.

76 MAUS, Mappe Nielsen; Bargmann, Bremer Mühlen (wie Anm. 68), S. 49.

Franz Schütte und die städtebauliche Erschließung von Osterdeich und Peterswerder

Von Harald Klingebiel

Einleitung

Am 11. Februar 2011 jährte sich zum 100. Mal der Todestag von Franz Ernst Schütte. Seine herausragende Persönlichkeit als Bremer Mäzen und Kaufmann soll mit der vorliegenden Arbeit gewürdigt werden. Untersuchungsgegenstand sind die Großprojekte der städtebaulichen Entwicklung von Osterdeich und Peterswerder, die sich aus mehreren, von Schütte initiierten, weitestgehend unbekanntem Unterprojekten zusammensetzten.¹ Neben den bekannten vielfältigen Aktivitäten des bekennenden Bremers und ehrenamtlichen Bauherrn der St. Petri Domgemeinde sollen vor allem die Projekte der Verlängerung des Osterdeichs und die Entstehung des Stadtteils Peterswerder als wichtige Bausteine der bremischen Stadtentwicklung deutlich werden.

Nach seiner Rückkehr aus den USA 1861 und nach dem Tod des Vaters führte Franz Ernst Schütte zusammen mit seinem jüngeren Bruder Carl die Firma Albrecht Nicolaus Schütte & Sohn partnerschaftlich und erfolgreich.² Der durch den Petroleumhandel reich gewordene und zweimal verheiratete Franz Schütte vererbte seinen Angehörigen einen riesigen Grundbesitz, ein Aktienpaket der Standard Oil und fast 31 Millionen Mark.³ Wie viele hanseatisch geprägte Kaufleute seiner Zeit war Schütte von dem Grundsatz überzeugt,

- 1 Franz Ernst Schütte war direkt und unmittelbar nur in den dritten Bauabschnitt des Osterdeichbaus von der Lüneburger Straße über die Pauliner Marsch bis zum Weserwehr eingebunden. In den Jahren 2004 und 2005 hat der Autor für die Stadt Bremen eine Untersuchung zu Grunddienstbarkeiten in der Pauliner Marsch bzw. zu seinen Wirkungsweisen durchgeführt, weil geplante Ausbaumaßnahmen des Weser-Stadions infrage standen. Dabei stellte sich die Bedeutung von Franz Ernst Schütte heraus und auch, dass diese Grundbucheintragungen im Zusammenhang mit dem Bau des Osterdeichs von 1890 bis 1893 zu verstehen sind und ausschließlich östlich des heutigen Weser-Stadions wirken.
- 2 Schütte hielt sich zur beruflichen Weiterbildung in den USA auf. Zu seiner Biografie vgl. Johannes Rösing, Schütte, Franz Ernst, in: Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 455–559; Herbert Schwarzwälder, Das Große Bremen-Lexikon, Bd. 2, Bremen 2003, S. 790f.
- 3 StAB 7,2024-44, Nachlass Franz Ernst Schütte.

dass er der Stadt Bremen, die ihm zu Reichtum verholfen hatte, im Verlauf des Lebens einen Teil zurückgeben müsse.⁴

Berührungspunkte zu anderen Schütte-Projekten werden in dieser Arbeit nur dann angemessen skizziert, wenn sie zum Thema beitragen. Schüttes Aktivitäten zur Entstehung des Neuen Rathauses sind hier zunächst zu nennen, wofür er – am Beispiel der Domland-Gesellschaften orientiert – 1899 die Parkland-Gesellschaft gründete. Zudem ist sein Engagement für den Bürgerpark zu nennen, welcher in einer Art Konkurrenz zur geplanten Ringstraße als Ganzem und zum Hastedter Ring im Besonderen stand. Dass diese Ringstraße nie fertiggestellt worden ist, hatte zur Folge, dass am Osterdeich der von Franz Ernst Schütte gespendete Botanische Garten entstanden ist.

In der räumlichen Dimension spannt sich die Betrachtung von West nach Ost, genauer von den Wallanlagen über den Sielwall, über die Lüneburger Straße bis zur heutigen Georg-Bitter-Straße und weiter bis nach Hastedt. Mit der räumlichen Dimension ist eine zeitliche verwoben, die mit der Entfestung der Altstadt beginnt und bis (weit) ins 20. Jahrhundert reicht.⁵

Unmittelbar involviert war Franz Ernst Schütte erst in den dritten Bauabschnitt, nämlich das Deichstück von der Lüneburger Straße über die Pauliner Marsch bis Schellenhof. Zum besseren Verständnis dürfen die vorangestellten beiden Deichabschnitte mit Voraussetzungen und Folgen jedoch nicht fehlen. Beim ersten Bauabschnitt handelt es sich um den Bereich von den Wallanlagen bis zum Sielwall/Sielpfad (etwa 1850–1863) und beim zweiten um den vom Sielwall bis in den Bereich Lübecker Straße/Lüneburger Straße, nämlich dem Beginn der Pauliner Marsch (1865–1870). Der von 1890 bis 1893 gebaute, eng mit der Person Franz Ernst Schütte verbundene dritte Deichabschnitt zwischen Lengerke, heute Lüneburger Straße, und der Region Schellenhof, heute Hansa-Carré und Weserwehr, steht im Zentrum dieser Betrachtungen.⁶ Dabei wird die Binnendeichsbebauung und die Entwicklung der Stadtteile Peterswerder, Hulsberg und Hastedt genauso zur Sprache kommen, wie die Entwicklung der außendeichs gelegenen Pauliner Marsch und des Hastedter Suhrfelds.

4 Vgl. hierzu auch Alfred H. M. Gildemeister, Die Familie Gildemeister – Auszug aus der Familiengeschichte 1675–1875, in: 150 Jahre Bremer Clubleben – Ein Beitrag zur Kulturgeschichte Bremens, hrsg. v. Club zu Bremen 1783 bis 1933, Bremen 1933, S. 35–47. Gildemeister ist der Großvater des Verfassers.

5 Das Gebiet der Stadt Bremen konnte nur mithilfe einer sich am rechten Weserufer hinziehenden und unterbrochenen Dünenkette besiedelt werden, auf der die mittelalterlichen Vorgängerdeiche Punkendeich, Eisenradsdeich, Langen Deich und Hastedter Deich des gesamten 4.100 Meter langen Osterdeichs errichtet worden waren.

6 Zur Vereinfachung spreche ich bezüglich dieser Örtlichkeiten von nun an von Sielwall, Lüneburger Straße und Weserwehr.

Bezüglich der ersten beiden Bauabschnitte orientieren sich die Ausführungen im Wesentlichen an den vorliegenden Veröffentlichungen, insbesondere von Buchenau, Heineken, Schomburg, Schuster und Seebacher/Cordes sowie Schwarzwälder.⁷ Außerdem lieferten auch die »Bremischen Chroniken« und Akten im Staatsarchiv Bremen wertvolle Hinweise.⁸ Der mit Franz Ernst Schütte verbundene dritte Bauabschnitt basiert zu einem großen Teil auf Akten des Domarchivs der St. Petri Domgemeinde Bremen (DAB).

Der Osterdeich ohne Schüttes Mitwirken – der erste und der zweite Bauabschnitt

Obwohl er nicht unmittelbar eingebunden war, ist davon auszugehen, dass Schütte nicht nur durch seine Mitgliedschaft in der Bürgerschaft (1867–1878), sondern auch durch seine führenden Funktionen innerhalb der Handelskammer (1887–1901) über das Projekt mindestens informiert war. Außerdem waren Schüttes Dombauherrenkollegen Anton Adami, Theodor G. Hoffmann und Senator Nielsen Eigentümer von Villen am Osterdeich und von daher ist davon auszugehen, dass er mit der Materie bestens vertraut war.

7 Für ältere Arbeiten konnten nach Auskunft von Dr. H.C. Hoffmann, Domarchiv, teilweise noch Akten vor dem Zweiten Weltkrieg hinzugezogen werden. Franz Buchenau, *Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet*, Bremen 1862. (Es folgten weitere, teils umfangreich korrigierte und veränderte Ausgaben aus 1882 und 1900); Philipp Heineken, *Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet – in topographischer, medizinischer und naturhistorischer Hinsicht*, Bd. 1, Bremen 1836, Bd. 2, Bremen 1837; Dietrich Schomburg, *Die Bremer Ostertorvorstadt in ihrer historisch-topographischen Entwicklung*, in: *Brem. Jb.* 45, 1957, S. 163–183; *Brem. Jb.* 46, 1959, S. 251–266; *Brem. Jb.* 47, 1961, S. 227–252; Rudolf Schuster, *Die Entwicklung der Bremischen Vorstädte im dritten Viertel des 19. Jahrhunderts* (VStAB Bd. 18), Bremen 1949; Wendelin Seebacher/Dieter Cordes, hrsg. v. *Bremische Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau m.b.H., Ostertor*, Bremen o.J., S. 39–62.

8 H.A. Müller, *Gedenkbuch der Freien Hansestadt Bremen, 1851–1875*, Bremen 1876; Hubert Wania, *Dreißig Jahre Bremen 1876–1905*, Bremen 1906; Hubert Wania, *Fünfzehn Jahre Bremen 1906–1920*, Bremen 1930; Fritz Peters, *Zwölf Jahre Bremen 1921–1932*, Bremen 1938; Fritz Peters, *Zwölf Jahre Bremen 1933–1945*, Bremen 1951; Fritz Peters, *Zwölf Jahre Bremen 1945–1956*, Bremen 1976.

Der Osterdeich ersetzt den Punkendeich

Mit dem Senatsbeschluss des Jahres 1802 zur sogenannten Entfestung der Altstadt mit Glättung der davorliegenden Hügel mit Wallgraben war der erste Schritt zur Öffnung und Erweiterung der Stadt Bremen in Richtung Östliche Vorstadt getan. Nicht nur der politische Wille dieser Jahre, auch ein eher unbestimmter Wunsch der bremischen Führungsschichten nach einer Modernisierung der Stadt schien verknüpft mit dem Ziel, eine Großstadt zu werden.

Der Schnoor mit seinen spätmittelalterlichen und tief liegenden Häusern innerhalb der Altstadt, aber besonders auch die gleich außerhalb davon und hinter dem historischen Punkendeich wohnende, ärmere Bevölkerung war in den zurückliegenden Jahrzehnten immer wieder von Überschwemmungen und Weserhochwasser bedroht.

In den späten 1840er-Jahren bildeten sich zwei Interessengruppen zur Verbesserung der Deichsicherheit heraus. Während die eine Fraktion die Erhöhung des mittelalterlichen Punkendeiches wünschte, favorisierte eine zweite, etwa gleichgroße Fraktion die Hinausverlegung eines neuen, höheren, geraden und breiteren Deiches näher ans Weserufer – den späteren Osterdeich.

Mehrere Faktoren und Argumente, von deren Abwägung in diesen vor-demokratischen Zeiten die ärmere Bevölkerung hinterm Deich ausgeklammert war und diese Entwicklung deshalb als Verdrängung empfand,⁹ sprachen für den neuen Osterdeich. Ein Argument lautete, mit einem neuen Deich den weniger sichereren Punkendeich ersetzen zu können. Ein zweites Argument war, mit dem neuen, anschließend ostwärts bis zur Lüneburger Straße zu verlängernden Deich den noch weniger sichereren Eisenradsdeich endlich ebenfalls ersetzen zu können. Ein drittes Argument lautete, mit dem um 40 bis 50 Meter hinausverlegten, höheren und breiteren Osterdeich gleichzeitig attraktives Bauareal im Bereich zwischen altem und neuem Deich zu gewinnen. Dieses, durch Anshrägung auf Deichniveau weiter aufgewertete Gelände, würde eine gut situierte Käuferschaft ansprechen, die es mit frei stehenden Villen bebauen könnte. Ein viertes Argument lautete, dass die fest verabredete Weserkorrektur die Deichsicherheit zusätzlich durch höher auflaufendes Wasser gefährden würde und dass man sich deswegen für die sicherste Variante entscheiden müsse.¹⁰

9 Wiltrud Ulrike Drechsel, Heide Gerstenberger, Christian Marzahn (Hrsg.), *Östliche Vorstadt – zur Entstehung eines Stadtteils im 19. Jahrhundert* (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 9), Bremen 1985, hier besonders S. 231–252.

10 Weil seit Jahrhunderten wegen Versandung der Weser Seeschiffe Bremen nicht mehr erreichen konnten, sollte der aus Berlin geholte Oberbaudirektor Ludwig Franzius den Fluss wieder befahrbar machen. Franzius hatte dann auch zwischen 1887 und 1899 Flussbiegungen begradigt, Uferzonen korrigiert, das Flussbett auf 5 Meter vertieft und so den Tidenhub vergrößert. Damit war sein Plan

Nachdem die Frage zugunsten des neuen Osterdeichs entschieden war, mussten vor Baubeginn noch zähe und zeitraubende Grundstücksverhandlungen geführt werden. Unterschiedliche Interessenlagen von privaten Eigentümern am alten Deich,¹¹ die in Konkurrenz zu denen staatlicher Instanzen standen und die an der zu erwartenden Wertsteigerung durch den neuen Deich partizipieren wollten, führten 1854/55 zum Deichbau in zwei Richtungen – westwärts von der Bleicherstraße als Verbindung zu Altenwall und Schlachte sowie ostwärts von der Bleicherstraße Richtung Sielwall. Weil der Grund für die gesetzlich festgelegte Straßenbreite von den neuen Eigentümern kostenfrei an die Stadt abzutreten und Feilschereien um jeden Meter die Folge waren, ergaben sich weitere Verzögerungen – das betraf auch die Verlängerungen der bestehenden Mozart-, Weser- und Deichstraße.¹²

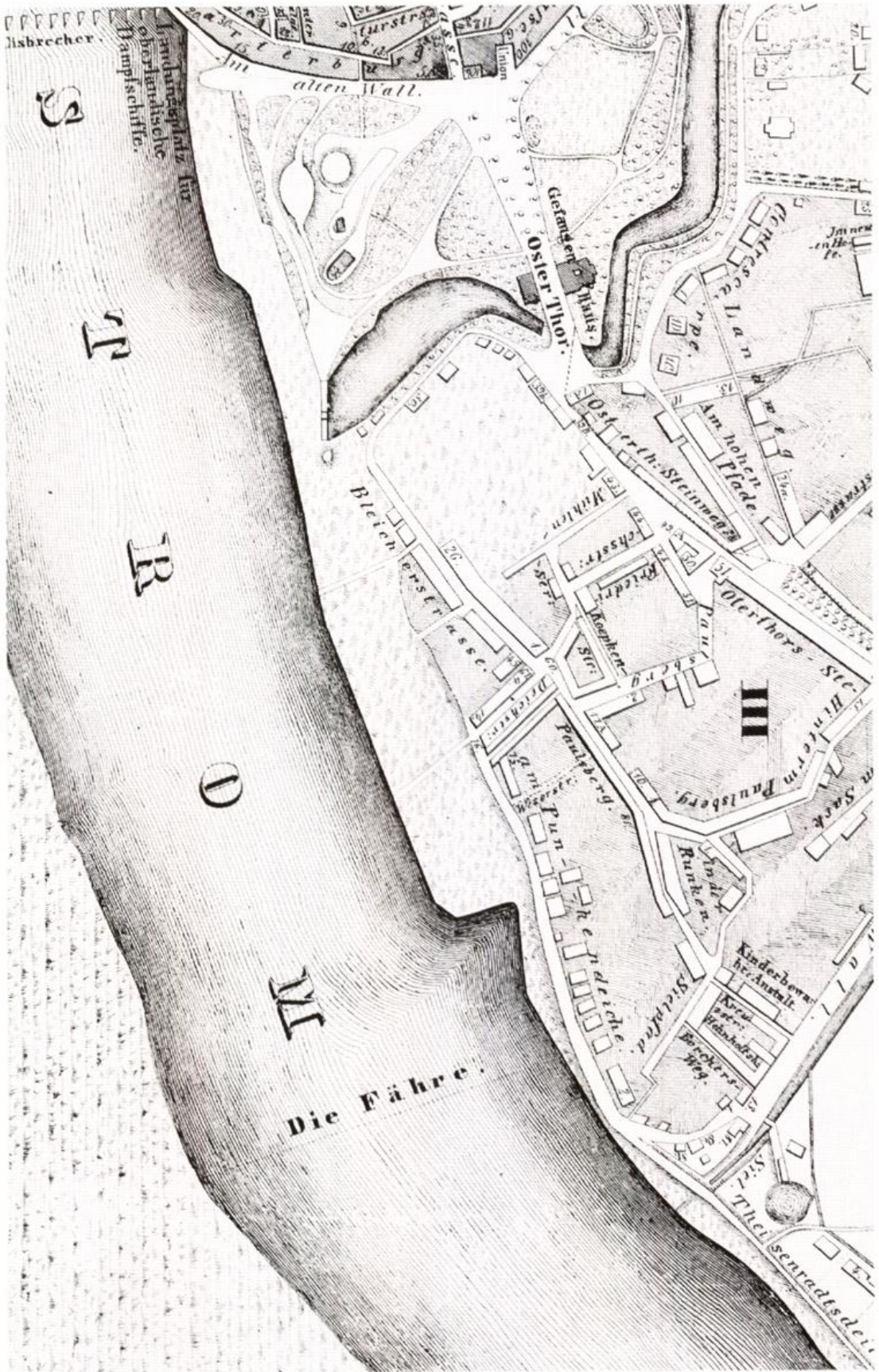
In diesem Deichabschnitt finden wir in den Verträgen erstmalig das rechtliche Instrument des *Servituts*, das später als *Grunddienstbarkeit* bezeichnet werden sollte und das uns noch intensiver beschäftigen wird.¹³

Mit der Entscheidung für den Osterdeich hatte sich die Überzeugung durchgesetzt, dass mit der weiteren Stadtentwicklung die bis 1861 gültige Grenze der Vorstadt am Sielpfad beziehungsweise Sielwall Richtung Osten bis zur heutigen Georg-Bitter-Straße verschoben werden sollte. Diese als Landwehr bezeichnete und militärisch bewachte Grenzanlage bestand aus dem Dobbengraben, einer

aufgegangen, der Flut den Weg bis Bremen zu ermöglichen und mit dem stärker gewordenen Ebbstrom die natürlichen Sedimentablagerungen mit in die Nordsee hinauszuziehen, die Weser sich also selbst reinigen zu lassen. Diese von 1887 bis 1894 durchgeführte und gut 41 Millionen Mark teure Weserkorrektur hatte neben den Vorteilen für die Seeschifffahrt sowie der Vermeidung von regelmäßigen, kostspieligen Nachbaggerungen jedoch auch einen gravierenden Nachteil. Bei Sturmfluten an der Nordseeküste mussten die bremsenden Deiche einen höheren Druck aushalten. Hatten sich die Bremer seit Jahrhunderten an die Gefahr durch alljährliches Weserhochwasser aus dem Quell- und Mündungsgebiet von Werra und Fulda gewöhnt, so stellte diese zusätzliche Gefahr eine außerordentliche Bedrohung dar – zumal ein Zusammentreffen beider Hochwasser auf Höhe des Bremer Stadtgebiets denkbar war und bis heute ist.

- 11 Genannt werden sollen beispielsweise der Brauergesellschafter, Architekt und Bauunternehmer Lüder Rutenberg sowie Ludwig Egestorff, Albers, Osenbrück und Dreyer.
- 12 Die Weserstraße heißt heute Oberweserstraße. Parallel wurde später noch die Reederstraße gebaut.
- 13 Es wirft ein Licht auf die Vorstellung der Lebensqualität dieser Eigentümer, wenn sie auf diese Weise verhindern konnten, dass im Außendeichsgelände weder Staub, Dreck und Lärm verursachende Lade- und Löschplätze noch mit Kindergeschrei verbundene Flussbadeanstalten errichtet wurden. Siehe auch in diesem Beitrag: »Grunddienstbarkeiten im Peterswerder«.

Abb. 1: Frühe Karte Punkendeich bis Sielwall.



Grabenverbindung mit der Weser, einem Palisadenzaun und war unterbrochen von Schlagbäumen und einem Steinturm.¹⁴ Nachdem Siel und Graben verrohrt und 1861 durch Verfüllen mit Landwehrrerdreich zur Fahrstraße Sielwall und Am Dobben entwickelt worden war, schwenkte der neu erbaute Osterdeich ab 1863 auf die alte Linie Landwehr und ein Stück zur Anschlussstelle Eisenradsdeich zurück.

Während der erste Osterdeichbauabschnitt die zahlenmäßig nicht große Einwohnerschaft vor Weserhochwasser schützen würde, sollten der zweite und mehr noch der dritte Bauabschnitt erst die Voraussetzungen für eine sichere und moderne Bebauung hinterm Deich schaffen.

Der Osterdeich ersetzt den Eisenradsdeich

Anders als ursprünglich geplant, wurde der 1863 bis Sielwall fertiggestellte und auf den mittelalterlichen Eisenradsdeich zurückspringende Osterdeich nicht in einem Stück zur Lübecker Straße/Lüneburger Straße weitergebaut.¹⁵ Eigentlich unverständlich, waren doch mangels Anwohner am mit etwa 300 Meter kürzesten Vorgängerdeich, dem Eisenradsdeich, nur wenige und im Wesentlichen konfliktfreie Grundstücksverhandlungen zu führen. Der Grund für die Verzögerung des direkten Weiterbaus und der städtischen Bebauung mit Anlage von Berliner Straße und Lübecker Straße als Verbindung von Osterdeich und Vor dem Steintor lag wahrscheinlich an der schlechten Bodenbeschaffenheit dieses Areals. Mooriger, von Gräben durchzogener Grund und das Weserhochwasser von 1827, das zwei vor dem Eisenradsdeich liegende tiefe Barken entstehen ließ, machten Bautätigkeiten zu einer technisch anspruchsvollen und kostspieligen Angelegenheit.

Der von 1865 bis 1870 dauernde zweite Bauabschnitt setzte an der oberen Osterdeichkante an, wodurch ein noch heute bestehendes Dreiecksgrundstück im Kreuzungsbereich des Sielwalls entstand. Nachdem sich anfänglich die Bebauung nur langsam entwickelte, finden sich fünf Jahre später schon 22 Häuser direkt hinter dem Osterdeich und vor ihm eine Deichpromenade, die über Jahrzehnte hinweg Bremer Bürger zu Sonntagsspaziergängen mit Blick auf den Fluss und den Peterswerder-Weserbogen einladen sollte.

14 Mit dem Körnerwall war 1859 ein westlich gelegenes, u-förmiges Wohngebiet mit davorliegendem Platz entstanden. Dieser Körnerwall durfte nach dem Zweiten Weltkrieg lange nicht geschlossen werden, weil Bremen bis in die 1970er-Jahre nicht nur die den ganzen Bereich zerstörende Mozarttrasse, sondern auch noch als Abzweig den St.-Pauli-Durchbruch über den Mecklenburger Platz bis zur Lüneburger Straße plante.

15 Der Einfachheit halber spreche ich im Weiteren von der Lüneburger Straße. Während die meisten Historiker vom Eisenradsdeich sprechen, findet man auch die Bezeichnung Theisenradsdeich.

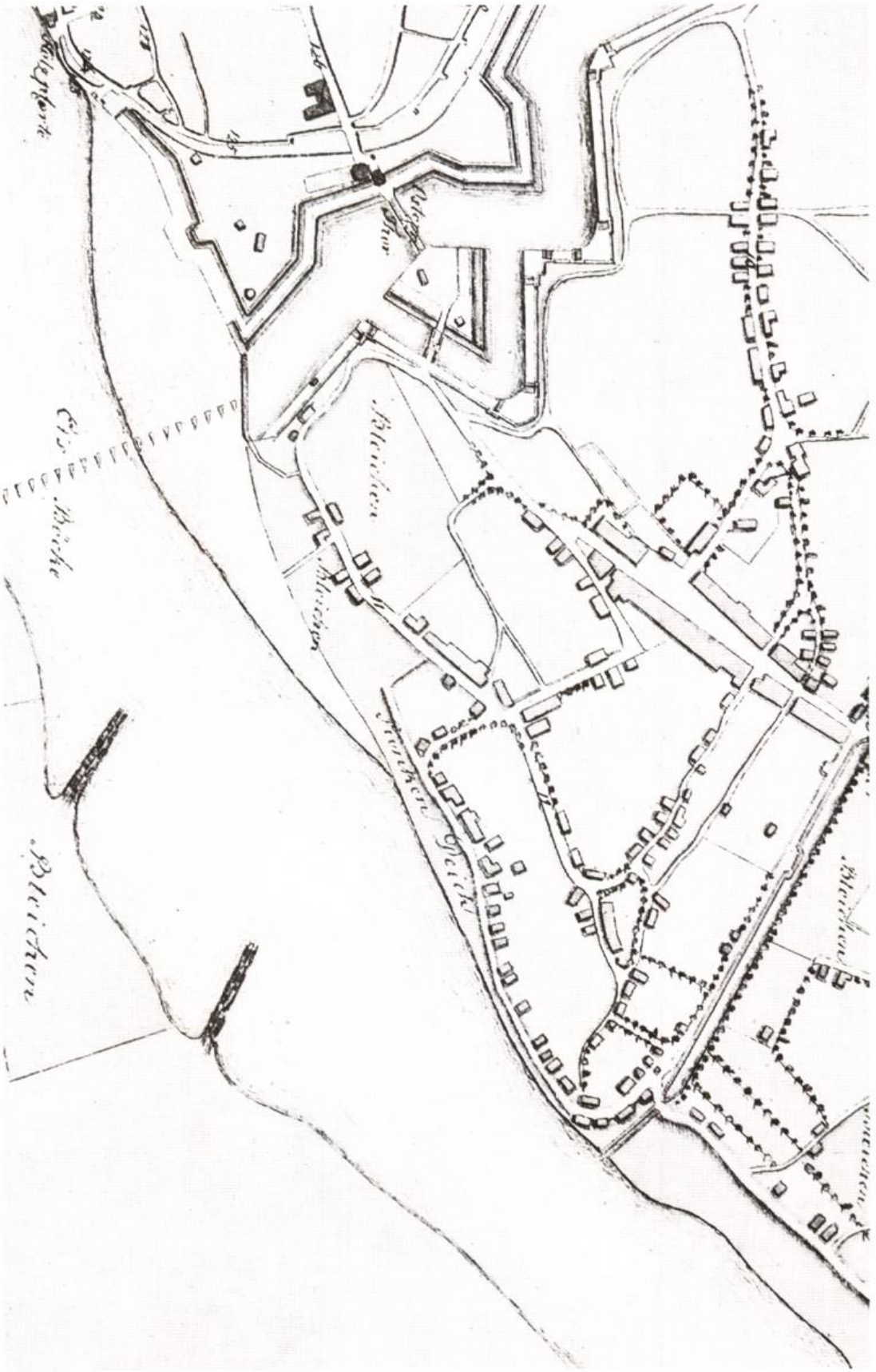


Abb. 2: Frühe Karte Punkendeich, Landwehr bzw. Dobben und Eisenradsdeich.

Franz Schütte und seine Bedeutung für den Osterdeich

Der Osterdeich ersetzt Eisenradsdeich, Langendeich und Hastedter Deich

Zwischen den ersten Überlegungen und den schließlich abgeschlossenen Verträgen über die Verlängerung des Osterdeichs bis Schellenhof in den Jahren 1869 und 1872/73 lagen 20 Jahre. Weil der längste Deichabschnitt von der Lüneburger Straße bis zum heutigen Hansa-Carré und Weserwehr reichte, soll an dieser Stelle auf die Gründe der Verzögerung näher eingegangen werden.

Der häufiger als die anderen Vorgänger beschädigte Eisenradsdeich querte zurückspringend die heutige Lüneburger Straße und die Hamburger Straße und kreuzte die Myrthenstraße sowie die Oranienstraße. Weiter als Langendeich verlief er nördlich über den Brommyplatz bis er weitgehend auf dem heutigen Straßenzug Am Schwarzen Meer, Am Hulsberg, Bei den Drei Pfählen seinen Weg fand. Als Hastedter Deich führte er weiter über die Hastedter Heerstraße, knickte in die Malerstraße und endete bei Schellenhof (heute Hansa-Carré) und Weserwehr.

Eine Mitteilung des Senats vom 3. Oktober 1873 verkündete, »dass man sich gegen die Erhöhung der historischen Deiche und für die Verlängerung des Osterdeichs über die Pauliner Marsch entschieden hat.« Im Vertrag zwischen der Stadt Bremen, vertreten durch die Deputation zur Abwendung von Wassergefahren, und der St. Petri Domgemeinde, vertreten durch die Bauherren,¹⁶ wurde formuliert, dass das zur Anlage des Osterdeichs erforderliche Terrain bis zu 170 Fuß Breite seitens der St. Petri Domkirche an die Stadt Bremen unentgeltlich abgetreten wird, dass so lange wie möglich während der Bauphase Durchgänge zum Durchtreiben des Viehs vom Binnenlande nach dem Außenlande frei zu lassen sind, dass die St. Petri Domkirche von den Anlagekosten des neuen Deiches frei ist und dass dieser Vertrag gültig wird, sobald die verfassungsmäßige Genehmigung der ganzen geplanten Deichanlage vorliegt und mit der Ausführung begonnen wird.

In Ergänzung dazu und bezüglich der Dimension¹⁷ erläutert gut 16 Jahre später ein Bericht aus dem Jahr 1889¹⁸ unter anderem, dass Bremen die Hochwassergefährdung der Östlichen Vorstadt durch den Eisenradsdeich ein für alle

16 August Theodor Plump, Senator Friedrich Ludolf Grave, Wilhelm Ferdinand Barkhausen und Georg Julius Franke.

17 DAB C.2.b.No.3 Die Pauliner Marsch hatte zu der Zeit eine größere Ausdehnung und reichte vom Schwarzen Meer bis zum Weserufer am Peterswerder. In der Pauliner Marsch und im Hastedter Suhrfeld standen mit dem Jürgenshof des Kuhhirten und dem Jacobsberg nur zwei Häuser.

18 Ebd., darin auch: Senatsmitteilung vom 27. September 1889, S. 429.

Mal beenden wollte und dass neue Gesichtspunkte für den Osterdeich hinzutreten sind. So beispielweise die Möglichkeit der Verlegung des jetzt direkt am Osterdeich östlich des Deichscharts gelegenen Löschplatzes ans Weserufer und die Möglichkeit der Ausdehnung der Östlichen Vorstadt nördlich und südlich des St. Jürgen-Krankenhauses durch Verlängerung der Straße Vor dem Steintor (heute Hamburger Straße).

Verkopplungen und Grundstückstausch im Peterswerder

Bei Überschwemmung hatten per Gesetz die (männlichen) Deichpflichtigen Nachtwachen aufzustellen, waren zur persönlichen, unentgeltlichen Hilfeleistung verpflichtet und mussten die vom Hochwasser zerstörten Deiche unentgeltlich reparieren. Darüber hinaus mussten sie dem Deichhauptmann die erforderlichen Materialien, wie Sandsäcke, Bretter, Büsche, Pfähle usw., von überall, wo sie zu finden waren, heranschaffen und überlassen – bei Unterlassung konnten drakonische Strafen verhängt werden. Wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten der Deichanwohner drohte so mancher Deichbruch unrepariert zu bleiben, sodass nicht selten die Eisenbahn einspringen musste, um den gerade erst auf Straßenniveau erbauten Gleiskörper zu schützen. Vor diesem Hintergrund stellte die sogenannte Kommuniondeichung, die Rechte und Pflichten der Deichsicherheit in städtische Verantwortung überführte, einen Fortschritt dar.

Zu den großen Grundeigentümern im demnächst entstehenden größten Osterdeich-Binnendeichsareal, wie der Stadt Bremen und dem St. Petri Dom, kamen einige landbesitzende Großbauern, wie beispielsweise Budelmann, Garbade, Dölves, Cuno und Lampe. Insbesondere auch der geschlängelte Verlauf von Eisenradsdeich, Langen Deich und Hastedter Deich und die daraus entstehenden, kleineren Grundstücke erschwerten die notwendigen Verhandlungen, um zu zusammenhängenden, rechteckigen und bebaubaren Einheiten zu gelangen, die außerdem über Wege erreichbar sein mussten. Die neun am 12. November 1891 verkoppelten¹⁹ und ungefähr 3.000 Quadratmeter großen Areale wurden mithilfe von Grundstückstausch und -zusammenlegungen realisiert, manchmal kombiniert mit Geldausgleich, manchmal direkt Grundstück gegen Grundstück.²⁰

19 DAB C.2.b.No.6.

20 Daneben beförderte auch das Bauliniengesetz und das Fluchtliniengesetz sowie der bald grundsätzlich vom Staat durchzuführende Straßenbau die Voraussetzungen dafür, dass der neu entstehende Stadtteil Peterswerder den Beginn einer modernen Stadtplanung in Bremen, mit strukturiertem 90-Grad-Straßensystem und klaren Häuserfronten verkörpern konnte. Siehe auch in diesem Beitrag: »Schüttes Engagement an der östlichen Stadtgrenze«.

Der letzte wichtige direkte Tausch eines kleineren Binnendeichs- gegen ein größeres Außendeichsgrundstück zwischen der Stadt Bremen und dem St. Petri Dom umfasste im September 1889²¹ das Außendeichsgelände nahe des Deichscharts. Damit verschob sich die Grenze nach Osten zum Domland an eine Linie Treppe Verdener Straße bis Weserufer, sodass hier ab etwa 1900 Sport- und Spielplätze entstehen konnten.²²

Franz Schütte und der St. Petri Dom

Franz Ernst Schütte war schon bald nach seiner Rückkehr aus den USA von 1864 bis 1876 als Diakon und von 1881 bis zu seinem Tod im Jahre 1911 als Bauherr der Domgemeinde eng verbunden.²³

Die Restaurierung des St. Petri Doms

Der Bremer St. Petri Dom war nach der Reformation als zunächst katholische und dann lutherische Kirche in der reformierten Stadt Bremen baulich vernachlässigt und durch den Einsturz seines Südturms beschädigt worden. Aus Geldmangel war nie durchgreifend restauriert worden. Am Ende des 19. Jahrhunderts empfanden manche Bremer wie auch die Bauherren des St. Petri Doms Franz Ernst Schütte, Senator Nielsen, Th. G. Hoffmann und Anton Adami diesen Zustand als nicht länger hinnehmbar – sie wollten den Südturm wieder auf seine Höhe von 98 Metern bringen und dem Dom als Ganzes seinen historischen Glanz zurückgeben. Weil der Regeletat des St. Petri Doms für die entsprechende Finanzierung nicht ausreichte, kamen den Bauherren schnell die Ländereien am geplanten Osterdeich bis zur Stadtgrenze nach Hastedt an der heutigen Georg-Bitter-Straße zur Veräußerung in den Blick. Sie wollten erst 11, später 18 Grundstückskataster verkaufen, um den Erlös zweckgebunden dem Dombaufonds zuzuführen. Was zunächst ein kalkulierbares Risiko darstellte, wurde im Verlauf der Restaurierungsarbeiten ein unkalkulierbares Unterfangen und finanziell ein Fass ohne Boden. So mussten die kalkulierten Baukosten

21 DAB C.2.b.No.1. Grenzregulierung der Pauliner Marsch mit dem Peterswerder. Hier ging es um zwei Vorgänge vom 16. und 27. September 1889. Amtlich veröffentlicht wurde der Tausch bereits am 11. Juli 1889.

22 Ausführlicher dazu in diesem Beitrag: »Die Gründung der Zweiten Domland-Gesellschaft« und »Franz Schüttes privates Engagement«. Vgl. auch S. 118, Anm. 54.

23 Der gewählte und ehrenamtlich arbeitende (verwaltende) Bauherr ist eine für die bremische Kirchenverfassung typische Institution. Der seit dem Mittelalter gebräuchliche Ehrentitel weist auf die Aufgabe hin, den Bau, die Ausgestaltung der Gotteshäuser u. Ä. zu fördern. Vgl. Werner Kloos, Das Bremer Lexikon, Bremen 1977, S. 32.

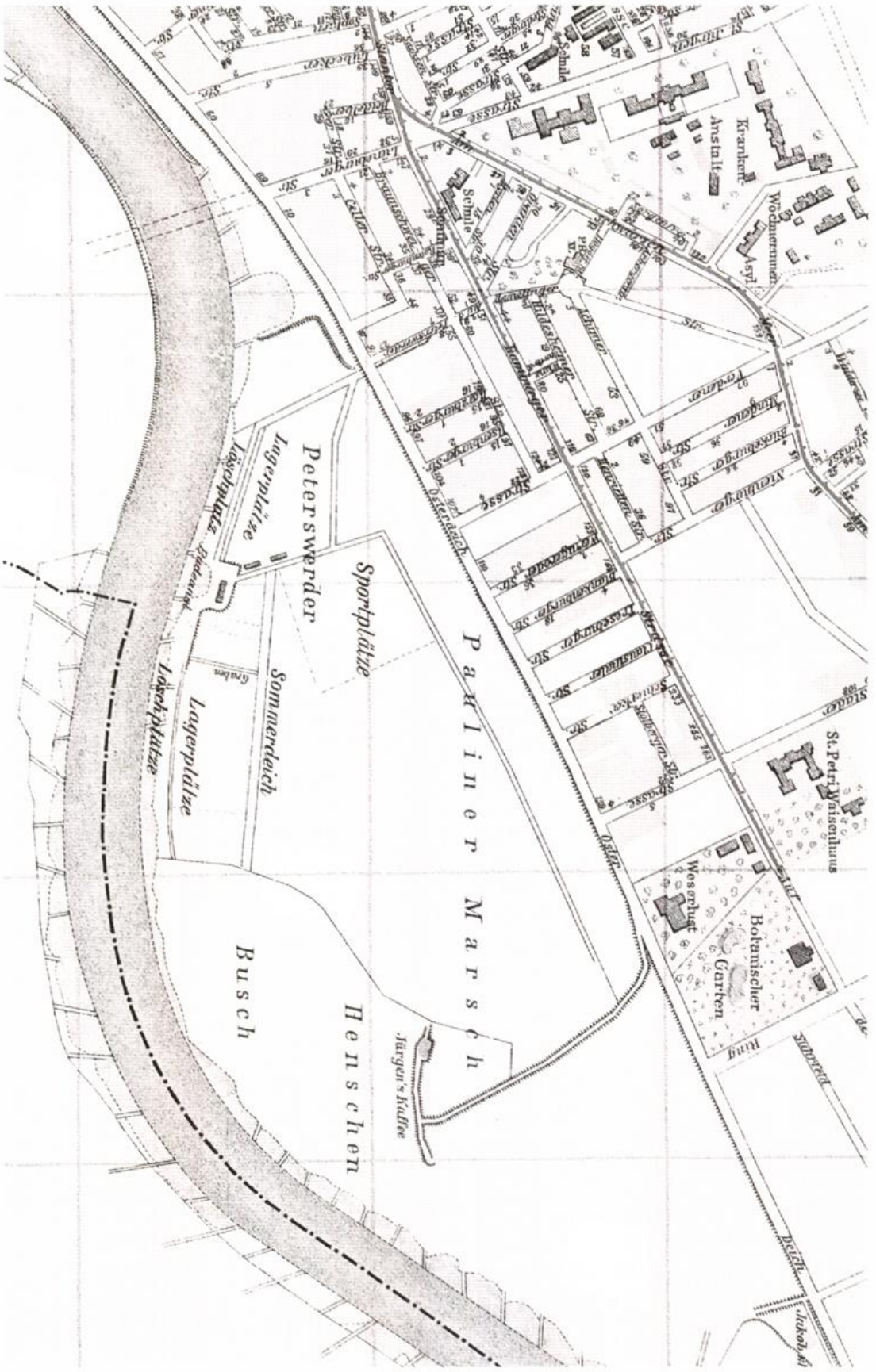


Abb. 3: Außendeichsgelände nach 1894.

und damit auch die zu refinanzierende Summe wieder und wieder nach oben korrigiert werden.

Obwohl zusätzliche Einnahmen durch sonntägliche Kollekten, Aufrufe, Spenden, Lotterien, Basare und Bälle generiert werden konnten, reichte die so zusammengebrachte Summe bei Weitem nicht aus, um das ca. 3,2 Millionen Goldmark teure, von 1887 bis 1901 dauernde und von Max Salzmänn durchgeführte monumentale Vorhaben, die Restaurierung des St. Petri Doms, zu finanzieren.²⁴

Franz Schütte gründet die Erste Domland-Gesellschaft

Um die Restaurierung des Doms fortführen zu können, war es für die Domgemeinde dringend notwendig, sehr schnell größere Summen zu generieren. Eine solch exorbitant hohe Summe hätte weder ein sich lange hinziehender Direktverkauf von am Osterdeich gelegenen Domland an viele Dritte erbringen noch ein einzelner Käufer so schnell aufbringen können. So waren die Dombauherren gezwungen, eine innovative, ungewöhnliche und sehr schnell greifende Finanzierungsstruktur zu finden und umzusetzen.

Zum besseren Verständnis wird die Entwicklung des Finanzierungsmodells in vier strukturierenden Schritten aufgebaut:

Weil schon bald nach Beginn der Restaurierungsarbeiten noch über 1 Million Goldmark erforderlich waren, veröffentlichte in einem ersten Schritt der Domkonvent im Februar 1890 einen von 28 Bremern²⁵ unterschriebenen Aufruf zur Begründung einer von honorigen und finanzstarken Bremern zu tragenden (Ersten) Domland-Gesellschaft.²⁶

In einem zweiten Schritt wurde am 17. März 1890 diese in 1.000-Mark-Aktien gestückelte Aktiengesellschaft von 11 Bremer Persönlichkeiten gegrün-

24 In Unterlagen des St. Petri Doms ist ein Betrag von über 3 Millionen Goldmark dokumentiert, Hubert Wania spricht in *Dreißig Jahre Bremen* (wie Anm. 8) von ca. 3,2 Millionen Goldmark.

25 Beispielhaft genannt werden sollen Anton Adami, F. W. Delius, Oberbaudirektor Ludwig Franzius, G. E. und Johannes Matthias Gildemeister, Caspar Gottlieb Kulenkampff, Bernhard Loose, Friedrich Theodor Lürman, Senator Hermann Nielsen, Dombaumeister Max Salzmänn, Carl Eduard Schünemann, Franz Ernst Schütte, D. Heinrich Wätjen, die Pastoren Schenkel, Schluttig und Sonntag.

26 DAB C.2.b.No.4 »Gründung der Domlandgesellschaft und Verkäufe von Land auf der Pauliner Marsch (Kataster No. XV. 6,8; XVI 9,10, XVII 3,5). Darüber hinaus geht es um Verkauf von Domgemeindeland im Außendeichsland (Kataster No. XVI 5,7) an Franz Ernst Schütte. 3. Februar 1889 – 15. November 1892. Siehe dazu auch S. 118/119. Im Jahr 1920 wurde die Erste Domland-Gesellschaft aufgelöst.

det.²⁷ Franz Ernst Schütte als Hauptgesellschafter hielt beispielsweise anfänglich 226 Aktien, später gut 250. Sein mitgründender Vorstandskollege und Geschäftsfreund Bernhard Loose hatte 22 Aktien und Caspar Gottlieb Kulenkampff 5. Ein Jahr später gesellte sich mit 25 Aktien Carl Schütte, der Bruder von Franz Ernst Schütte, zu dieser Runde.

Schon vorher veräußerte in einem dritten, zweigeteilten Schritt und mit Kaufvertrag vom 27. Februar 1890 in einem Parallelvorgang die St. Petri Domgemeinde in Person der vier Bauherren Franz Schütte, Theodor G. Hoffmann, Senator Nielsen und Anton Adami für 408.000 Mark eine »größere Immobilie« am geplanten Osterdeich. Käufer war ein Konsortium, das aus den uns bereits bekannten »Kaufleuten in Bremen« Caspar Gottlieb Kulenkampff, Bernhard Loose und Friedrich Theodor Lürman bestand. Ebenfalls am 27. Februar 1890 und mit Wirkung vom 17. März 1890 ist an die Stelle dieses Konsortiums die Erste Domland-Gesellschaft zum selben Preis »als Erwerberin in den Vertrag eingetreten.«²⁸ Alle sieben an diesen Vertragswerken beteiligten Personen, nämlich die vier Bauherren und die drei Mitglieder des Konsortiums, waren Bremer Kaufleute und kannten sich durch gemeinsame Aktivitäten und Treffen in kaufmännischen Institutionen oder waren sogar befreundet. Als Gesellschaftszweck wurde festgelegt: »Ankauf, Pflege und Verkauf an Dritte von Ländereien, nebst die Caspar G. Kulenkampff, Bernh. Loose und F. Th. Lürman als Consortium von der Domgemeinde in Bremen erworben haben.«²⁹ Das Konsortium brachte also die Grundstücke in die Erste Domland-Gesellschaft ein und die drei Personen fungierten, wohl der Einfachheit halber, kurze Zeit später als Aufsichtsrat.

In einem vierten Schritt, dessen Erfolg von der konjunkturellen Gesamtentwicklung abhängig war, verkaufte diese Kapitalgesellschaft gemäß dem Gesellschaftszweck ihre geteilten Grundstücke.³⁰

Zum Erfolg der Ersten Domland-Gesellschaft sagt beispielsweise der Geschäftsbericht für das Jahr 1906, dass 300.000 Mark an die Aktionäre ausgeschüttet werden konnten, »dieselben haben nunmehr außer dem Kapital bereits 375.000 M und somit 50 Prozent Gewinn erhalten«. Im Jahr 1917

27 StAB 4, 75/5; D 24 II; D 85 Bd. 2 und D 202 II: Auch hier handelt es sich um eine illustre Schar. Neben den Genannten finden wir unter den Gründern beispielsweise auch seine Bauherren-Kollegen Senator Wilhelm Nielsen sowie die Kaufleute Friedrich Theodor Lürman und Hermann Melchers.

28 StAB 4,45/1; III. B. XV 8A, 8Z – VR 64, Bl. 727.

29 Ebd.

30 Dem Geschäftsbericht des Jahres 1904 ist beispielsweise zu entnehmen, dass man durch die inzwischen von Franz Ernst Schütte errichtete und im Abschnitt »Schüttes Engagement an der östlichen Stadtgrenze« thematisierte Anlage des Botanischen Gartens von einer zukünftigen Wertsteigerung der Nachbargrundstücke ausging.

»waren nur noch Bauplätze für etwa 13 Häuser an der Stolberger Straße, für 5 Häuser an der Hamburger Straße und für 2 Häuser an der Stader Straße mit einem Gesamtflächeninhalt von 58.000 Quadratfuß abzugeben«. Zu diesem Areal im Binnendeichsgelände übergab die Gesellschaft einen aus 8 Teilen bestehenden schmalen Streifen von etwa 55 × 60 Metern am Deichfuß im Außendeichsgelände, östlich der heutigen Treppe an der Verdener Straße bis zur Erdbeerbrücke gelegen, als eine Art Dreingabe.³¹

Grunddienstbarkeiten im Peterswerder

Es erscheint an dieser Stelle geboten, näher auf die Philosophie, den Zweck und die Hintergründe der Grunddienstbarkeiten einzugehen, die erstmalig am 27. Februar 1890 erwähnt wurden, weil sie den Grundstückswert zusätzlich steigerten:

»Die Eigentümer folgender Grundstücke und ihre Rechtsnachfolger haben das Recht zu verbieten, dass im Außendeichsgelände zwischen Osterdeich und Weser massive Baulichkeiten errichtet werden dürfen; nicht-massive Baulichkeiten dürfen nur im Abstand von 50 m und bis zu einer Höhe von 5 m über Bremer Null errichtet werden.«

Betrachten wir die einzelnen Merkmale genauer:

Die Eigentümer folgender Grundstücke haben das Recht zu verbieten: Damit wird deutlich, dass es sich um herrschende Grunddienstbarkeiten handelt, die politisch nicht außer Kraft gesetzt werden können. Später heißt es einmal: »Die Grunddienstbarkeit beruht auf altem, unanfechtbarem Recht.«³²

und alle Rechtsnachfolger: Damit wird deutlich, dass auch *alle* Erben und spätere Käufer gemeint sind.

Außendeichsland zwischen Osterdeich und Weser: Damit wird deutlich, dass es sich um einen Teil des Außendeichslandes und damit um dienende Grunddienstbarkeiten handelt.

31 Das heißt, dass auf diesem Streifen *herrschende* und keine *dienenden Grunddienstbarkeiten* eingetragen sind. Siehe auch in diesem Beitrag: »Franz Schütte, der Bremer Ring, der Bürgerpark und der Botanische Garten«.

32 DAB C.2.a.No.9. Im weiteren Verlauf wurden durch Katasterteilungen sowie Eigentumswohnungen immer mehr Grundeigentümer zu Inhabern von vor-demokratisch anmutenden, dennoch bis heute gültigen, *herrschenden Grunddienstbarkeiten* (im Jahr 2011 über 600). Unter anderem in DAB C.2.a.No.19 sind alle am Osterdeich, an der Hamburger Straße und an allen Verbindungsstraßen dazwischenliegenden Grundstücke aufgeführt.

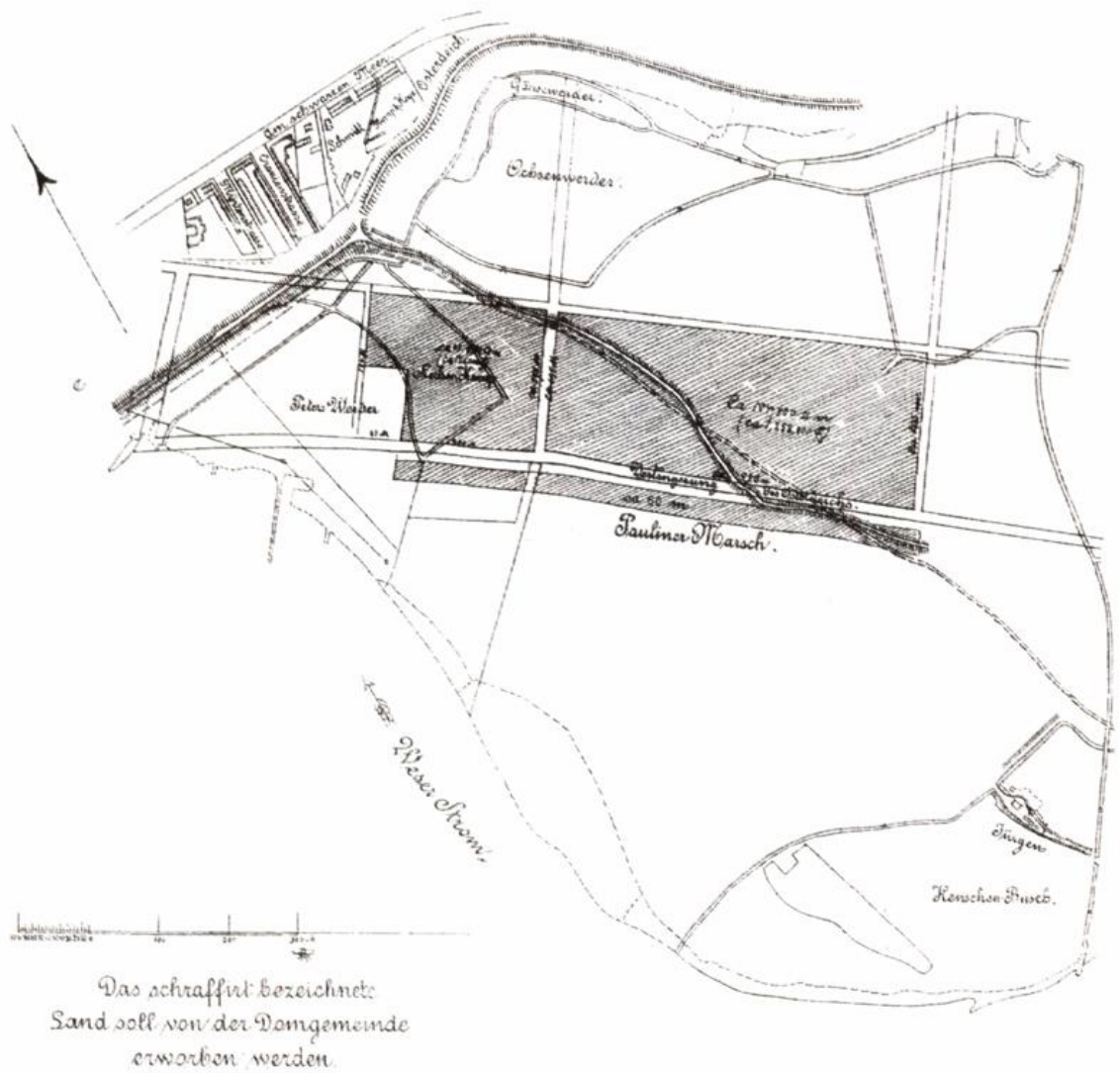


Abb. 4: Flächen der Domgemeinde, September 1889, und der Ersten Domland-Gesellschaft, 1890, mit herrschenden Grunddienstbarkeiten.

Nicht-massive Baulichkeiten dürfen nur im Abstand von 50 Metern zum Weserufer und bis zu einer Höhe von 5 Metern über Bremer Null errichtet werden: Damit wird deutlich, dass Baulichkeiten wie Kräne, Anleger und Buden in einem bestimmten Bereich am Weserufer gebaut werden dürfen.

Erst durch die Implantierung dieser Grunddienstbarkeiten in die Erste Domland-Gesellschaft zugunsten der Osterdeichgrundstücke konnte die Gesellschaft ihre volle Wirkung entfalten. Weil die erwerbenden Eigentümer mit diesem grundbuchrechtlichen Instrumentarium zeitlich unbegrenzten und gerichtsfesten Einfluss auf die bauliche Gestaltung der Pauliner Marsch östlich der Verdener Straße bekamen, gewannen ihre Grundstücke nachhaltig an Wert.

Unabhängig davon, ob die vier oben skizzierten Entwicklungsschritte zeitgleich, hintereinander oder in anderer Reihenfolge umgesetzt wurden oder ob sich der jeweils nächste Schritt aus dem davorliegenden entwickelt hat, ist Franz Ernst Schütte als der geistige Vater dieser Grunddienstbarkeit zu bezeichnen. Da er auch als geistiger Vater der Ersten Domland-Gesellschaft zu gelten hat, ist er auch bezüglich des Gesamtpakets als geistiger Vater anzusehen. Zusammen mit der Geländeanschrägung von der Hamburger Straße zum Osterdeich konnte das 54 Morgen große, ausgesprochen attraktive und vor 120 Jahren noch sehr ländlich strukturierte Bauland entstehen, das entsprechend hohe Verkaufserlöse der Ersten Domland-Gesellschaft erwarten ließ.

Mit Datum vom 25. Januar 1911 fragte das Amtsgericht Bremen, Abteilung Grundbuchamt, brieflich die St. Petri Kirchengemeinde bezüglich Anlage des Grundbuchs VR 64 an.³³ In seiner Funktion als Bauherr der St. Petri Domgemeinde antwortete Franz Ernst Schütte am 30. Januar und damit 11 Tage vor seinem Tod, dass die »Grunddienstbarkeit anerkannt wird«.

Weil der Fußballklub Hohenzollern, aus dem der Bremer Ballspielverein Union hervorging, zum Erheben von Eintrittsgeldern Sichtblenden an seinem Platz hatte anbringen lassen, klagte Hermann Schröder, Osterdeich 112, gegen den Bremer Staat »wegen Beseitigung der Beeinträchtigung einer Grunddienstbarkeit«. Mit Urteil vom 8. Juni 1912 wurde die beklagte Stadt Bremen aufgefordert, dafür zu sorgen, dass der mietende Fußballverein die Sichtblende gegen nichtzahlende Zuschauer wieder abnimmt – auch die angestrebte Beruungsverhandlung verlor Bremen.³⁴

33 DAB C.2.a.No.19. Vermerkt in der Abteilung II des Grundbuchs.

34 Am 25. Januar 1913 vor dem Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg. Es handelt sich um den – nach Auflösung der Flussbadeanstalt Wagenbrett 1954 – gedrehten Platz 10 des Weser-Stadion-Geländes, auf dem Werders Bundesligamannschaft noch heute trainiert. Für Bremen rächte sich so, dass im auf S. 114, Anm. 42, angeführten Enteignungsverfahren 1902/03 die Grunddienstbarkeit nicht mitenteignet worden war.

An dieser Stelle seien die wesentlichen zusammengehörenden Bestandteile der Verhandlungen und Verträge zusammengefasst. Die Stadt Bremen, der St. Petri Dom und die Erste Domland-Gesellschaft betrachteten den Osterdeich als Einheit mit Deichschart, angeschrägtem Binnendeichs- und Außendeichsland. Die Grunddienstbarkeiten mit Unverbaubarkeit des Blicks auf Weserlauf, Stadtwerder und Bremer Süden waren eine herausragende Möglichkeit zur zusätzlichen Attraktivitätssteigerung des entstehenden Stadtteils.³⁵ Vor diesem Hintergrund nimmt es wenig Wunder, dass die Erste Domland-Gesellschaft 1903 von dem ehemals ca. 1,7 Millionen Quadratfuß großen Areal bereits ca. 1,5 Millionen verkauft hatte.

Der Osterdeich wird über Pauliner Marsch und Hastedter Suhrfeld verlängert und ersetzt den Langen Deich und Hastedter Deich

Der über die 1858 großflächig regulierte Pauliner Marsch führende Osterdeich sollte die mit etwa 3.200 Metern längsten historischen Vorgänger Langer Deich und Hastedter Deich ersetzen. Über 30 Jahre nach den ersten Plänen und fast 20 Jahre nach Abschluss der ersten Verträge sollte es im Frühjahr 1890 nach vielen Diskussionen und Verhandlungen endlich losgehen mit den Bauarbeiten im Bereich Salzmanns Sommergarten, aus dem Lengerkes Garten und noch später H. C. Wätjens Garten wurde.³⁶

Weil schon damals kostspielig, wurde das erforderliche Erdreich vom Langendeich und Hastedter Deich mithilfe von Dampfbaggern abgegraben und mit Pferdewagen nach oben an die Deichlinie transportiert. Bezüglich der Kosten für den dritten Bauabschnitt wurden in den Akten neben Gehältern und Courtagen Posten aufgelistet für Notars-, Verkopplungs-, Vermessungs- sowie Buchdruckerarbeiten, aber auch Tagelöhne für Holz-, Einfriedungs-, Erd- und Nivellierungsarbeiten sowie Rechnungen für Pflaster-, Maler- und Maurer-

35 Ohne groß auf juristische Feinheiten einzugehen, ist anzumerken, dass unterschieden wird zwischen *herrschenden* und *dienenden Grunddienstbarkeiten*. Die im jeweiligen Grundbuch mit *herrschenden Grunddienstbarkeiten* belegten Grundstücke lagen im Binnendeichsland, die *dienenden Grunddienstbarkeiten* im Außendeichsland. Diese auf mittelalterliche, juristische Rechtsgüter beruhende *Servitute* bzw. *Grunddienstbarkeiten* müssen nicht notwendigerweise so nah nebeneinander liegen. Vgl. Anm. 39.

36 Schwarzwälder, Bremen-Lexikon (wie Anm. 2), S. 755. Inhaber Christian Salzmann führte hier Konzertveranstaltungen durch und 1868 wurde das Sommertheater vom Volksgarten *An der Weide* zusätzlich hierhin verlegt. Zu dieser direkt hinter dem Eisenradsdeich und später hinter dem neuen Osterdeich gelegenen Gartenanlage steht eine weitergehende Forschung noch aus. Dass viele Bremer Kaufleute Interesse an dieserart privaten Gartenanlagen hatten, sieht man beispielsweise auch an Franz Schüttes mit *Schüttes Garten* an der Verdener Straße, dazu später mehr.

arbeiten. Neben Begriffen wie Bepflanzung des Außendeichs, Erstellung von Rampe und Treppe, Reinigung von Abbruchsteinen sowie Lieferung derselben finden wir zu 1892 die Schlussrechnung für den Deichschart.³⁷ Außer Vor- und Nachbereitungen zogen sich die eigentlichen Deicharbeiten von Frühjahr 1890 bis Herbst 1893 hin und haben etwa 1,65 Millionen Mark gekostet.³⁸

Mit dem Osterdeich entwickeln sich Pauliner Marsch und Peterswerder

Schon die frühen Vereinbarungen und Verträge waren beseelt von dem Gedanken, mit der Bebauung des über 60 Hektar großen Binnendeichsgeländes neue Stadtteile zu erhalten und gleichzeitig der Stadt Bremen ein modernes Gepräge zu verschaffen. Für den schnellen und reibungslosen Transport von Baumaterialien war es sehr notwendig, neue Lager-, Lösch- und Ladeplätze für Flussschiffe am Weserufer anzulegen, um sie auf Pferdefuhrwerke umzuladen und auf die Baustellen zu bringen. Nachdem die vor Jahrzehnten außendeichs angelegten Plätze zwischen Weser- und Deichstraße zu klein geworden waren, zu weit vom neuen Baugebiet entfernt lagen und im Fortbestand durch Grunddienstbarkeiten bedroht waren,³⁹ wurden sie an den Deichschart Auf dem Peterswerder verlegt. Da es aber galt, die betuchte Anwohnerschaft, die sich erwartungsgemäß am Peterswerder ansiedelte, von dem Lärm der Fuhrwerke, Kräne, Bagger und Bockschiffe sowie vom Staub der Sand- und Kiesverladung zu verschonen, stand schon bald ein erneuter Umzug dieser Anlagen vom Deichfuß ans Weserufer an. Um zu einer Wegebeziehung zu kommen,

37 StAB P.4.o.2.b. Osterdeich. Rechnungsablage – Verlängerung des Osterdeichs von 1889/90 bis 1905. Etwas unklar muss bleiben, was unter *Kosten für Petroleum* zu verstehen ist: So könnte es sein, dass Lampen damit betrieben wurden. Es könnte aber auch sein, dass Petroleum bereits für Dieselmotoren verwendet wurde. Unter *Kosten für Aufsicht* ist sicher etwas Ähnliches wie die Bezahlung von Vorarbeitern zu verstehen. Während diese 300 Mark monatlich erhielten, mussten sich Tagelöhner und einfache Arbeiter mit 150 Mark zufriedengeben.

38 Obwohl in verschiedenen Quellen von der Fertigstellung 1893 gesprochen wird, sind hier noch bis 1895 einzelne Posten und bis 1906/07 nachträgliche Pflasterarbeiten vermerkt. Sicherlich wird es auch deswegen keine endgültige Klärung geben, weil *direkte* Deicharbeiten nur schwer von Arbeiten an der Anshrägung, die Dossirung genannt wurde, zu trennen sind.

39 Die äußerst betuchten Villenbesitzer, die sich hier niederlassen sollten, wollte man durch eine solche Beeinträchtigung nicht verprellen – andererseits hätten diese die Anlage und Erweiterung an dieser Stelle auch verhindern können. Aus Gründen der Vereinfachung schreibe ich von nun an nur noch von (herrschenden und dienenden) Grunddienstbarkeiten. Siehe dazu auch S. 112, Anm. 35.

wurde der Deichschart mit der Fahrstraße Auf dem Peterswerder bis zur 1883 eröffneten Flussbadeanstalt Hermann Wagenbrett an die Katastergrenze versehen. Noch bis in die 1970er-Jahre prägten Kies- und Sandberge sowie dazugehörige Kräne und Laufbänder diese Uferzone.

Weil sich trotz konjunktureller Schwankungen die Bauentwicklung insgesamt rasant entwickelt hatte und häufiger Bockschiffe wegen belegter Anlegeplätze auf Reede warten mussten, wurde schon bald eine Erweiterung der Lösch-, Lade- und Lagerplätze am Weserufer östlich der Flussbadeanstalt von Wagenbrett nötig. Nachdem ein freihändiges Kaufangebot der Stadt vom St. Petri Dom abgelehnt worden war, kam es in den Jahren 1901–1903 zu einem Enteignungsverfahren über einen Uferstreifen östlich Richtung Jürgenshof.⁴⁰

Es ist davon auszugehen, dass bezüglich der Erweiterung dieser Plätze zwei Herzen in Franz Schüttes Brust schlugen. Weil er als Dombauherr natürlich dessen Interessen (gern) zu vertreten hatte, strengte er eine Klage gegen das Enteignungsverfahren an. Auf der anderen Seite hatte Schütte die Formulierung der Grunddienstbarkeit mit Bedacht so weitsichtig gewählt, weil ihm wohl eine baunahe Nutzung des Weserufers als wünschenswert und unterstützungswürdig erschien.⁴¹ Diese Annahme wird dadurch gestützt, dass im staatlichen Enteignungsverfahren nur das Land selbst, nicht aber auch die Grunddienstbarkeiten enteignet worden sind⁴² – zu diesem Zeitpunkt gab es ja für die Stadt Bremen keine Notwendigkeit für einen weitergehenden Schritt.

Als nach dem Ersten Weltkrieg die Nachfrage nach Lagerplätzen nachließ, nutzten Sport- und Fußballvereine das nördlich der elf Lagerplätze gelegene Areal für Sportzwecke. Schließlich hatte ein Verein zur Beförderung des Spiels im Freien im Jahr 1897 von der Stadt das acht Jahre vorher mit dem Dom getauschte Gelände am Fuß des Osterdeichs übernommen, aus diesem im weiteren Verlauf vier Sport- und Spielfelder gemacht und 1909 einen Tribünenplatz Peterswerder errichtet.⁴³ Nachdem im Sommer 1925 das Stadionbad mit den

40 DAB C.2.b.No.10.

41 Siehe S. 109 und S. 111.

42 DAB C.2.b.No.10. Darin auch Bremer Nachrichten vom 16.8.1902: Verbesserung der Löschplätze für Baumaterialien. Deputation für Häfen und Eisenbahnen: »[...] Eine Ablösung dieser Last«, der Grunddienstbarkeit, »kommt bei der projectirten Verwendung des Geländes für einen Löschplatz nicht in Frage. Es bedarf nur der Enteignung des mit der Last versehenen Terrains [...]« Im Zusammenhang mit der Klage von Schröder wegen Abnahme der Sichtblenden (siehe S. 111, Anm. 34), wäre eine Enteignung auch der Grunddienstbarkeit für die Stadt hilfreich gewesen.

43 Zweck dieses Vereins war es, jungen Menschen Raum fürs Jungen-Spiel zur Verfügung zu stellen. Vorsitzender war Senator und Bürgermeister Ferdinand Christian Hildebrand, der sich ansonsten karitativ betätigte und auch als Gesellschafter zweier Domland-Gesellschaften (siehe S. 116 und S. 122.) fungierte. Siehe zum Schlagwort *Spielplatz an der Hamburger Straße* auch S. 117 und S. 118, Anm. 54.

Deutschen Schwimmmeisterschaften eingeweiht worden war, wurde im Oktober 1926 mit der ABTS-Kampfbahn auch der Vorläufer des Weser-Stadions seiner Bestimmung übergeben.⁴⁴

Die Fragen, warum die Katastergrenze einen schrägen und die Franz-Böhmer-Straße einen gerade Verlauf hinter der Ostkurve des Weser-Stadions hat und unter welchen Umständen die Außendeichsländereien östlich des Weser-Stadions in staatlichen Besitz gelangten, dürfen nicht fehlen. Nachdem der in gebrochener Linie verlaufende alte Grenzverlauf vom Oktober 1878⁴⁵ mit dem Grundstückstausch vom September 1889 abgelöst worden war, verlief die neue Katastergrenze nun in leicht schräger Linie von der östlichen Straßenkante Verdener Straße bis zur östlichen Mole der Flussbadeanstalt von Hermann Wagenbrett. Der auf dieser Mole stehende Pfahl kommt als einzig möglicher Messpunkt einer Linie infrage,⁴⁶ die nun das bremische Areal ohne Grunddienstbarkeiten von dem Domareal mit Grunddienstbarkeiten trennte.

Großräumige Planungen zur Erweiterung des Sportgeländes Pauliner Marsch aus den Jahren 1934 (der nationalsozialistischen Stadionverwaltung) und 1955 (des Amtes für Leibesübungen) wurden nicht umgesetzt.⁴⁷ Nur die dazwischenliegende Erweiterung des inzwischen in Bremer Kampfbahn umbenannten Stadions durch eine weiter ausladende Ost-Umwallung⁴⁸ wurde 1938 realisiert. Weil diese Ostkurve über die schräg verlaufende Katastergrenze ins Domareal

44 Harald Klingebiel, *Mythos Weser-Stadion – 80 Jahre Fußball, Kultur und Politik*, Göttingen 2006, S. 18, 20–41. Siehe auch S. 105. Eine aus etwa 55 Bewohnern insbesondere der Braunschweiger Straße und der Verdener Straße bestehende Interessengemeinschaft gegen den Bau des Stadions hatte 1923/24 mithilfe von Eingaben an den Senat (StAB 3-V.2. Nr. 2191-001) und Leserbriefen im Sprechsaal bremischer Tageszeitungen (StAB 7,2042) erfolglos versucht, den Bau zu verhindern. Östlich davon, auf der anderen Fahrstraßenseite und fast angrenzend an die Kiesbaggereien fand der Segelverein Weser seit 1908/09 und gut 50 Jahre später gleich nebenan der Tennisclub Rot-Gelb eine sportliche Heimat.

45 DAB C.2.a.No.14.

46 StAB C.2.b.No.1: Anlage zum Vertrag zur Grenzverschiebung zwischen der St. Petri Domgemeinde zugunsten der Stadt Bremen vom 16. September 1889. Siehe auch S. 105.

47 Beide Male wurden umfassende und weitreichende Ausbaupläne von Sportanlagen in der Pauliner Marsch aufgelegt. Eine große Mehrzweckhalle direkt zwischen dem Osterdeich und der Nordtribüne des Stadions sowie eine Sportschule mit diversen Sportplätzen sollten entstehen. Obwohl Senat und Bürgerschaft dem Vorhaben zugestimmt hatten, ist eine Umsetzung nie erfolgt, siehe Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft vom 11. Januar 1955, Vorhaben Nr. 146. Warum dieser Plan nie umgesetzt und auch nicht aufgehoben worden ist, muss noch untersucht werden.

48 1935 von den NS-Behörden in *Bremer Kampfbahn* umbenannt, vgl. Klingebiel, *Mythos Weser-Stadion* (wie Anm. 44), S. 49.

der Pauliner Marsch gereicht hätte, erzwangen die Behörden nach längeren Verhandlungen einen Geländeverkauf der Dombauherren zu einem unanständig niedrigen Preis von 1 Reichsmark pro Quadratmeter. Der Vorgang war begleitet von unverhohlenen Drohungen bei Nicht-Annahme.⁴⁹

Franz Schütte wird nördlich der Hamburger Straße aktiv

Auch die Darstellung der nun folgenden Binnendeichsregion Peterswerder, Hulsberg, Hastedt hat eine räumliche und eine zeitliche Dimension. Orientiert an der wichtigen bremischen Tangente, dem Osterdeich oder ersatzweise der Hamburger Straße, beginnt die Betrachtung im Westen an der Lüneburger Straße und endet im Osten am heutigen Hansa-Carré/Weserwehr. Beginnend mit dem nördlich der Hamburger Straße gelegenen Brommyplatz und der östlich daneben liegenden Zweiten Domland-Gesellschaft werden im weiteren Verlauf bedeutsame Projekte genauer betrachtet.

Die Gründung der Zweiten Domland-Gesellschaft

Weil die Domrestaurierung noch nicht durchfinanziert war und ermutigt vom Erfolg der Ersten Domland-Gesellschaft gründete Franz Ernst Schütte am 19. März 1897 die Zweite Domland-Gesellschaft mit einem Stammkapital von 300.000 Mark – diesmal als Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH).⁵⁰ Obwohl die von Caspar Gottlieb Kulenkampff (Stammeinlage über 25.000 Mark) und Franz Ernst Schütte (Stammeinlage 75.000 Mark) als Geschäftsführer vertretene Gesellschaft nicht mit herrschenden Grunddienstbarkeiten aufwarten konnte, war die Wertschöpfung für die insgesamt 34 Gesellschafter außerordentlich. Den Aufsichtsrat stellten die uns bereits bekannten Anton Adami (Stammeinlage 25.000 Mark), Friedrich Theodor Lürman und Senator Hermann Christian Ferdinand Hildebrand (Stammeinlage wie Schütte 75.000 Mark).⁵¹

49 DAB C.6.c.No.32. Ob und wenn ja wie die zu den acht Osterdeichgrundstücken gehörenden schmalen Grundstücke am Deichfuß im Außenland (siehe auch S. 107, S. 109, Anm. 31, und S. 119) in staatlichen Besitz übergangen, bleibt genauso zu erforschen wie die Frage, ob dem St. Petri Dom nach 1945 Ausgleichszahlungen für erlittenes NS-Unrecht hätten gezahlt werden müssen.

50 StAB No. 85, Bd. 2 H.R.B. Fol. 396. Genauso wie die Erste wurde auch diese Gesellschaft bald in Liquidation gestellt und war schon 10 Jahre nach Gründung im Jahre 1906 erloschen.

51 Ebd. Außerdem Senator Johann Wilhelm Nielsen, Dr. jur. Hermann Julius Kulenkampff, Friedrich Wilhelm Delius, Josef Johannes Arnold Hachez, Senator Dr. jur. Stephan August Lürman, Carl Eduard Schünemann, Georg Wilhelm Wätjen.

Gesellschaftszweck war »der Ankauf der im Eigentum der Domgemeinde in Bremen stehenden, an der Hamburger, Hemelinger, Achimer und Verdener Straße belegenen zirka 26.045 qm großen Grundstücke, die Herrichtung derselben zu Bauarealen, ihre Verwaltung und Veräußerung sowie die Ausführung aller Geschäfte, welche nach dem Ermessen des Aufsichtsraths damit in Verbindung stehen.«

Die nahe gelegene Pagentorner Wisch sowie das Land zu beiden Seiten der Hemelinger Straße, auf dem heute die Gesamtschule Mitte sowie die erste Werder-Halle steht,⁵² waren zu dieser Zeit in einem nicht bebauungsfähigen Zustand. Durch regelmäßig auflaufendes Weserhochwasser, das in den Jahrzehnten vor dem Osterdeichbau bis an den Eisenrads- und Langendeich heranlief, sammelte sich das Wasser in der Budelmannschen Brake und vermoorte.⁵³

Die Herrichtung des Brommyplatzes

Die Betrachtung der Verbindung von Erster und Zweiter Domland-Gesellschaft bringt den heutigen Brommyplatz in den Blick sowie Franz Ernst Schütte als Privatmann und als Gesellschafter beider Domland-Gesellschaften.

Seit etwa 1860 hatte die weitverzweigte Unternehmerfamilie Röhrs nicht nur Lagerplätze direkt am Weserufer gepachtet, sondern nach Fertigstellung des Osterdeichs 1893 einen solchen auch hier angelegt. Dierk Röhrs nutzte diesen Platz bis 1897 für Gerätschaften und Transportfahrzeuge für die winterliche Schneeräumung und Werkzeuge zum Planieren und Nivellieren von Böden. Außerdem wurden Materialien für den Haus- und Straßenbau, wie Sand, Steine, Zement usw., für die nahe liegenden Baustellen gelagert.

Es ist davon auszugehen, dass Schütte die Verkaufsperspektiven der nebenan liegenden Grundstücke beider Domland-Gesellschaften wegen der Lärm- und Staubbelastigungen als eingeschränkt ansah, sodass er 1897 mit dem Bremer Senat folgendes Geschäft vereinbarte: der noch im gleichen Jahr verstorbene Unternehmer Röhrs sollte diesen Bauhof aufgeben, die Stadt Bremen verzichtet auf die (geringe) Pacht von Röhrs und dieser erhält mit Unterstützung der Stadt einen anderen Platz im Stadtgebiet. Franz Ernst Schütte plant, umzäunt, bepflanzt und gestaltet den Spielplatz an der Hamburger Straße auf seine Rech-

52 Nördlich von dieser Halle lag ein Erdbunker. Mehrere Autoabwrackanlagen verschafften der Region nach dem Zweiten Weltkrieg über mehrere Jahre einen trostlosen Charakter. Südlich die 1909 eingeweihte Schule an der Hemelinger Straße, heute GSM.

53 Franz Buchenaus Erklärung des Namens Am Schwarzen Meer ist daher zu widersprechen. Er führte den Namen auf ein häufig in einem Pferdestall im Bereich der Myrthenstraße unterstehendes schwarzes Pferd – mit entsprechender Lautverschiebung – zurück.

nung, unterhält die Pflege und stellt den Platz der Öffentlichkeit kostenlos zur Verfügung.⁵⁴ So war ein wenig verkaufsfördernder Schandfleck verschwunden und einer attraktiven, auch auf die Nachbarschaft abstrahlenden Parkanlage gewichen. Nach einer nur teilweise umgesetzten Neustrukturierung des nördlichen Teils sowie des angrenzenden Straßennetzes zog sich Franz Schütte 1907 aus der Unterhaltung des Brommyplatzes zurück.⁵⁵

Franz Schüttes privates Engagement: Die Villa-Schütte und Schüttes Garten an der Verdener Straße

Der Fokus wird nunmehr auf den Osterdeich im Bereich zwischen Verdener Straße und Wernigeroder Straße gelegt.

Die Handelsgesellschaft I. M. Matthias Gildemeister gehörte zu den ersten Grundstückskäufern an der 1892 verlängerten Lüneburger Straße.⁵⁶ In den Jahren zwischen 1900 und 1910 wurde das Geländegeviert nördlich des bereits mit Villen bebauten, alleeartig angelegten Osterdeichs bis zur Stader Straße durch die parallel angelegten Straßen Wernigeroder, Blankenburger, Treseburger, Clausthaler und Schierker Straße entwickelt.⁵⁷

Ähnlich wie bei der Lüneburger Straße wurden aus der Myrthen- und der Oranienstraße, die 1874 als Sackgassen gebaut worden waren, Durchgangsstraßen von Am Schwarzen Meer zur ebenfalls neu gebauten Hamburger Straße. Da nicht nur die Stadt Bremen, sondern auch die Erste Domland-

54 StAB 3-G.7. No.201. Das Schlagwort »Spielplatz an der Hamburger Straße« weist auf körperliche Betätigung hin. Ohne intensiver darauf einzugehen, ist festzuhalten, dass in der bremischen Sportgeschichte noch unerforscht ist, ob sogenanntes Sport-Spiel mit Ball, freies Jugend- und Kinder-Spiel oder allgemeine Erholung in Bewegung gemeint war. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Senator und Bürgermeister Hildebrand auf den Seiten 105 und 114 zum Verein zur Beförderung des Spiels im Freien und den Spiel- und Sportplätzen in der Pauliner Marsch. Nicht Franz, sondern u. a. sein Bruder Carl Schütte unterstützte diesen Verein finanziell.

55 StAB 3-S.8.a.No.60. Mit dem 1913 errichteten Gebäude der Schomburg-Oberschule für Mädchen und dem Bau des Polizeireviere veränderte sich der Platz noch einmal.

56 Bis 1890 endete diese als Sackstraße am Eisenradsdeich. Nachdem die Celler Straße ursprünglich in die Braunschweiger Straße weiterführen sollte, wurde sie nach vielen anders ausgerichteten Eingaben Gildemeisters 1902 kurz vor Auf dem Peterswerder zum Osterdeich geführt.

57 Dietrich Schomburg, Die Ostertorvorstadt – Eine Darstellung ihrer historisch-topographischen Entwicklung, Bremen 1957, S.68, 69. Siehe auch S.97. Der außendeichs gelegene Promenadenweg war kontinuierlich verlängert worden.

Gesellschaft großes Interesse daran hatte, den neuen Stadtteil durch ein modernes Straßensystem zu erschließen,⁵⁸ ist es nicht sehr überraschend, dass Bremen 1895 das Angebot der Ersten Domland-Gesellschaft annahm, mit einem staatlichen Zuschuss auf ihre Kosten die Verdener Straße in einer Breite von 10 Metern zu bauen und zu pflastern, um sie dem Osterdeich anzugleichen.

Mit Kaufvertrag vom 27. Februar 1890 erwarb der Privatmann Franz Ernst Schütte an der »projectirten« Verdener Straße ein Binnendeichsgrundstück, das im Sommer 1894 durch den Zukauf eines 70.000 Mark teuren Nachbargrundstücks an der ebenfalls »projectirten« Wernigeroder Straße noch vergrößert wurde.⁵⁹ Wie alle Grundstücke, so war auch dieses verbunden mit einem ca. 55 × 60 Meter großen Außendeichswiesengrundstück,⁶⁰ das die Erste Domland-Gesellschaft als Dreingabe kostenfrei mitgeliefert hatte.

Während eine von Schütte 1891 geplante und bauerlaubte Villa direkt am Osterdeich nie errichtet worden ist, entstand 1892 im südlichen Bereich des Grundstücks zur Hamburger Straße ein Hofmeierhaus.⁶¹ Einer 1919 von Schüttes Erben herrschenden Grunddienstbarkeit ist zu entnehmen:

- 1.) dass auf dem Außendeichsland massive Gebäude oder nicht-massive Baulichkeiten irgendeiner Art mit Ausnahme der zu Wiesen- oder Weidezwecken dienenden Anlagen, auch sogenannte Gartenbuden nicht aufgestellt werden und dass
- 2.) für die Dauer von 30 Jahren auf diesem Grundstück keine Spiel- oder Sportplätze, Kleingärten oder sonstige den landwirtschaftlichen Charakter dieser Grundstücke beeinträchtigende Anlagen eingerichtet werden dürfen.

Aus dieser Grundbucheintragung und der geplanten Bebauung mit einem Meierhaus werden Schüttes Vorstellungen von attraktiver und ländlich struk-

58 Baudirektor Schröder hatte sich an modernen Straßensystemen, wie beispielsweise in New York (Manhattan), orientiert und – mit ausgesprochen wenigen Ausnahmen – die Straßen in einem Gittersystem, also jeweils im 90-Grad-Winkel zueinander zu bauen. In bestimmten Bereichen, wie der Braunschweiger Straße, der Stolberger Straße, der Pölzigstraße und der Suhrfeldstraße, sind in der Hälfte zwischen Hamburger Straße und Osterdeich noch Straßen eingezogen worden.

59 Dies belegt, dass Schütte auch ein privates Interesse daran hatte, dass die Verdener Straße auf Staatskosten gebaut wurde. Sein Grundstück ließ er durch eine noch heute erkennbare Mauer abgrenzen.

60 StAB 4,45/1; Es wird von Cat. No. XV 7 (binnendeichs) und XII 4 (außendeichs), später von XV 7a,b, XV 6 und XII 4 und XII 5 gesprochen. Siehe auch S. 107, 109 und 116.

61 StAB 4,45/1; Stempelaufdruck: »Das Grundbuch« der Verdener Straße 25, 27, 29 »gilt als angelegt mit dem 20. Juli 1911«, also ein gutes halbes Jahr nach Schüttes Tod.

turierter Wohnlage deutlich. Das Haus sollte eingerichtet werden mit mehreren Zimmern und Kammern, Schrankzimmer, Küche, Heuboden, Pferdestände sowie Fußbad mit Fußbadeablauf, Mädchenkammer, Kinderzimmer, Schlafzimmer und Balkon. Die Akten geben weiterhin Auskunft über ein Hühnerhaus, eine Spülklosettanlage und einen Schornstein mit Ofen. Gebaut wurden außerdem ein Gewächshaus, ein Weinhaus, ein Rosenhaus sowie ein Schweinestall.⁶²

1938 beantragten die Erben den Abbruch zweier wirtschaftlich selbstständiger und mit Gas, Wasser und Strom ausgestatteter Wohnungen im Anbau des ehemaligen Hofmeierhauses. Das Amt für Wohnung und Siedlung formulierte im Sinne der NS-Wohnraumpolitik Bedenken, weil »diese beiden Wohnungen dem Wohnungsmarkt entzogen« würden, »was wohnungspolitisch nicht vertretbar« sei.⁶³ Außerdem wäre »der Abbruch dieser Gebäude wegen Mangels an Arbeitskräften und Einsparung von Baustoffen für die Errichtung von Ersatzbauten bis auf weiteres grundsätzlich zu versagen« – außer »sie weisen Ersatzraum nach«.

Die Familie beantragte im Februar 1939 eine Zufahrtsstraße auf das Grundstück, die von den Behörden unter Bedingungen genehmigt wurde. So seien die Kosten für die Aufhöhung zu erbringen, die Straße »zu kanalisieren, zu pflastern, mit Fußwegen zu versehen und Gebühren zu übernehmen«.

Aus ungeklärten Gründen, die vermutlich mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zusammenhängen, wurde diese als Braunlager Straße geplante Zufahrt nicht gebaut – erst in den 1950er-Jahren entstand sie als Kunathstraße. Weil die Stadt Bremen das Grundstück für »Schulzwecke« nutzen wollte, wurde in einem Schreiben in den 1960er-Jahren festgestellt, dass dieser Zustand des ungehinderten Zutritts ins Gebäude sowie durch herumliegende Abfälle und Dreck aller Art »unhaltbar und dazu angetan sei, Ungeziefer (Ratten usw.) anzuziehen.«⁶⁴

Aufschlussreich hinsichtlich der gesellschaftlichen Atmosphäre ist die Beschwerde eines Anwohners im gleichen Jahrzehnt, in der er moniert, »dass zu viele Bäume am Straßenrand insbesondere den abströmenden Publikumsverkehr Richtung Straßenbahnen nach Fußballspielen im Weser-Stadion stören« und »dass die Baumkronen gerade bei Abendspielen im Weser-Stadion zu viel Licht wegnehmen wo doch in ›Schüttes Garten‹ genug Grün vorhanden ist«.

62 Gut 15 Jahre nach Schüttes Tod beantragten Schüttes Erben im Jahre 1926, die ehemals als Unterstand für Kutschen genutzte Wagenremise zur Einstellung zweier Privatautos zu genehmigen. Es sei angemerkt, dass in Bremen 1906 49 und 1930 5.200 Kraftfahrzeuge zugelassen waren. 1928 war in der Kreuzstraße (erster Osterdeichabschnitt) eine Großgarage für die betuchten Osterdeichanwohner gebaut worden.

63 StAB 4,4,125/1 – 12445 – Verdener Straße 25.

64 Ebd.

Nachdem Jahre später die Deputation für das Bauwesen über eine Hochgarage auf Schüttes Garten nachdachte, wurde erst 1988 abschließend die bauliche und gärtnerische Gestaltung dieses Grundstücks mit Gartenanlage in Angriff genommen.⁶⁵

Franz Ernst und Carl Schütte engagieren sich für das St. Petri Waisenhaus

Nachdem die Brüder Schütte die Firma ihres Vaters übernommen hatten, wurden beide 1872 – zusammen mit den uns bereits bekannten Loose und Adami – Mitglieder der Deputation für Waisenhäuser.⁶⁶ Das schwer zu finanzierende St. Petri Waisenhaus für Knaben⁶⁷ war im 18. Jahrhundert am Domshof/Sandstraße gebaut und 1894 von den Bauherren um Franz Schütte an die mit der Dresdner Bank fusionierte Bremer Bank verkauft worden.⁶⁸

Die Gründung der Dritten Domland-Gesellschaft

Der Verkauf des innerstädtischen St. Petri Waisenhauses versetzte den Dom in die Lage, an der Ecke Hamburger Straße/Stader Straße ein neues Gebäude zu erstellen. Da sich inzwischen die Haltung durchgesetzt hatte, solcherart Einrichtungen besser in frischer Luft und ländlicher Umgebung mit entsprechenden Erziehungsmöglichkeiten anzusiedeln,⁶⁹ war dem St. Petri Dom doppelt geholfen: Er hatte einen finanziellen Gewinn erzielt und im September 1901

65 Ebd.

66 Ein Gespräch mit Dietz Schütte, dem Urenkel von Carl Schütte, im Herbst 2010 führte in die gleiche Richtung. Augenscheinlich hat sich Franz Schütte elternlosen Nachkommen der Familie Plump angenommen.

67 Hier wurde beispielsweise auch das Waisenkind Hermann Wagenbrett erzogen – später Pächter der gleichnamigen Flussbadeanstalt.

68 Diese ließ das Gebäude abreißen, baute es aufwendig neu und bezog 1905 das repräsentative Gebäude.

69 Zum Verständnis der Entwicklung dieses damals weitab gelegenen Stadtbereichs möchte ich vorab einleitend festhalten, dass östlich zwischen Verdener Straße und Stader Straße sowie nördlich der Hamburger Straße eine große, unbebaute Fläche lag, die erst nach dem Ersten Weltkrieg für zwei Millionen Mark von der St. Petri Domgemeinde an den bremischen Staat verkauft und ab 1928 durch Straßen strukturiert und erschlossen wurde. Der hohe Quadratmeterpreis und der Wunsch nach sozialer Durchmischung führte zu einer starken Ausnutzung der Bebauungsfläche und zwang zur Errichtung höherer Wohnblocks an der Hamburger Straße. Siehe auch Schomburg, *Die Ostertorvorstadt* (wie Anm. 57), S. 70.

gleichzeitig ein modernes, schön gelegenes, neues Waisenhaus erhalten, dessen vom Architekten Eduard Gildemeister gestaltetes Portal an die Stader Straße mitgenommen wurde.

Wegen nach wie vor vorhandener finanzieller Engpässe war der Dom dennoch weiter gezwungen, seinen Etat innovativ zu decken. Vom Erfolg der beiden Domland-Gesellschaften animiert, gründete Franz Ernst Schütte in seiner Funktion als Bauherr deshalb im Dezember 1908 die Dritte Domland-Gesellschaft (Gesellschaft mit beschränkter Haftung).⁷⁰ In der Information an das Amtsgericht Bremen, Abteilung Handelsregister, wurde festgehalten, dass die meisten Anteile zwischen 1.000 und 10.000 Mark gezeichnet wurden und »dass die Unterzeichner die Versicherung abgegeben haben, dass auf die Stammeinlagen je ein Viertel in bar eingezahlt ist und sich in der freien Verfügung der Unterzeichneten befindet.« Zum Gesellschaftszweck heißt es: »Gegenstand des Unternehmens ist der Ankauf der im Eigentum des St. Petri Waisenhauses in Bremen stehenden, an der Hamburger- und Staderstrasse belegenen ca. 31.200 Quadratmeter großen Grundstücke, die Herrichtung derselben zu Bauarealen, ihre Verwaltung und Veräußerung, sowie die Ausführung aller Geschäfte, welche nach dem Ermessen des Aufsichtsrats damit in Verbindung stehen. Zur Förderung des Gesellschaftszwecks ist die Gesellschaft befugt, andere Grundstücke zu erwerben.«

Dem Gesellschaftsvertrag ist weiter zu entnehmen, dass das Stammkapital 300.000 Mark betrug und sich auf 32 Gesellschafter verteilte, von denen Schüttes Geschäftsfreunde und -partner Anton Adami und Caspar Gottlieb Kulenkampff ebenfalls Anteile hielten – Adami für 23.000 Mark und Kulenkampff für 25.000 Mark. Franz Ernst Schütte selbst hielt 75.000 Mark und fungierte als einer der beiden Geschäftsführer, die der Domgemeinde schließlich 700.000 Mark als Erlös zuführen konnten. Weitere Gesellschafter waren beispielsweise Carl Schütte, Senator Johann Matthias Gildemeister, Hermann Melchers, Carl Eduard Schünemann, Senator Hermann Christian Ferdinand Hildebrand.⁷¹ Die uns inzwischen bekannten Hildebrand und Kulenkampff gehörten zum fünfköpfigen Aufsichtsrat.⁷²

Die politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach dem Ersten Weltkrieg und vor allem die Inflationszeit 1923/24 erschwerte die Situation der Dom-Ländereien an der Hamburger Straße und der Stader Straße. Insbe-

70 StAB D No. 202 D 13. Eintragung ins Handelsregister. In Liquidation. Erlöschen: 1923; Zu vernichten: 1954.

71 Dazu finden sich noch beispielsweise Friedrich Wilhelm Delius, Dr. Carl August Fritze, Kommanditgesellschaft E.C. Weyhausen, Offene Handelsgesellschaft Seekamp & Tewes, Heinrich August Wuppesahl. Nebenbei bemerkt wohnte der Gesellschafter und Kaufmann Johannes Ferdinand Arend Schultz in der heute nicht mehr existierenden Franz-Schütte-Straße 5.

72 Und Bernhard Heye als Neuling.

sondere deshalb hatte der St. Petri Dom 1921 das Waisenhaus Stader Straße 35 abgestoßen und war nach Osterholz gezogen.⁷³

Bezüglich der im Wesentlichen von Franz Schütte initiierten drei Domland-Gesellschaften erscheint hier eine kurze Zwischenbetrachtung geboten. Bei allen Unterschieden waren alle drei in wirtschaftlicher Hinsicht außerordentlich erfolgreich. Während der Erlös aus den ersten beiden für die Restaurierung des St. Petri Doms von 1887–1901 eher zweckgebunden verwendet wurde,⁷⁴ entlastete der Überschuss der dritten das Budget eher allgemein. Weil dennoch die Restaurierung des Doms nicht durchfinanziert war, wurde Franz Ernst Schütte parallel dazu immer wieder als privater Geldgeber, Mäzen und Unterstützer aktiv und übte manches Mal Druck auf seine Geschäftsfreunde aus, es ihm gleichzutun. So stellte er beispielsweise im Januar 1893 die Summe von 150.000 Mark unter der Bedingung zur Verfügung, dass von anderer Seite die gleiche Summe aufgebracht werden würde. »Die Bedingung wurde erfüllt«,⁷⁵ heißt es dazu kurz und schlicht. Für das ganze Projekt Domrestaurierung ist er nach dessen Abschluss im September 1901 vom Bremer Senat mit der Bremischen Ehrenmedaille in Gold und einer Gedenktafel geehrt worden.⁷⁶

Schüttes Engagement an der östlichen Stadtgrenze

Franz Schütte, der Bremer Ring, der Bürgerpark und der Botanische Garten

Anders als beim Komplex von Schüttes Privatgrundstück an der Verdener Straße wird es in diesem Abschnitt (Hamburger Straße östlich bis zur ehemaligen Stadtgrenze und weiter nach Hastedt) um seine persönlichen Intentionen

73 Das verlassene und umgebaute Gebäude an der Stader Straße wurde 1922 von der Schutzpolizei bezogen, die außerdem nebenan für ihre Zwecke große Unterkunftshäuser, Unterrichtsräume, Ställe und Hallen baute.

74 Es nimmt nicht Wunder, dass auch die Stadt Bremen – wenngleich nachträglich – an der überdurchschnittlichen Wertsteigerung der an Osterdeich und Hamburger Straße entstandenen Grundstücke teilhaben und diese nicht nur den Domland-Gesellschaften überlassen wollte. Weil die Stadt Bremen eventuell eine Wertzuwachssteuer plante, wurde eine gerichtliche Klärung ins Auge gefasst und ein Grundstücksgutachten erstellt. Dieses sollte den Wert des Jahres 1885 mit dem Wert gut 10 Jahre später vergleichen und bewerten. DAB C.2.a.No.20. Wie mehrere andere Projekte auch, so verdiente es auch diese Entwicklung, ausführlicher behandelt zu werden, kann aber hier nur angerissen werden.

75 Hubert Wania, *Dreißig Jahre Bremen* (wie Anm. 8), 1. Januar 1893.

76 Ebd., 21. und 22. September 1901.

gehen, die er auch als Mäzen umsetzte. Franz Schütte, der in größeren Zusammenhängen zu denken gewohnt war, wird die wirtschaftlichen Möglichkeiten der an (zukünftigen) Verkehrsachsen liegenden Grundstücke einzuschätzen gewusst haben. So muss es ihm lohnend erschienen sein, östlich der Stader Straße ein direkt am Osterdeich liegendes Binnendeichsgrundstück (heute Autohaus Weller) noch ohne konkrete Verwendung auf Vorrat zu erwerben.

Baudirektor Schröder sah den etwa auf der (ehemaligen) Stadtgrenze verlaufenden Hastedter Ring als Teil eines Ringstraßensystems, das wiederum Teil des Generalbebauungsplans war. Das heutige Hastedt, das 1803 bremische Landgemeinde und 1902 bremischer Stadtteil geworden war,⁷⁷ sollte von der auf der heutigen Georg-Bitter-Straße verlaufenden Ringstraße profitieren.⁷⁸

Zur Abwägung seiner Interessen gezwungen, vertrat Schütte auf der einen Seite die Interessen des Bürgerparks und auf der anderen Seite kraftvoll die der Ersten Domland-Gesellschaft, deren Grundstücke an der östlichen Stadtgrenze durch die geplante Straßenverbindung eine Aufwertung erfahren würden. Während also seine Domland-Gesellschaft von der Ringstraße, die in Hastedter Ring, Schwachhauser Ring, Osterfeuerberger Ring und Waller Ring unterteilt werden sollte, wirtschaftlich profitieren würde, so verlöre seine 1899 gegründete und an den Domland-Gesellschaften orientierte Parkland-Gesellschaft bei einer Durchtrennung des Bürgerparks durch die Ringstraße ihren zusammenhängenden Charakter und der Bürgerpark nähme insgesamt Schaden. So spricht manches dafür, dass die Aufgabe des Projekts Ringstraße in Franz Schüttes Interessenlage begründet war.⁷⁹ Nach Abwägung seiner persönlichen

77 Vgl. Schwarzwälder, Bremen-Lexikon (wie Anm. 2), S. 361.

78 Von früh an war Franz Ernst Schütte Verfechter städtischer Parkanlagen zur Erholung der Bevölkerung und ab 1877 Vorsitzender des Bürgerparkvereins. In dieser Funktion sah er sich bezüglich Erhalt und Erweiterung dieses Parks in der Verantwortung. Um die Vergrößerung und Verbesserung dieser verschiedentlich auch als Volksgarten bezeichneten Anlage finanzieren zu können und wahrscheinlich vom Erfolg der Finanzierung der Domrestauration angeregt, gründete Franz Ernst Schütte im September 1899 die Parkland-Gesellschaft (GmbH). Diese Kapitalgesellschaft mit Bremer Kaufleuten als Gesellschaftern kaufte von der Stadt nahe der Bürgerweide im Parkviertel ein Gelände zwischen Eisenbahn, dem ehemaligen Herdentorsfriedhof und Bürgerpark. Gemäß den von Schütte ausgehandelten Vertragsbedingungen hatte die verkaufende Stadt den Erlös von gut 3 Millionen Mark zweckgebunden zur Finanzierung des 1913 eingeweihten Neuen Rathauses zu verwenden. Buchenau, Die freie Hansestadt (wie Anm. 7), S. 137.

79 So auch Herbert Schwarzwälder, vgl. Schwarzwälder, Bremen-Lexikon (wie Anm. 2), Bd. 2, Stichwort Alexander Schröder, S. 779. Zit. nach Wortmann, S. 16 f.; Bremische Biographie (wie Anm. 2), S. 444. Vgl. auch Schüttes Interessenkollision im Zusammenhang mit der Errichtung der Lagerplätze am Weserufer, S. 113.

Interessen war er wohl die treibende Kraft, von der Ringstraße in der geplanten Form Abstand zu nehmen und im weiteren Verlauf der Dinge nur den diesseits des Bürgerparks gelegenen Schwachhauser Ring sowie den jenseits gelegenen Osterfeuerberger Ring und den Waller Ring tatsächlich zu bauen.

Abgeleitet aus dem Wegfall der Ringstraße hatten sich auch Schüttes Erwartungen an die wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten des angrenzenden Grundstücks deutlich reduziert. So fiel es ihm nicht schwer, das aus wirtschaftlich undefiniertem Interesse im November 1891 gekaufte Grundstück nun bei geänderter Nutzungslage einem guten Zweck zuzuführen und es von dem in Bremen geborenen Gartenarchitekten Georg Bitter mit 1 Million Mark Stiftungsmitteln 1904 als Botanischen Garten anlegen zu lassen.⁸⁰ Die Gartenanlage sollte zur Erholung, aber auch (den Schulkindern) zur Information über Pflanzen dienen und war überwiegend geprägt von typischen Vegetationsbildern, z. B. des Orients, Mexikos und des Kaukasus. Die notwendigen Stiftungsmittel⁸¹ hatte Schütte in Wertpapieren angelegt, deren Wert sich durch die Inflation von 1923/24 schnell reduzierte. Die inzwischen etwa 215.000 Einwohner zählende Stadt Bremen musste deshalb die anfänglich von Schütte getragenen Unterhaltskosten übernehmen, bevor der Botanische Garten 1936/37 nach Bremen-Horn verlegt wurde.⁸²

Franz Schütte und Hastedt

Die Grenze zum außendeichs liegenden Hastedter Suhrfeld verlief vom Weserufer aus gesehen an Jürgenshof vorbei, parallel zur heutigen Erdbeerbrücke auf dem Sommerdeich. Unweit davon am Weserufer und vor dem Weserwehr lag die Flussbadeanstalt Eberlein (von den Hastedtern auch als Hastedter Lido

80 StAB 7,2024-44, Nachlass Franz Ernst Schütte; Schlusszettel, 6.) Adresse: Osterdeich 150. Die Eröffnung fand statt am 17. September 1905. In enger Nachbarschaft zum Botanischen Garten war bereits im Mai 1894 mit der Weserlust am östlichen Rand Bremens ein neues Etablissement im Schweizer Stil entstanden. Das von Hermann Hütte, dem späteren Pächter der 1934 eröffneten Weserterrassen, betriebene Garten-, Konzert- und Ausflugslokal mit Tanz- und Ballsaal sowie Kegelbahnen, war über Jahrzehnte hinweg der Treffpunkt der amüsierwilligen Bremer (und Hastedter), die aus der gartenähnlichen Anlage bei Bier aus Bayern und Wein aus Frankreich einen viel besuchten Ort Bremer Freizeitgestaltung machten.

81 Gespräch mit Dietz Schütte, 2010. Die noch heute aktive Franz-Schütte-Stiftung wird geleitet u. a. von Karl Plump und Dietz Schütte. Vgl. auch Anm. 58.

82 Nachdem 1963 das Areal am Osterdeich sowie rechts und links der Suhrfeldstraße mit Wohnblocks bebaut worden war, wurde im September 1971 die sogenannte Erdbeerbrücke über die Weser freigegeben und 2001 die nördlich weiterführende Georg-Bitter-Straße daran angeschlossen.

bezeichnet). Obwohl es entsprechende Hinweise darauf gibt, ist noch nicht erforscht, ob die ehemals in diesem Bereich gelegene Galopprennbahn (Übungsbahn) mit Franz Ernst Schütte in Verbindung zu bringen ist.⁸³ In Verlängerung des Sommerdeichs verlief die Grenze über den Osterdeich und durchschnitt das heutige Georg-Bitter-Quartier mit Autohäusern und neuer Werder-Halle an der Hermine-Berthold-Straße, um etwa bei den drei Pfählen auf die Stader Straße zu münden.

Für die Bauentwicklung des gesamten Gebiets hinter dem Deich war die frühe Einrichtung der elektrifizierten Straßenbahnlinie 3 von besonderer Bedeutung. Sie förderte noch einmal den Verkauf der Grundstücke und verbesserte die Erreichbarkeit des Botanischen Gartens und der Weserlust für Anwohner und Ausflügler. Auch Hastedt erfuhr mit der Endstation Hohwisch ab März 1912 und der Verlängerung bis Weserwehr ab November 1939 eine verbesserte Anbindung.⁸⁴ Während dem Archiv der Bremer Straßenbahn AG die Einrichtung dieser Linie ab November 1911 zu entnehmen ist, stellt der Geschäftsbericht der Zweiten Domland-Gesellschaft aus dem Jahr 1900 fest, dass »der Betrieb der elektrischen Bahn auf der Hamburgerstraße im Mai eröffnet wurde« und die Grundstücke der Gesellschaft deshalb »immer mehr Beachtung fanden«.⁸⁵

Wie auf der Bremer Seite hatte Franz Ernst Schütte auch direkt anschließend auf der Hastedter Seite mit Kaufdatum 19. Dezember 1899 auf Vorrat für 80.000 Mark ein 20.329 Quadratmeter großes Grundstück zwischen Suhrfeldstraße, geplanter Ringstraße und Hohwisch erworben. Weil das Projekt Ringstraße nicht mehr realisiert wurde, hatte für Schütte auch dieses Grundstück seine wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit verloren. Es ist davon auszugehen,

83 Bremer Nachrichten vom 17. Juni 1934, Vom Weideland zum Sportgelände; vgl. auch Buchenau, Die freie Hansestadt (wie Anm. 7), S. 229.

84 Angelika Timm, Anne Dünzelmann, Wilhelm D. Rathjen, Hastedt – ein Dorf wird zum Stadtteil, Bd. 4, Bremen 1990, S. 20, schreiben bezüglich Verlängerung des Osterdeichs bis Schellenhof und zur Entwicklung in Hastedt, dass sich südlich des historischen Dorfes große Sand- und Dünenberge befanden und es nahelag, diese in den Bau der alten Deiche einzubeziehen. Um 1792 wurde beim heutigen Hansa-Carré ein Schellengut und 1803 eine Papiermühle errichtet. Dieses Anwesen bestand aus zwei unterschiedlich großen Wohnhäusern, einem Branntweinbrennereigebäude, zwei Viehställen, einem Pumpenhaus und drei Häuslingswohnungen, die Anfang der 1930er-Jahre wegen der Ausdehnung der benachbarten Hansa-Lloyd-Werke abgerissen wurden. Die im Binnendeichsgelände gebauten und auf den ehemals außendeichs eingerichteten Hastedter Friedhof zulaufenden Straßen, wie die Drakenburger Straße, die Inselstraße und die Osnabrücker Straße, waren unter der Bedingung genehmigt, dass zwischen je sechs bis acht Häusern ein gepflasterter, gemeinschaftlicher Gang angelegt werden musste.

85 StAB No. 85, Bd. 2, H.R.B. Fol. 396.

dass genau aus diesen Gründen Franz Ernst Schütte am 31. Januar 1910 auch dieses Grundstück an die Straßenbahn verkaufte,⁸⁶ die auf diesem Gelände das angesprochene Depot Hohwisch errichtete.⁸⁷

Zusammenfassung

Franz Ernst Schütte hat vor allem mit dem Aufbau der Domland-Gesellschaften ein erfolgreiches Finanzierungsmodell geschaffen, mit dem die Domländereien am Osterdeich gewinnbringend zu verkaufen waren, um mit dem Erlös die Finanzierung der von 1887–1901 dauernden Domrestauration zu realisieren. Seine Lösungswege zur schnellen Beschaffung von großen Finanzmitteln durch innovative Wertschöpfung sind bislang in Arbeiten zur Bremer Stadtgeschichte und Stadtentwicklung wenig beachtet worden.⁸⁸ Noch weniger bekannt ist, wie es zur Verschränkung der Ersten Domland-Gesellschaft mit schon aus der Vormoderne bekannten Grunddienstbarkeiten gekommen ist, die wiederum verbunden sind mit der wertsteigernden Binnendeichsanschraugung.⁸⁹

Daraus abgeleitet war Schüttes öffentliches Wirken auch sehr eng verknüpft mit der Entstehung des gesamten Osterdeichs, von der Innenstadt bis zum Weserwehr, als verbessertem Hochwasserschutz und als Voraussetzung der Entstehung der größten, hochattraktiven Stadtbereiche im Binnendeichs-

86 Vgl. im Nachlass von Franz Schütte (StAB 7,2024-44) u. a. 14 die Region Vahr, Hastedt (Peterswerder) betreffende Grundstücksverträge. Schon 1904 war im hinteren Teil die Freischule (Hohwisch) gebaut worden – seit 1983 Schulgeschichtliche Sammlung, heute Schulmuseum Bremen.

87 Als großes Manko empfanden es viele Bremer, dass die Linie 3 »zwischen den Kartoffeln« und 1.000 Meter vor dem Weserwehr endete und erst ab November 1939 zum viel bestaunten technischen Meisterwerk an der Weser weiterfuhr – weswegen der Volksmund diese Linie denn auch bald Kartoffelbahn nannte. Siehe dazu auch Peters, Zwölf Jahre Bremen (wie Anm. 8); Bremer Nachrichten vom 3. November 1939.

88 Die Frage, warum viele dieser Zusammenhänge unbekannt sind, hängt wohl mit Besonderheiten der bürgerlichen Kultur (in Bremen) zusammen. Augenscheinlich erschien es den Handelnden wenig opportun, Geschäfte, bei denen man seine wirtschaftlichen und rechtlichen Möglichkeiten bis an die Grenze auszureizen gewillt ist, in der Öffentlichkeit zu kommunizieren. Überdies gibt es auch Grund zur Annahme, dass sehr viele Gespräche nicht in Amtsstuben, sondern in den herrschaftlichen Rauchsalongen nach größerem Abendessen stattfanden und deshalb selten Schriftform erlangten und in Archiven landeten.

89 Weil es im gesamten Verlauf des Osterdeichs diverse davon gab, kann man von einer Art Modeerscheinung des bremischen Bürgertums des 19. Jahrhunderts sprechen.

gelände.⁹⁰ Gleichsam komplettiert wird diese Funktion durch den Einbau von Unterprojekten, die ohne unmittelbares Mitwirken von Franz Schütte entstanden sind, wie Aspekte der Weserkorrektur, Lade-, Lösch- und Lagerplätze am Weserufer und die Entstehung der Pauliner Marsch als Sportgelände mit einem modernen Stadion.

Am Beispiel der vom Privatmann Franz Ernst Schütte an der Verdener Straße entwickelten Gartenanlage mit Bebauung wird das Grundverständnis und der Wandel von privilegiertem Leben in diesen Jahren deutlich. Auch an der Entwicklung eines einfachen Grundstücks mit wirtschaftlichem Potenzial bis zum Botanischen Garten mit nachfolgender Schenkung an die Stadt wird ein vielschichtiger Wandel erfahrbar.

Als geistiger Vater der herrschenden Grunddienstbarkeiten und auch als geistiger Vater der damit ausgestatteten Domland-Gesellschaften und damit als Vater der gesamten Konstruktion kreierte Franz Ernst Schütte vielschichtige »Win-win-Situationen« für den St. Petri Dom, die Stadt Bremen, einen Teil der Bauerschaft, die Eisenbahn – nicht zuletzt auch für einige Bremer Kaufleute und Gesellschafter.

Wenn auch dieser Beitrag nur einen Ausschnitt von Franz Schüttes Aktivitäten darstellt, wird seine Bedeutung für seine Vaterstadt Bremen sichtbar. Erstaunlich ist, dass diese herausragende historische Bremer Persönlichkeit in den letzten Jahrzehnten in der allgemeinen Wahrnehmung in Bremen kaum mehr präsent gewesen ist.⁹¹

90 Die Vorgängerdeiche, Punkendeich, Eisenradsdeich, Langen Deich und Hastedter Deich waren auch nach Fertigstellung des Osterdeichs noch anfänglich dessen Namensgeber. Erst Jahre nach Fertigstellung setzte sich auch amtlich der Name Osterdeich durch. Einige wenige Reste dieser Vorgängerdeiche sind noch heute erkennbar. So findet man am sogenannten Bleicherpad, nahe der Mozartstraße, Reste einer Mauer, die wohl zum Punkendeich gehörte. Im nördlichen Bereich des Brommyplatzes ist ein Rest des Langendeichs erkennbar. Im Kreuzungsbereich Hastedter Heerstraße/Malerstraße und weiter parallel westlich der Malerstraße vor der Schule Alter Postweg ist mit einem Wall der Rest des Hastedter Deichs zu erkennen.

91 Nicht zuletzt sichtbar daran, dass ein Teil der Franz-Schütte-Allee 1994 in Richard-Boljahn-Allee umbenannt worden ist.

Hoboken – Ein Lloydterminal bei New York (1863 bis 1917)

Von Christian Ostersehlte

Für Dr. Ulrich Weidinger, Bremen – Mediävist, Hafenhistoriker,
Gesprächspartner und Freund

Hoboken 1889 – ein Bericht

1889 schilderte Dr. Eduard Papellier¹, ein Schiffsarzt des Norddeutschen Lloyd (NDL), in seinen »Reisebilder[n] aus dem transozeanischen Dampferverkehr«² eine Schiffsabfahrt in Hoboken:

»Glühend heiss liegt die Luft heute über dem Hafen von New-York; nicht die leiseste Brise kräuselt das blaugrüne Wasser des Nordriver, der New-York von der Schwesterstadt Hoboken trennt, oder besser mit ihr verbindet, da Dutzende von Dampffähren in circa zehn Minuten die Passage vermitteln und bald hier, bald dort Tausende von Menschen ans Land werfen. Die beiderseitigen Ufer des Hudson-River sind denn auch so dicht mit Hunderten von Docks, Werften und Dampfschifflandeplätzen garniert, dass für Gebäulichkeiten anderen Charakters überhaupt kein Raum mehr vorhanden. Alle grossen transatlantischen Kompagnien haben ihre Docks oder ihren Pier³, wie der Amerikaner sagt, an den Ufern des Nordriver, da hier der Wasserstand zu jeder Zeit Schiffsbewegungen gestattet, was auf dem schmaleren Eastriver nicht so der Fall, über den bekanntlich jene grandiose Brücke nach Brooklyn führt, an deren Fertigstellung deutsche Ingenieure nicht das kleinste Verdienst haben. Wir

- 1 Laut Bremer Adressbuch 1889–1891 war er nicht in Bremen, Bremerhaven oder Geestemünde wohnhaft. Der Verlagsort Ansbach sowie ein Gedicht des Verfassers an seine in Bayreuth lebende Schwester deuten auf dessen Herkunft, möglicherweise auch den Wohnort hin.
- 2 Eduard Papellier, *Reisebilder aus dem transozeanischen Dampferverkehr*, Ansbach [1889]. Kritikwürdig an dieser Quelle sind ein Hang zur Übertreibung sowie eine für den frühen Wilhelminismus typische Deutschtümelei, jedoch kein Nationalismus.
- 3 In der älteren Literatur wird Pier meist als Maskulinum gebraucht, laut Duden (Bd. 5, 6. Aufl., 1997, S.627) ist dies noch statthaft, doch die neuere Praxis bevorzugt im maritimen Zusammenhang das Femininum.

sind auf der Fahrt über den Nordriver, die Millionenstadt New-York mit ihrem erdrückenden Getriebe, das kaum in der Mittagszeit etwas nachlässt, liegt hinter uns. Da und dort sehen wir aus riesigen roten und schwarzen Schornsteinen dichten Rauch aufsteigen; dies und der im Top wehende ›blaue Peter‹ erinnern uns, dass jene Paläste des Weltverkehrs Dampf aufmachen, und dass heute Steamertag ist. Wenn auch täglich Dutzende von grösseren Dampfern ein- und auslaufen, so kann der Weltverkehr doch nur mit den grössten und leistungsfähigsten Linien rechnen, und der Abgang ihrer Boote⁴, die den Post- und Passagierverkehr vermitteln, bedingt den Begriff ›Steamertag‹.

Für New-York ist dies der Mittwoch und Sonnabend, aber nur eine Linie und zwar eine deutsche, der Bremer Lloyd, ist im stande, jederzeit einen Mittwoch- und Sonnabend-Schnelldampfer laufen zu lassen, ja während einiger Monate im Jahr, zur Zeit des Hauptreiseverkehrs selbst noch ein Dienstag-Boot einzustellen. Diese Boote laufen nicht von der New-York-Seite, sondern von der Westseite des Nordrivers, von der ganz deutschen Stadt Hoboken aus, der wir uns soeben, mit der Dampffähre den Hudson kreuzend, nähern. [...]

Das Fährboot, welches uns von New York herüber bringt, ist übervoll. In seiner Mitte halten eine Anzahl Wagen mit Passagieren für den Bremer Schnelldampfer; Hundert Andere werden von Hunderten an das Schiff geleitet, um ihnen einen letzten Abschiedsgruss nachzuwinken. Einer von den vielen deutschen Vereinen begleitet seine Sangesbrüder mit einer Musikbande an bord, und das Hudson-Ufer hallt wieder von deutschen Liedern, die von den schrillen Pfiffen der vielen Dampfboote, welchen wir begegnen, nur zu oft unterbrochen werden. Unser Fährboot nähert sich jetzt seiner Landestelle in Hoboken, und wir sehen in zwei grossartige Dockanlagen, die des Bremer Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Paquetboot-Gesellschaft hinein, der beiden Postlinien, welche Deutschland mit New-York verbinden, von denen aber nur die erste dank ihren 9 Schnelldampfern internationale Post-Bedeutung hat. Wir sehen jetzt drei von diesen Kolossen, ›Ems‹, ›Saale‹ und ›Fulda‹ am Pier liegen; die ›Fulda‹ ist gestern Nachmittag von Deutschland abgelaugt, die EMS geht heute als Dienstag-Boot nach Deutschland zurück und wird morgen von der ›Saale‹ gefolgt, während die ›Fulda‹ Sonnabend wieder den heimatlichen Gewässern zusteuert, nachdem ihr am Freitag durch die ›Trave‹ noch Grüsse von ›zu hause‹ mitgebracht wurden. In dem hufeisenförmig gebauten Dock, dessen Gesamtanlage für fünf Dampfer Raum bietet, herrscht heute eine Hitze, wie man sie sonst nur im äquatorialen Afrika

4 Hier Synonym für Schiffe. Im Amerikanischen (›boats‹) wird es bis heute verwendet.

findet.⁵ Trotzdem wogen hier Tausende von Menschen durcheinander, hunderte von Kisten und Koffern sind am Quai aufgetürmt und werden von gewandten Händen mittels der Dampfwinden an Bord gebracht. [...] Es ist zehn Minuten vor drei Uhr, da jagen zwei vierspännige Wagen im schärfsten Trab über die schweren Dielen des Docks, donnernd Jedem ein ›Ausweichen‹ zurufend. Es ist die Post, das letzte, was an Bord kommt. Grosse Leinensäcke mit schwarz-weiss-roter Einfassung enthalten die deutsche Post, schwerfällige gelbe Ledertaschen gehen nach Englands Küste, amerikanische und holländische Postbeutel, selbst hier und da ein französischer, suchen sich nach Möglichkeit mit den anderen zu vertragen. Längst hat der weitschallende Ton des Gong die Hunderte von Besuchern von bord gewiesen, die Vertrauen erweckende Gestalt des weissbärtigen Kapitäns ist auf der Brücke erschienen, zwei starke Schlepper liegen neben dem grossen Dampfer, um ihm beim Herausgehen, bei dem oft hinderlichen Strom des Rivers und seinem doch relativ beschränkten Fahrwasser Hilfe zu leisten. [...]

Doch schon sind die drei Signale der Dampfpeife verhallt, die Laufplanken sind losgeworfen und das Schiff, mit dem Hinterende voran, in langsamer Bewegung, die sich jedoch von Sekunde zu Sekunde steigert, so dass es das Dockende bereits in raschem Vorbeigleiten passiert. Wir sehen herab auf ein Mosaik von Hüten und wehenden Taschentüchern, Hunderte stehen Schulter an Schulter gepresst [...] Wir sind unter den Klängen unserer Schiffskapelle in der Mitte des Stromes angelangt, und bereits kommen von der anderen Seite die englischen und französischen Boote, von unserer Seite vielleicht noch ein Hamburger heraus. Unser Schiff ist in den richtigen Kurs gebracht, die beiden Schlepper werfen ihre Trossen los,⁶ und langsam dampft unser Boot an dem Häusermeer New-Yorks vorbei, den Strom hinunter.«⁷

5 Sicherlich eine Übertreibung.

6 Obwohl bis heute die amerikanischen Schlepper in der Seeschiffsassistentz die Schiffe vorzugsweise drücken statt sie auf den Haken zu nehmen (vgl. Anm. 263), dürfte man in diesem Fall das Schiff herausgeschleppt haben.

7 Papellier (wie Anm. 2), S. 30–33.



Abb. 1 (oben): Der Hudson River zwischen Manhattan und Hoboken aus der Vogelschau (um 1890). Hoboken mit der Erhebung Castle Point befindet sich etwa in der Mitte. (Bildausschnitt aus dem Album: Souvenir des Norddeutschen Lloyd, o. D.)

Abb. 2: Bildquellen über die Lloydanlagen vor 1900 sind sehr rar. Dieser Stich stammt aus der Zeit zwischen 1863 und 1871, bevor die dritte Pier erworben wurde. (Staatsarchiv Bremen)

*Der Norddeutsche Lloyd (NDL) und Hoboken*⁸

Der 1857 gegründete NDL,⁹ einst Bremens größte Reederei, 1970 mit seinem bisherigen Konkurrenten, der 1847 entstandenen Hapag¹⁰ aus Hamburg zum Schifffahrtskonzern Hapag-Lloyd fusioniert und heutzutage nur mehr an der Elbe ansässig, bietet trotz einer problematischen Primärquellenlage¹¹ genügend Stoff noch für künftige Historikergenerationen. Das betrifft das Schiffsmaterial, das technik- und kulturgeschichtlich viel hergibt, sowie die übergeordnete Organisation des Lloyd sowie seine weltwirtschaftliche und handelsgeschichtliche Bedeutung.

Von Anfang an war der Nordatlantikdienst, zunächst nur nach New York, neben dem Englanddienst und der Weserschifffahrt eines der Standbeine des NDL. Die Verbindung über den Atlantik stellte im 19. und 20. Jahrhundert

- 8 Der Verfasser dankt Arnold Kludas, Grünendeich, für die Anregung zu diesem Thema. Ferner dem Staatsarchiv Bremen, der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven, dem historischen Archiv der Hapag-Lloyd AG, Hamburg, dem Archiv der Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH (HDW) in Kiel, Dirk J. Peters (Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven), Dr. Hartmut Bickelmann (Stadtarchiv Bremerhaven), Harald Focke, Bassum, Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, Prof. Dr. Rainer Slotta, Bochum, Kapitän Rainer Schumacher, Unterweser Reederei/URAG, Bremen, in den USA: Rebecca Torsell M. Sc. und Alissa Cafferky (beide Steamship Historical Society of America, East Providence, RI), Louisa Watrous und Maribeth Bielniski (Mystic Seaport, CT), David Webster (Hoboken Historical Museum), Chris Coulter (Easley, SC), Al Trojanowicz (Middle Village, NY), Norman J. Brouwer (South Street Seaport Museum, New York), Daniel Maye (George F. Mand Library, Fire Academy, Randall's Island, New York), Catherine S. Medich (New Jersey State Archives, Trenton NJ) und William H. Miller (Secaucus, NJ) für freundliche Unterstützung.
- 9 Eine Literaturübersicht, ein Verzeichnis über die einschlägigen Aufsätze in diesem Jahrbuch und Angaben über die Quellenlage bei Christian Ostersehlte, Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857–1970), in: *Brem. Jb.* 86, 2007, S. 176–178 (Anm. 1, 3). Seither sind nachzutragen: Dirk J. Peters, *Der Norddeutsche Lloyd in Bremen als »Global Player«*, in: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern*, Bd. 87, 2008, S. 177–197; Harald Focke, *Projekt 6/53. Ein gescheiterter Passagierschiffsentwurf des Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd*, in: *Brem. Jb.* 88, 2009, S. 207–234.
- 10 Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. Die gefälligere Bezeichnung Hamburg-Amerika Linie wurde 1893 eingeführt.
- 11 Ein erhaltenes Aktenverzeichnis von 1937 listet zwar Hoboken (gemeint sind sicherlich die Pieranlagen, womöglich auch der Brand) als Stichwort auf, doch diese Akten sind verschollen, vermutlich verloren: Staatsarchiv Bremen (StAB) 752-06 (Registraturakte).

einen bedeutenden Faktor deutsch-amerikanischer Wirtschaftsgeschichte dar,¹² zumal nach der Mitte des 19. Jahrhunderts die US-amerikanische Handelschifffahrt in ihrer Bedeutung erheblich zurückging¹³ und die Europäer auf dem Nordatlantik dominierten. Neben großformatigen wirtschafts- und auswanderergeschichtlichen Darstellungen¹⁴ lohnen sich beim Nordatlantikdienst Untersuchungen über Aspekte der deutsch-amerikanischen Wirtschafts- und Kulturgeschichte.¹⁵

Welthafen New York – hinter dieser plakativen Formel verbirgt sich ein komplexes Gesamthafensystem, das bis in das 20. Jahrhundert hinein nicht allein auf Manhattan mit seinen legendären fingerförmigen, rechtwinklig in den Hudson und den East River gebauten und heute nur noch in wenigen Exemplaren erhaltenen Piers beschränkt war, sondern sich über die Stadt-, teilweise sogar über die Staatsgrenzen von New York erstreckte. In östlicher Richtung liegt auf Long Island der bedeutende, 1898 in New York eingemeindete Hafenvorort Brooklyn, westlich von Manhattan schließt sich der US-Bundes-

- 12 Noch heute lesenswert: Ludwig Beutin, *Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten*, Bremen 1953. Eine neue, fast gleichlautende Arbeit: Lars Ulrich Scholl (Hrsg.), *Bremen und Amerika. Die Verbindung der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten* (Jb. der Wittheit 2008/2009), Bremen 2010; Zu den politischen Beziehungen: Reinhard R. Doerries, *Kaiserreich und Republik. Deutsch-amerikanische Beziehungen vor 1917*, in: Frank Trommler (Hrsg.), *Amerika und die Deutschen. Bestandsaufnahme einer 300-jährigen Geschichte*, Opladen 1986, S. 353–366.
- 13 Ein allgemeiner Überblick bei Jeffrey J. Safford, *The United States merchant marine in foreign trade, 1800–1939*, in: *Business history of shipping*, Tokio 1985, S. 91–118.
- 14 Stellvertretend für ein breit gefächertes Genre: Rolf Engelsing, *Bremen als Auswandererhafen 1683–1880*, Bremen 1961 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 29); 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; Trommler (wie Anm. 12); Arno Armgort, *Bremen – Bremerhaven – New York. Geschichte der europäischen Auswanderung über die Bremischen Häfen*, Bremen 1991; 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; Diethelm Knauf, Barry Moreno (Hrsg.), *Aufbruch in die Fremde. Migration gestern und heute*, Bremen 2009.
- 15 Das 1987 gegründete Deutsche Historische Institut in Washington D.C. schenkt trotz eines vielfältigen Forschungsprogramms bis heute dem maritimen Aspekt deutsch-amerikanischer Geschichte kaum Beachtung, siehe www.ghi-dc.org.

staat New Jersey mit weitläufigen Umschlaganlagen in Elizabeth und Newark an.¹⁶

Hierzu zählte in historischer Zeit der langjährige Terminal des Lloyd in der gegenüber von Manhattan am Hudson¹⁷ gelegenen Hafenstadt Hoboken, wo von 1863 bis zum Kriegsausbruch 1914 die Liner des Lloyd an- und ablegten und von einer komplexen Landorganisation, die in dem eingangs zitierten Text nur bruchstückhaft sichtbar wird, abgefertigt wurden. Der IV. Offizier des 1900 ausgebrannten Lloyd dampfers »Bremen«, der Ende April/Anfang Mai 1899 etwa eine Woche lang in Hoboken lag, bevor es mit Passagieren und einer Getreideladung wieder nach Bremerhaven zurückging, war von der Organisation in den Docks am Hudson sehr angetan:

»Die Zeit in New York¹⁸ hatte mich des weiteren mit dem Dienst bekannt gemacht und sah ich, wie mustergültig der ganze Betrieb beim Lloyd war. Alles arbeitete Hand in Hand, für alles war gesorgt, denn sonst wäre eine solch glatte Abwicklung auch gar nicht möglich gewesen. In jedem bedeutenderen Hafen unterhielt man eine Inspektion, und wenn ein Dampfer ankam, war alles schon vorbereitet, und in ›no time‹ waren die Vorbereitungen für die Fortsetzung der angefangenen oder neuen Reise getroffen.«¹⁹

Wenn in den zeitgenössischen Veröffentlichungen und der heutigen Literatur vom Liniendienst Bremerhaven–New York jener Zeit zu lesen war und ist, so ist dies nur im übertragenen Sinne²⁰ zu verstehen. Schließlich bildete die da-

16 Zur Frühzeit: Robert Greenhalgh Albion, *The Rise of New York Port* [1815–1860], Newton Abbot 1970 (Nachdruck der Ausgabe von 1939). Einen visuellen Überblick für das 20. Jahrhundert vermittelt das reich illustrierte Buch von William H. Miller, *New York Shipping*, London 1996, dort eine Übersichtsskizze (S. 3). Vgl. die Übersichtskarte bei George Matteson, *Tugboats of New York: An illustrated history*, New York 2005, gegenüber S. 1. Über die noch heute erhaltenen Piers gibt der Kartenteil eines aktuellen Reiseführers Auskunft, z. B. Marco Polo. New York, Ostfildern 2008 (15. Auflage), S. 128, 132, 136.

17 In älteren Quellen North River genannt.

18 Tatsächlich: Hoboken.

19 Oscar Schulz, *Im Strom der Gezeiten. Vom Windjammer-Moses zum Dampfer-Kapitän*, Hamburg 1998, S. 317. Insgesamt blickte Schulz (1875–1940) auf seine knapp einjährige Fahrtzeit (1899–1900) als Lloydoffizier negativ zurück. Wegen eines handfesten Streits mit dem Kapitän befand er sich zum Zeitpunkt des Brandunglücks nicht mehr an Bord der »Bremen«.

20 Auch die frühe niederländische Literatur über die Holland-Amerika-Lijn (HAL, s. u.) verwendet den Namen New York für Hoboken, vgl. A. J. Bothenius Brouwer, *Holland-Amerika-Lijn, o. O.*, 1918; M. G. de Boer, *The Holland-America-Line. 1873–1923*, Rotterdam, 1923.

mals schon die Zeitgenossen faszinierende amerikanische Ostküstenmetropole das Ziel von Passagieren, ihren Sehnsüchten und Erwartungen. Nur eine kurze Fährfahrt über den Hudson entfernt lag Hoboken.

Im »Garden State«, wie New Jersey bis heute volkstümlich genannt wird, betrieb seit dem Ende des 19. Jahrhunderts eine republikanische Mehrheit eine kartellfreundliche Politik. 1910 wurde der spätere demokratische US-Präsident Woodrow Wilson (1856–1924) Gouverneur, modifizierte die bisherige Praxis, gab sie aber nicht auf.²¹ Diese wirtschaftspolitische Ausrichtung dürfte der schon früher angelaufenen Industrieansiedlung auf der New York gegenüberliegenden Flussseite zugute gekommen sein.

Während der Kolonialzeit sowie in der Frühzeit der USA diente der Landstrich, auf dem heute die Stadt Hoboken steht, den New Yorkern als Naherholungsgebiet, ehe die Industrialisierung seinen Charakter veränderte. Hoboken wurde 1863 Endpunkt einer Eisenbahnlinie, die das westliche Ufer des Hudsons, auf dem 1807 das erste amerikanische Dampfschiff »Clermont« verkehrte, mit dem Hinterland verband. Fährdienste als Teil eines komplexen Netzes, das sich nördlich und südlich von Hoboken fortsetzte, führten hinüber nach New York. 1774 begann man, den Hudson regelmäßig mit Segelbooten zu überqueren, 1811 verkehrte mit der »Juliana« die erste Dampffähre. 1888 kam der erste Schraubenfährdampfer »Bergen« in Dienst, 1900 verbanden vier Fährlinien Hoboken mit Manhattan. 1908 wurde ein Eisenbahntunnel unter dem Hudson eröffnet. Weitere Unterquerungen (Holland- und Lincoln-Tunnel 1930/1937) führten bis 1967 zur Einstellung der Fährdienste von und nach Hoboken. Seit 1986 verkehren wieder einige Personenfähren über den Hudson, doch sie haben nicht die frühere Bedeutung.

Die günstige Verkehrsanbindung über den Fluss führte zur Ansiedlung von Lebensmittel-, Gebrauchsgüterindustrie und Schiffbau, zur Errichtung von Hafenanlagen sowie 1870 zur Gründung einer noch heute existierenden Technischen Hochschule, dem Stevens Institute of Technology. Zunächst gehörte Hoboken zum benachbarten Ort New Bergen, erhielt aber trotz seiner begrenzten Ausdehnung am 28. März 1855 Stadtrechte. Das eigentliche Stadtgebiet umfasst lediglich 1,39 Quadratmeilen (5,1 Quadratkilometer). Noch 1965 zählte es zu den besonders dicht besiedelten Gegenden der USA.²² Eine

21 Hinweis bei Klaus Schwabe, Woodrow Wilson. Ein Staatsmann zwischen Puritanertum und Liberalismus (Persönlichkeit und Geschichte, Bd. 62), Göttingen 1971, S. 20–23.

22 Der Name ist nicht etwa niederländischen Ursprungs (vgl. New York, vor 1664 Nieuw Amsterdam). Er hat mit dem Stadtteil gleichen Namens in Antwerpen nichts zu tun. Ursprünglich hieß die Gegend Hobocan Hackingh (indianisch: Land der Tabakspfeifen, die in indianischer Zeit dort hergestellt wurden): Artikel Hoboken in *Encyclopaedia Americana*, Bd. 14, New York 1965, S. 305; Patricia

Volkszählung registrierte 1900 59.364 Einwohner. Man schätzte, dass etwa ein Fünftel von ihnen in Deutschland geboren war. Hoboken war wirtschaftlich und kulturell stark vom deutschamerikanischen Bevölkerungsteil geprägt, so in der Hotellerie, durch den deutschen Club oder in Unterhaltungstheatern mit deutschsprachigen Stücken.²³ Von diesem Einfluss finden sich heute noch Spuren.²⁴ Wegen des sozialen und wirtschaftlichen Strukturwandels ist inzwischen die Bevölkerungszahl zurückgegangen (2006: 39.853 Einwohner).²⁵ Seit 1908 kann man Hoboken von Manhattan aus mit einer Schnellbahn erreichen.²⁶ Baulich erinnert noch vieles an die Zeit um 1900.

Florio Colrick, *Images of America. Hoboken*, Charleston SC 1999; Hoboken Historical Museum (Hrsg.), *Greetings from Hoboken. A Postcard History*, Hoboken NJ 2008, S. 22–26, 88–91. Das Hafenleben wird dargestellt bei William H. Miller, *On the Waterfront. The Great Ships of Hoboken*, Hoboken NJ 2005, zu den Fähren S. 88–99. Zwei regionalgeschichtliche Arbeiten: Daniel Van Winkle (Hrsg.), *History of the Municipalities of Hudson County, New Jersey, 1630–1923*, New York 1924; Arthur G. Adams, *The Hudson through the years*, Westwood NJ 1983, u. a. S. 234. Zu den Fährdiensten ebd. S. 51–57, 137–167, 297; vgl. John G. Bruce, *Crossing the Hudson*, in: *Sea Breezes*, Bd. 17, 1954, S. 166–172. Ergänzend: Jessica DuLong, *My River Chronicle. Rediscovering America on the Hudson*, New York 2009. Schließlich danke ich David Webster, Hoboken Historical Museum, für ein aufschlussreiches Gespräch in Hoboken am 4. Mai 2010.

- 23 Einige Beispiele für deutsche Firmen und Kultureinrichtungen nennt Robert Gordon, *The Great Harbour Fire: The North German Lloyd Disaster of 1900*, in: *New Jersey History*. Vol. 100, Nos. 3–4, Fall/Winter 1982, S. 1; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 170–177, 194. 1889 charakterisierte Papellier (wie Anm. 2) den deutschen Einfluss in Hoboken als übermächtig (S. 31). Zum 50-jährigen Jubiläum der Stadtrechte griff ein Organ des NDL den deutschen Einfluss in einem Stimmungsbild auf: *Lloyd-Nachrichten*, Nr. 55, 5/1905, S. 641. Vgl. Michael Just, Agnes Bretting, Hartmut Bickelmann, *Auswanderung und Schiffsfahrtsinteressen. »Little Germanies« in New York. Deutschamerikanische Gesellschaften*, Stuttgart 1992. Stellvertretend für weitergehende Studien stehen einige Beiträge bei Trommler (wie Anm. 12). – Das Museum in Hoboken hat der deutschen Präsenz 2002 eine eigene Ausstellung mit einem Begleitheft gewidmet: Ken Schultz (Hrsg.), *Destination Hoboken. The Great Ocean Liners of Hamburg-American & North German Lloyd. An exhibition at the Hoboken Historical Museum June 30, 2002–October 1, 2002*, Hoboken NJ. 2002.
- 24 So findet sich an der heutigen St. Matthew Church in der Hudson Street die Inschrift: »Evangelisch-Lutherische St. Matthäus-Kirche. Errichtet 1877«.
- 25 Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 32–39; Homepage Stadtverwaltung Hoboken: www.hobokennj.org.
- 26 Bezeichnung seit 1962: PATH/Port Authority Trans-Hudson, Homepage: www.panynj.gov/path.

Gleich nach der Gründung 1857 stellte sich die Frage nach einer angemessenen Repräsentanz des NDL in New York. Hier spielten Vorgänge und Rücksichten aus der Gründungsphase die entscheidende Rolle, als das notwendige Kapital bei auswärtigen Bankhäusern beschafft werden musste. Der Dessauer Kreditanstalt wurde wegen ihres Engagements die Übernahme der Lloydagentur durch ihre New Yorker Niederlassung zugestanden. Doch nach Ausbruch des amerikanischen Bürgerkriegs 1861 ging sie in Konkurs, sodass der NDL die Agenturgeschäfte der dortigen Firma Oelrichs & Co. übertrug. Diese Firma war 1797 von dem nach New York ausgewanderten Onkel Caspar des Lloydgründers H.H. Meier gegründet worden. Seit 1800 führte sie zunächst die Bezeichnung C. & H.H. Meier.²⁷ Oelrichs & Co. wirkte für die bremische Großreederei bis zum Krieg als New Yorker Agentur mit Sitz am Broadway.²⁸ Die aus Bremen stammende Familie Oelrichs war mit der US-amerikanischen Wirtschaftselite vernetzt.²⁹

Von Anfang an zählte der Nordatlantikdienst, der britische und französische Häfen am Englischen Kanal einbezog, zu den zentralen Geschäftsfeldern des NDL. »Die nordamerikanische Fahrt, den wichtigsten und bedeutendsten Teil unseres Schiffahrtsbetriebes [...]«,³⁰ hieß es offiziell bereits 1858 vor der Eröffnung, »Hauptquelle unserer Einnahmen«³¹ 1870, »Schwerpunkt unseres Geschäfts«³² 1877. Doch der Anfang war hindernisreich. 1858 konnte die Verbindung nur mit zwei statt wie vorgesehen mit vier Dampfern bedient werden. Hinzu kam eine Weltwirtschaftskrise, die 1857 von den USA ausgegangen war. Danach drückte der amerikanische Bürgerkrieg (1861–1865) auf das Geschäft. Das zu den Nordstaaten gehörende New York konnte von der internationalen

27 Friedrich Hardegen, Käthi Smidt, H.H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd, Leipzig 1920, S. 3, 5, 133.

28 Jahrbuch NDL 1913/14, S. 566.

29 Just, Bretting, Bickelmann (wie Anm. 23), S. 150; Edwin Drechsel, Norddeutscher Lloyd Bremen. 1857–1970. History-Fleet-Ship Mails. Volume One, Vancouver B. C. 1994, S. 115–116; zur Frühzeit der Firma: Franz Josef Pitsch, Die wirtschaftlichen Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 42), Bremen 1974, S. 82, 198–200.

30 Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857–1906, Bremen 1907 (nicht durchgehend paginiert, im Folgenden abgekürzt NDL 1857–1906), Jahresbericht an die Generalversammlung (im Folgenden BGV) 27. April 1858.

31 NDL 1857–1906 (BGV 20. April 1870).

32 Ebd. (BGV 30. April 1877).

Schiffahrt weiterhin angelaufen werden, weil die schwache Marine der Konföderierten dies nicht unterbinden konnte.³³

In seinen ersten fünf Jahren verzeichnete der Amerikaverkehr im Passagier- und Frachtgeschäft eine allmähliche Steigerung. Der Frachttransport ist in seiner Bedeutung keineswegs zu unterschätzen, steht aber stets im Schatten der zeitgenössischen Quellen wie der späteren Literatur, was an der glamourösen Faszination und der Bedeutung des Passagierdienstes als Hauptverkehrsträger liegt. Im Großen und Ganzen entsprachen die Konjunkturkurven in der Frachtbeförderung denen im Fahrgastdienst (Tabellen 1, 2). Hinzu kam die Postbeförderung, die bereits 1858/59 vertraglich geregelt worden war.³⁴

Zunächst befanden sich die Abfertigungsanlagen des Lloyd in New York in Höhe der Chambers Street in Manhattan.³⁵ Dabei blieb es, als Hapag und Lloyd sich Ende 1861 auf einen losen Gemeinschaftsdienst auf dem Nordatlantik verständigten. Er wurde im Februar des folgenden Jahres wirksam und sah wöchentliche Abfahrten nach Europa vor. In diesem Zusammenhang wird die Pier 30 als Terminal der Lloyd-Dampfer erwähnt.³⁶ Doch Ende 1863 verlegte der Lloyd seine Abfertigung auf die andere Seite des Hudsons nach Hoboken, weil die Einrichtungen in New York rasch zu klein geworden waren.³⁷ Die Hapag hatte zunächst ihre Segler, ab 1856 ihre Dampfer ebenfalls in Manhattan abfertigen lassen und 1855 dort einen Liegeplatz angemietet, zog aber nun mit der Bremer Konkurrenz auf die andere Flussseite.³⁸

Trotz der Lage Hobokens war das neue Domizil für die beiden deutschen Gesellschaften nach wie vor günstig. Das lag an den Dampffähren hinüber nach New York sowie an der im gleichen Jahr geschaffenen Eisenbahnanbindung. Sie erschloss weiträumig das Hinterland, darunter für die deutsche Aus-

33 Ostersehle (wie Anm. 9), S. 186–187, vgl. Hermann Wätjen, *Aus der Frühzeit des Nordatlantikverkehrs. Studien zur Geschichte der deutschen Schiffahrt und deutschen Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bis zum Ende des amerikanischen Bürgerkriegs*, Leipzig 1932.

34 Einige Angaben hierzu im materialreichen, aber sehr unausgewogenen Werk von Drechsel (wie Anm. 29), S. 57–62. Vgl. NDL 1857–1906 (BGV 18. April 1859, 24. April 1860).

35 Im ältesten Teil von Manhattan, wo noch nicht das nummerierte Straßensystem einsetzt, siehe Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, Bd. 1 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 18), Bremerhaven und Hamburg 1986, S. 31.

36 Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*. Bd. I 1857–1883, Bremen 2001, S. 84.

37 Kludas (wie Anm. 35), S. 31.

38 Arnold Kludas, *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*. Bd. 1: 1847–1900, Bremen 2007, S. 19, 26.

wanderung so wichtige Ziele wie die Großen Seen und den Mittleren Westen. Namhafte Bahngesellschaften wie Erie, Lackawanna, Pennsylvania, Baltimore & Ohio endeten in Hoboken. Vom in den 1880er-Jahren erbauten Bahnhof zum Lloydterminal war nur ein kurzer Fußweg zurückzulegen.³⁹ Auch andere europäische Reedereien waren präsent. Besonders lange – von 1882 bis 1963 – hat die 1873 in Rotterdam gegründete Nederlandsche-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (Holland-Amerika-Lijn/HAL) das Hafengebilde in Hoboken geprägt.⁴⁰

Die »Weser-Zeitung« vom 18. Januar 1864 lieferte eine genaue Beschreibung der deutschen Anlagen, allerdings mit einem penetrant werblichen Unterton:

»Das neue Gelände gehört der Hoboken Land-Company⁴¹ und ist mit den eigens für diesen Zweck darauf construirten Räumlichkeiten vorläufig den beiden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften für einen Zeitraum von 10 Jahren zur Benutzung überlassen. Das Grundstück ist zu zwei Landungsplätzen eingerichtet worden, von welchen der eine von der Hamburger und der andere von der Bremer Linie benutzt wird. Die beiden fast unmittelbar an einander grenzenden Plätze bilden jedoch je-

39 Gordon (wie Anm. 23), S. 2; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 12–21. Trotz gravierender baulicher Veränderungen am Hudsonufer lässt sich die Topografie noch heute gut nachvollziehen.

40 1882 mietete die HAL vorübergehend eine Pier in Höhe der Hudson Street von der Pennsylvania Railroad Company, 1889 nördlich des späteren Lloydterminals eine Pier in Höhe der 5th Street, 1893 eine weitere bei der 7th Street, die aber 1898 für eine günstiger gelegene Pier nahe der 6th Street aufgegeben wurde. Die gesamte Anlage wurde 1946 käuflich erworben. Nachdem bereits 1955 in Manhattan neue Piers in Benutzung genommen wurden, zog 1963 der Passagierdienst auf die New Yorker Seite zur noch heute existierenden Pier 40 um. 1971 stellte die HAL den Passagierdienst auf dem Nordatlantik ein. Die Anlagen in Hoboken wurden 1982 abgerissen: Bothenius Brouwer (wie Anm. 20), S. 24–25; de Boer (wie Anm. 20), S. 42, 72–73; A.D. Wentholt, C. Borstlap, Brug over den ocean. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn, Rotterdam, 1973, S. 52–53, 271, 289–290, 303–304; H.A. Dalkmann, A.J. Schoonderbeek, One hundred and twenty-five years of Holland America Line. A company history, Edinburgh 1998, S. 5, 10–11, 52; G.J. de Boer, 125 jaar Holland-Amerika Lijn, 1873–1998, Alkmaar 1998, S. 20, 22, 24, 37, 104, 115–116; William H. Miller, Going Dutch. The Holland America Line story, London 1998, S. 7, 11, 21, 37, 38, 53; Nico Guns, Holland Amerika Lijn. Beknopte geschiedenis van een rederij, Zutphen 2004, S. 23, 24, 57, 83–84; Miller (wie Anm. 40), S. 33–43; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 72–75.

41 Richtige Bezeichnung: Hoboken Land and Improvement Company (s.u.).

der für sich ein abgeschlossenes Ganzes und haben jeder einen Pier von ausreichender Länge und mit völlig genügender Wassertiefe, um das sichere Anlegen der großen Dampfer zu jeder Jahreszeit zu ermöglichen. Der Hamburger Landungsplatz, welcher dem der Bremer Linie in allen Theilen gleicht, ist 500 Fuß lang und 60 Fuß breit, wovon 300 Fuß mit einem 40 Fuß⁴² breiten Gelände bedeckt sind, welches in der temporären Aufnahme der ankommenden sowie auch der zu verladenden Güter bestimmt ist. Unter demselben, nahe dem Eingange, befinden sich die Bureaus der Agenten, Zollhaus und Postbeamten; am äußeren Ende eine Schmiede, ein Werkzeugschuppen, sowie alle sonst zu dem großartigen Betriebe nöthigen Arrangements – auf 400 Fuß Länge hat das Wasser am Pier entlang eine Tiefe bei niedrigster Ebbe von 24 Fuß⁴³, genügend, um die Dampfschiffe stets, selbst wenn schwer beladen, flott zu erhalten. Dabei ist die Entfernung zwischen den beiden Piers so bedeutend gehalten, daß die Schwierigkeiten, auf welche die Schiffe auf der Newyorker Seite des Flusses beständig stoßen, hier gänzlich vermieden sind. [...] Die so oft nöthigen Nacharbeiten werden durch die auf dem Landungsplatze hergestellte Gasbeleuchtung sehr erleichtert werden, und die bis auf die Mitte des Platzes gehende Wasserleitung wird die Schiffe reichlich mit [...] Wasser versehen [...].

Auch die Dampfwinde zum Entlöschten der Dampfer ist von dem alten Pier nach Hoboken transportirt worden, [...] Das große, in unmittelbarer Nähe des Piers gelegene Magazin wird hauptsächlich zur Aufnahme der einkommenden Ladung dienen. Die Geräumigkeit und bequeme Lage des Gebäudes wird ermöglichen, daß die ganze Ladung der eingehenden Steamer, wenn die Kürze der Zeit es erforderlich machen sollte, sofort unter Dach und Fach gebracht werden kann, und zwar ohne Fuhrlohn und ohne jegliches Risiko. Dem Empfänger werden dann seine Güter aus diesem Depot abgeliefert, gerade wie aus dem Schiffe selbst, nur mit dem Unterschiede, daß die Waaren im Depot schon sortirt werden können, während bekanntlich aus dem Schiffe selbst die Güter in der Regel so genommen werden müssen, wie die einzelnen Colli vor der Hand sind. Dem Beispiele der bekannten Cunard-Linie folgend, wird man auf den neuen Landungsplätzen der deutschen Dampfer keine Lagermiete für solche Waaren rechnen, die innerhalb drei Tagen nach Ankunft des Schiffes ›Duty paid‹ und in Empfang genommen sind.«⁴⁴

42 Umgerechnet: 152,4/18,288/91,438/12,193 Meter.

43 Umgerechnet: 121,92/7,315 Meter.

44 Zit. nach Thiel (wie Anm. 36), S.92–93.

Sicherlich ist dieser Artikel nicht ohne Zustimmung des Lloyd veröffentlicht worden,⁴⁵ denn die Werbewirkung für die als Verlader in Betracht kommende bremische Kaufmannschaft wird hier deutlich.

Im Frühjahr 1866 war offiziell eine erste positive Einschätzung der neuen Anlagen zu hören: »Die Verlegung des Anlegeplatzes unserer Dampfschiffe nach Hoboken, [...] hat sich als sehr praktisch erwiesen. Die daselbst getroffenen Einrichtungen genügen allen Bedürfnissen und haben die Unzuträglichkeiten beseitigt, mit denen wir auf der früheren Station zu kämpfen hatten.«⁴⁶ Die jährliche Miete von 5.000 US-Dollar konnte aus dem laufenden Betrieb bestritten werden.⁴⁷ Bereits 1866 musste die Pier, die bislang nur Platz für ein Schiff geboten hatte, verlängert werden, denn durch den jetzt wöchentlichen Betrieb lagen meist nunmehr zwei Dampfer in Hoboken.⁴⁸

1869 ging die von der Hapag mitbenutzte Anlage⁴⁹ in dessen Nähe die Hamburger ein Lagerhaus für zollfreie Waren unterhielten,⁵⁰ von der Hoboken Land and Improvement Company⁵¹ in den Besitz des Lloyd über. Da man inzwischen den Terminal zweimal wöchentlich bediente, war bald wieder zu wenig Platz vorhanden. Der Pachtvertrag mit der amerikanischen Eigentümergesellschaft hatte nur noch eine Laufzeit von drei Jahren besessen. Sie hatte sicherlich von den Verlegenheiten des Lloyd Kenntnis bekommen, denn sie war nicht nur mit einer längeren Laufzeit einverstanden, sondern forderte eine anscheinend erheblich höhere Miete. So hatte man in Bremen die Flucht nach vorn angetreten und die Anlage für 330.000 US-Dollar erworben. Gegenüber der sicherlich kritisch fragenden Generalversammlung vom April 1870 wurde dieser Handel so begründet: »Dieser Preis ist nach dem Urteil Sachkundiger ein den Verhältnissen durchaus angemessener, zumal angesichts des noch fortwährend steigenden Wertes von dergleichen Grundeigentum an den Wasserfronten

45 Thiel zitiert in seinem fünfbändigen Werk zwar weidlich die Weser-Zeitung, er arbeitet aber die Instrumentalisierung des mit bremischen Wirtschaftskreisen eng verbundenen Blatts durch den NDL nicht quellenkritisch heraus. Vgl. die ältere Arbeit von Hartwig Gebhardt, *Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, in: *Brem. Jb.* 57, 1979, hier S. 184.

46 NDL 1857–1906 (BGV 27. April 1866).

47 Ebd.

48 Ebd. (BGV 23. April 1867). Paul Neubaur, *Der Norddeutsche Lloyd* (2 Bde.), Leipzig 1907, spricht zwar von einer Anlage, die von Anfang an drei Piers besaß (Bd. 2, S. 485), doch dabei muss es sich um eine Verwechslung mit dem späteren Zustand handeln.

49 NDL 1857–1906 (BGV 20. April 1870).

50 Jahresbericht der Hapag für 1869 in A-HL (Jahresbericht an die Generalversammlung 31. März 1870).

51 Neubaur (wie Anm. 48), S. 484.

der Hudson-Ufer.«⁵² Die Hoboken Land and Improvement Company, von der man den Terminal erworben hatte, hatte seit 1804 die Erschließung des Geländes betrieben. Sie gehörte den Nachkommen des Erfinders und Unternehmers Colonel John Stevens (1746–1838), der sich im frühen amerikanischen Eisenbahnwesen und bei den Dampffähren auf dem Hudson engagiert und einen feudalen Landsitz in Hoboken errichtet hatte.⁵³

Nun war der Lloyd in seinen Anlagen Herr im Haus. Eine Hypothek wurde mit dem Kauf übernommen⁵⁴ und erst 1879 getilgt.⁵⁵ Am 29. April 1871 genehmigte die Generalversammlung eine Beleihung der Anlage mit 300.000 Talern, um die Mittel für einen Ersatzbau des am 28. November 1870 vor Schottland gestrandeten Dampfers »Union« flüssig zu machen.⁵⁶

Der Terminal dürfte sich in diesen Jahren bezahlt gemacht haben, denn von der Spätphase des amerikanischen Bürgerkrieges bis Anfang der 1870er-Jahre vervierfachte sich die Zahl der in Hoboken angelandeten Fahrgäste (Tabelle 1). Der Nordatlantikdienst des NDL befand sich im Aufwind. Neun neue Dampfer wurden von 1861 bis 1869 von einer schottischen Werft an den NDL geliefert, zwei Zweiglinien nach Baltimore und in die Karibik ergänzten 1868 und 1869 das Fahrplanangebot.⁵⁷

Nach dem Ankauf der Anlagen in Hoboken 1869 wollten die Bremer die Hapag weiterhin als Mitbenutzer sehen und sicherten sich deswegen gleichzeitig für ein halbes Jahr den Zugriff auf weitere angrenzende Uferpartien.⁵⁸ Beim Neben- und Miteinander von Lloyd und Hapag am Hudson haben wir es mit einer sehr frühen Form von Kooperation zwischen den beiden Reedereien zu tun, wie sie schon vor dem Ersten Weltkrieg aus Gründen momentaner betriebswirtschaftlicher Opportunität immer wieder vorkam.⁵⁹

In Hamburg fühlte man sich von der Vorgehensweise des Lloyd übergangen und teilte im Geschäftsbericht für 1869 den Aktionären pikiert mit, dass der gemeinsame Terminal vom NDL »[...] in überraschender Weise, durchaus

52 NDL 1857–1906 (BGV 20. April 1870).

53 Gordon (wie Anm. 23), S. 2; Adams (wie Anm. 22), S. 153, 234; Colrick (wie Anm. 22), S. 40. Über Stevens ebd., S. 42–44, 51–52, 56, 151, 153, 162, 203, 262 u. d. biografischen Artikel von Carl W. Mitman in: Dictionary of American Biography (Bd. 17), New York 1935, S. 614–616.

54 NDL 1857–1906 (BGV 20. April 1870).

55 Ebd. (BGV 21. April 1879).

56 Thiel (wie Anm. 36), S. 130, 198.

57 Ostersehle (wie Anm. 9), S. 188.

58 NDL 1857–1906 (BGV 20. April 1870).

59 Derartige Absprachen und begrenzte Kooperationen werden vor allem von der neueren Lloydliteratur thematisiert, wenngleich eine sicherlich lohnende Monografie über diesen wechselhaften Komplex nach wie vor aussteht.

ohne unser Vorwissen vor kurzem angekauft wurde, so dass wir denselben bei Ablauf unseres Miethe-Contractes im Jahre 1873 zu räumen haben [...]«⁶⁰ Ferner beklagte man, von den Bremern keine nennenswerte Vergütung für die in Hoboken getätigten Investitionen zu erhalten, und versprach, sich nach einem geeigneten Gelände für einen eigenen Liegeplatz umzusehen.⁶¹

Da man nun in Hamburg erst einmal Abstand von der weiteren Nutzung genommen und sich dafür entschieden hatte, den Vertrag auslaufen zu lassen, schienen um 1870 die beiden Piers für die Ansprüche des Lloyd zunächst zu genügen.⁶² Doch bereits 1871 wurde eine weitere Nebenpier mit entsprechendem Landareal, die man kurzfristig hinzugemietet hatte, vom NDL für 175.000 US-Dollar erworben. Man war in Zugzwang geraten, weil eine Maschinenbaufirma Interesse gezeigt hatte. Deren Absichten bedrohten die weitere Entfaltung des Terminals. Das neu erworbene Grundstück grenzte an die bisherige Liegenschaft des NDL und bot außerdem eine günstige Verbindung mit dem Stadtzentrum von Hoboken. Zwar konnte an der neuen Pier nur jeweils ein Schiff festmachen, doch die Einrichtung eines weiteren Liegeplatzes war möglich. Zur gleichen Zeit trat die Hapag an den Lloyd heran und äußerte, entgegen ihren früheren Planungen, den Wunsch nach einer Verlängerung des Mietvertrags. Der Lloyd stimmte zu.⁶³ 1872 wurde ein weiteres Grundstück erworben und etwa um die gleiche Zeit ein Packhaus für zollfreie Güter errichtet.⁶⁴ 1874 erfolgte der Ankauf eines weiteren angrenzenden Grundstücks.⁶⁵ Ein Wohnhaus erscheint in einer Bilanz Ende 1877.⁶⁶ 1881 wurden weitere Bauarbeiten ausgeführt.⁶⁷

Die 1870er-Jahre waren auf dem Nordatlantik von konjunktureller Unsicherheit geprägt. Eine 1873 ausbrechende Börsen- und Wirtschaftskrise betraf nicht zuletzt die USA und führte dort zu einer Depression bis 1877.⁶⁸

60 Archiv Hapag-Lloyd (nachfolgend A-HL) Jahresbericht der Hapag für 1869 (Jahresbericht an die Generalversammlung 31. März 1870).

61 Ebd.

62 NDL 1857–1906 (BGV 29. April 1871).

63 NDL 1857–1906 (BGV 5. Februar 1871). 1875 übernahm die Hapag von ihrem früheren Konkurrenten Adler-Linie einen Seebäderraddampfer »Hoboken« (erbaut 1873 in Glasgow) und setzte ihn bis 1877 im Hamburg-Helgoland-Dienst und als Tender ein (Arnold Kludas, Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 5: Seebäderschiffe – Seeschlepper – Hilfsschiffe, Bremen 2010, S. 30–31).

64 Preise für Grundstück und Packhaus, jeweils umgerechnet, 668.186,60 bzw. 59.168,20 Mark: NDL 1857–1906 (BGV 28. April 1873), Anlagen.

65 Preis: umgerechnet 727.354,80 Mark, siehe NDL 1857–1906, S. 3 (BGV 26. April 1875).

66 Ebd. (BGV 29. April 1878), Anlagen.

67 Kosten umgerechnet 15.195,55 Mark, siehe NDL 1857–1906 (BGV 24. April 1882), Anlagen. Bildliche Darstellungen aus jener Zeit bei Colrick (wie Anm. 22), S. 82.

68 Ostersehle (wie Anm. 9), S. 189–190.

Dementsprechend schwankten die Abfertigungszahlen in Hoboken und stabilisierten sich erst wieder 1880 auf einem höheren Niveau (Tabelle 1).

Zur gleichen Zeit ging die gemeinsame Benutzung der Anlage mit der Hapag ihrem Ende entgegen. Die Hamburger erhöhten im Frühjahr 1881 die Zahl ihrer Abfahrten im New-York-Verkehr auf zweimal wöchentlich.⁶⁹ Nun wurde es an den drei Piers in Hoboken eng. Aus der Sicht der Hapag traten »Übelstände ein, welche gebieterisch eine baldige Abhülfe erheischten.«⁷⁰ Der Pachtvertrag mit dem Lloyd lief 1883 aus. So sah man sich nach einem neuen, eigenen Gelände um. Mit einer Hobokener Werft war man in Verhandlungen getreten. Deren Pier war abgebrannt. Beide Seiten legten deswegen auf einen zügigen Geschäftsabschluss Wert, der im Frühjahr 1882 erzielt wurde. Die weitere Entwicklung bei der Hapag soll nachfolgend skizziert werden.

Die Hamburger nahmen in Hoboken einen kompletten Neubau in Angriff, nur ein massiv gebautes Lagerhaus wurde vom Vorbesitzer übernommen. Das neue Grundstück war für die ankommenden Fahrgäste günstig gelegen, da es an die Abfahrtsstelle der Fähre nach New York grenzte. Noch vor dem Wintereinbruch 1882 wollte man mit den Bauarbeiten fertig sein.⁷¹ Doch erst am 15. Februar 1883 ging der neue Hapag-Terminal in Betrieb. Er bestand aus zwei Piers von einer Länge von 700 Fuß/213,38 Metern. Zwischen beiden lag ein großer Schuppen für die Abfertigung. Das bisherige Lagerhaus wurde von den amerikanischen Behörden als zollfreie Niederlage zugelassen. Besonders fortschrittlich war die elektrische Beleuchtung in den Schuppen, die den Umschlag auch zur Nachtzeit ermöglichte. Ein dekorativer Turm am Eingang sowie Wohnhäuser für jeweils einen Inspektor und Maschinisten vervollständigten das Ensemble. Die Hoch- und Tiefbauarbeiten sowie die Ausbaggerungen rund um die Piers hatten schließlich 2,9 Millionen Mark gekostet. Für eventuelle Erweiterungen stand zusätzliches Terrain zur Verfügung.⁷² Dieser Terminal war wie sein nördlich benachbartes Bremer Gegenstück aus Holz errichtet. Er umfasste später drei Piers und wurde 1894 erweitert.⁷³ Die Eröffnungsfeier

69 A-HL Jahresbericht der Hapag für 1881 (Jahresbericht an die Generalversammlung 30. März 1882).

70 Ebd.

71 Ebd.

72 Ebd. für 1882 (Jahresbericht an die Generalversammlung 29. März 1883).

73 Eine genauere Beschreibung dieser Anlagen (mit Grundriss) findet sich bei Rudolph Haack, Carl Busley, Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft, Berlin 1893, S. 235–236. Leider sind die Anlagen des NDL nicht erwähnt worden. Weitere Erwähnung und Bildquellen des Hapag-Terminals finden sich bei Arnold Kludas, Herbert Bischoff, Die Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie 1847–1906, Herford 1979, S. 11, 14, 19. Dort zwei Abbildungen. Weitere Erwähnungen im Nachfolgewerk

dieser Anlagen im Februar 1883 fiel eher bescheiden aus, denn kurz zuvor, am 19. Januar, war der Hapag-Dampfer »Cimbria« auf der Reise von Hamburg nach New York vor Borkum von einem britischen Dampfer gerammt worden und gesunken, 437 Menschen kamen bei diesem Schiffsunglück um.⁷⁴

Der Hoboken-Terminal der Hapag wurde 1899 zu eng, sodass ein weiteres Gelände erworben wurde.⁷⁵ Ein Jahr später änderten die Hamburger ihre Organisation vor Ort und gründeten eine eigene Dockgesellschaft, die Hamburg-American Line Terminal and Navigation Company mit Sitz in Hoboken.⁷⁶ Dort blieben die Hamburger bis zum Ersten Weltkrieg, obwohl die Anmietung von Pieranlagen in Brooklyn im Frühjahr 1912 für die kommenden 50.000-Tonner der »Imperator«-Klasse, die ab 1913 der Flotte zuliefen, für die Zukunft eine Schwerpunktverlagerung anzudeuten schien. Allerdings wurde in Hoboken 1913 die Pier I für die neue Schiffsklasse ausgebaut. Im März desselben Jahres folgte ein Pachtvertrag mit der Stadt New York über vier Landplätze ebenfalls in Brooklyn, die ab Mai vor allem von Mittelmeerdampfern angelaufen wurden.⁷⁷

Nach diesem Exkurs zurück zum Lloydterminal in Hoboken: Dort hatten nach dem Auszug der Hapag die intensive Benutzung laufende Unterhaltungsarbeiten notwendig gemacht. So wurden 1884 das Pfahlwerk, die Balkenkonstruktion der Piers und die Schuppen erneuert⁷⁸ und 1889 die Zufahrten zu den Abfertigungsanlagen verbessert.⁷⁹ Um 1890 wurde in New York ein Schwimmdock beschafft, um Reparaturarbeiten vor allem an Rudern und Schrauben havariierter Lloydampfer auszuführen. Seine genaue Lage ist zwar unbekannt, aber es kommt nur Hoboken dafür in Betracht. Weil sich diese Einrichtung in Amerika bewährte, wurde ein ähnliches Schwimmdock für Bremerhaven gebaut.⁸⁰ 1891 trennte man sich in Hoboken von einem kleinen Teil des Grundstücks.⁸¹

(Kludas, wie Anm. 38, S. 58, 107) sowie weitere Bildbelege bei Colrick (wie Anm. 22), S. 103, 105; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 48–51.

74 Kludas (wie Anm. 35), S. 104.

75 A-HL Jahresbericht der Hapag für 1898 (Jahresbericht an die Generalversammlung 27. Februar 1899).

76 Ebd. für 1899 (Jahresbericht an die Generalversammlung 29. März 1900).

77 Arnold Kludas, Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 2: 1901–1914. Bremen 2008, S. 124, 156. Bildmaterial zu Hoboken S. 157, 158.

78 Kosten umgerechnet 200.000 Mark, siehe NDL 1857–1906 (BGV 28. April 1885), Anlagen.

79 Kosten umgerechnet 402.945 Mark, siehe NDL 1857–1906 (BGV 29. April 1890), Anlagen.

80 Ebd. (BGV 29. April 1891).

81 Erlös umgerechnet 2.526 Mark, ebd. (BGV 23. April 1892), Anlagen.

Der Weggang der Hapag dürfte deswegen dem NDL wie gerufen gekommen sein, weil im Gegensatz zur europäischen Fahrt auf dem Nordatlantik eine gute Konjunktur vorherrschte, von der die beiden deutschen Reedereien sowie ihre ausländischen, vor allem britischen Mitbewerber profitierten.⁸² Von einem vorübergehenden Einbruch 1886 abgesehen, erfreuten sich die Anlagen in Hoboken einer hohen Auslastung (Tabelle 1).

Im Dezember 1895 stand der Lloydterminal auf der Tagesordnung einer Aufsichtsratssitzung. Damals befand sich Pier I in einem schlechten Zustand, bei Pier II war eine Erneuerung in etwa sechs bis sieben Jahren abzusehen. Die Ansichten über die Baumaßnahmen gingen auseinander. Die Firma Oelrichs wollte Pier I zweistöckig neu bauen,⁸³ um dort einen kombinierten Fracht- und Passagierverkehr abzuwickeln. Dagegen plädierte der damalige Generaldirektor des NDL Heinrich Wiegand (1855–1909) für einen preiswerteren einstöckigen Bau⁸⁴ nur für den Fahrgastdienst und eine spätere zweistöckige Ausführung der Pier II. Der Aufsichtsrat beschloss, der Firma Oelrichs Wiegands Ansicht telegrafisch mitzuteilen, ihr aber letztlich in der Entscheidung bei der endgültigen Bauausführung freie Hand zu geben. Im Juli 1896 legte der Aufsichtsrat die zweistöckige Version fest.⁸⁵

Im gleichen Jahr wurden neue Schuppen errichtet und eine Pier verlängert⁸⁶ sowie im September 1896 die nördliche Pier abgebrochen, die alten Pfähle herausgezogen und eine neue Pier mit einem, wie in Bremen beschlossen, zweistöckigen Aufbau errichtet. Das Rahmenwerk bestand aus Eisen, doch die Seitenwände, Türen, Bögen und anderen Bauteile hatte man wiederum in Holz ausgeführt. Im Herbst 1897 ging die Anlage in Betrieb.⁸⁷

Im Spätherbst desselben Jahres ergab sich die Möglichkeit der Arrondierung des Grundstücks, als die Pennsylvania Railroad Co. ein zwischen den Abfertigungsanlagen von Lloyd und Hapag gelegenes Areal⁸⁸ zum Kauf anbot. Hapag-Direktor Albert Ballin (1857–1918) hatte von diesem Angebot erfahren und fragte in Bremen an, ob der Lloyd an dem Erwerb eines Drittels interessiert sei. Am 19. November beriet der Aufsichtsrat des NDL darüber und beschloss, je nach Möglichkeit die Hälfte oder zumindest zwei Fünftel zu kaufen. Mit der Abwicklung wurde die Firma Oelrichs beauftragt. Eine

82 Ostersehlte (wie Anm. 9), S. 192–193.

83 Kostenpunkt 93.000 US-Dollar.

84 Kostenpunkt 57.600 US-Dollar. Zu Wiegand siehe Arnold Petzet, Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild, Bremen 1932.

85 Kostenansatz 82.000 US-Dollar, siehe StAB 7,2010-6.

86 Kosten umgerechnet 218.230,90 Mark, siehe NDL 1857–1906 (BGV 24. April 1897), Anlagen.

87 Neubaur (wie Anm. 48), S. 485. Kosten umgerechnet 568.485,05 Mark, siehe NDL 1857–1906 (BGV 25. April 1898), S. 4 und Anlagen.

88 Uferlänge 250'76,119 Meter, Preis 1.200 US-Dollar pro laufender Fuß.

weitere Transaktion wurde, ebenfalls unter Hinzuziehung von Oelrichs, am 6. Februar 1898 beschlossen. Von der Hoboken Land and Improvement Company wurde ein Grundstück, das an der River Street⁸⁹ und der 3rd Street⁹⁰ lag und in das Anwesen des Lloyd hineinragte, erworben.⁹¹

Nördlich der Anlagen vom Lloyd hatte sich die Thingvalla-Linie aus Kopenhagen (gegründet 1880) niedergelassen und einen Anleger erworben.⁹² Deren Pier in Hoboken stand 1898 zur Disposition. Der Lloyd ließ sich diese günstige Gelegenheit zur Arrondierung seiner eigenen Anlagen nicht entgehen. 1899 erwarb der NDL von der Hoboken Land & Improvement Co. die Thingvalla-Pier sowie einen davorliegenden Güterbahnschuppen, der teilweise abgebrochen und umgebaut wurde.⁹³ Der NDL konnte im April 1900 bei seiner Generalversammlung bekannt geben: »Der steigende Umfang unseres Betriebes in New York-Hoboken zwang uns, eine Ausdehnung unserer dortigen Dockanlagen ins Auge zu fassen; es gelang uns durch Ankauf des sogen. Thingvalla Piers dieselben in einem Umfange zu erweitern, daß sie für absehbare Zeit unseren Anforderungen genügen werden.«⁹⁴ Auch die Gebäude auf der Thingvalla-Pier waren aus Holz errichtet.⁹⁵

89 160'/48,769 Meter Frontlänge.

90 88'/29,87 Meter Frontlänge. Das in New York legendäre und in anderen amerikanischen Städten auch angewendete nummerierte Straßensystem, das freilich mit Verzicht auf Individualität eine einfache Orientierung bietet, findet sich auch in Hoboken.

91 Preis 23.625 US-Dollar, siehe StAB 7,2010-6. Dieses Geschäft dürfte in der Folgezeit abgewickelt worden sein, denn ein Grundstückskauf im Jahre 1898 für umgerechnet 153.333,25 Mark ist überliefert, siehe NDL 1857-1906 (BGV 25. April 1899), Anlagen.

92 Wann genau die Thingvalla-Linie in Hoboken Fuß fasste, ist nicht bekannt. Ihr an der nordischen Mythologie angelehnter Name spiegelte die damalige skandinavische Nationalromantik wider. 1887 erwähnt eine firmeneigene Informationsdrucksache Hoboken. Die Reederei warb um dänische und norwegische Auswanderer. Da die britische und deutsche Konkurrenz nach wie vor preiswerte Überfahrten anbot, reisten skandinavische Auswanderer häufig über Hamburg oder England. Thingvalla wurde 1898 aufgelöst und von der 1866 gegründeten dänischen Reederei Det Forende Dampskib Selskab (DFDS) übernommen, die den direkten Liniendienst von Kopenhagen in die USA weiterführte. Über Thingvalla siehe Holger Munchaus Petersen, Jens Lorentzen, Rejsen til Amerika – med Thingvalla liniens udvandererskibe for 1898, Kopenhagen 1977, hier S.67.

93 Neubaur (wie Anm. 48), S.486.

94 NDL 1857-1906, (BGV 23. April 1900) Anlagen. Kaufpreis abzüglich Hypotheken: umgerechnet 1.365.778,50 Mark. 1900 wurde der Gesamtwert der Anlagen auf 4,5 Millionen Mark eingeschätzt.

95 Entsprechende Fotos bei Munchaus Petersen, Lorentzen (wie Anm. 92), S.66-67.

Die 1890er-Jahre waren in der amerikanischen Fahrt von Wechselhaftigkeit geprägt. Herrschte in der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland in der ersten Hälfte des Jahrzehnts Stagnation, so brach 1893 in den USA erneut eine Wirtschaftskrise aus.⁹⁶ Trotz eines Rückgangs im Frachtaufkommen 1891 (Tabelle 2) hatte am 12. April 1892 der NDL teilweise mit Chartertonnage unter der Bezeichnung Roland-Linie einen 14-täglichen Frachtdienst nach Hoboken aufgenommen.⁹⁷ Aufgrund der Fortschritte der 1887 begonnenen Unterweserkorrektion legte man 1893 den Endpunkt in den Bremer Freihafen. Obwohl greifbare Zahlen nicht mehr vorliegen, scheint sich diese Linie anfangs bewährt,⁹⁸ 1894 aber unbefriedigende Resultate erbracht zu haben.⁹⁹ Ein zusätzlicher Liniendienst, der dem aufkeimenden Tourismus wohlhabender Amerikaner, vor allem aber dem italienischen und südosteuropäischen Auswandererpotenzial sowie einer damals noch wenig leistungsfähigen Passagierschiffahrt unter der grün-weiß-roten Trikolore Rechnung trug, wurde vom NDL im Oktober 1891 über den Atlantik nach Genua eröffnet. 1893/94 wurden die für den Auswandererverkehr wichtigen Häfen Neapel, Messina und Palermo einbezogen.¹⁰⁰

Hatte 1893 die Zahl der in Hoboken angelandeten Fahrgäste erstmals die 100.000er-Grenze überschritten, so warf die nachfolgende Entwicklung die Abfertigungszahlen zunächst auf die Hälfte zurück, doch gegen Ende des Jahrzehnts war man auf gutem Wege, das Niveau vor 1893 wieder zu erreichen (Tabelle 1). Über die Beförderungsleistungen im Frachtdienst nach Hoboken schweigen sich die Jahresberichte des Lloyd ab 1892 aus (Tabelle 2), sie veröffentlichen nur Pauschalzahlen über die auf allen Routen jährlich transportierten Frachtmengen.

Während die Passagiere der oberen Kabinenklassen mit vergleichsweise geringen Einreiseformalitäten in Hoboken von Bord gingen, durchliefen die Auswanderer aus dem Zwischendeck eine andere und aufwendigere Prozedur. Sie wurden zur Einwandererstation in Castle Garden im südlichen Teil Manhattans gebracht, wo sie registriert und medizinisch untersucht, gegebenenfalls zurückgewiesen wurden. Doch diese Einrichtung genügte um 1890 nicht mehr dem Ansturm. So eröffnete die Bundesregierung in Washington am 1. Januar 1892 auf Ellis Island, einer Insel unterhalb Manhattans an der Küste von New Jersey, eine neue Einwandererstation, wo bis zum Ersten Weltkrieg und noch

96 Ostersehlte (wie Anm. 9), S. 198.

97 NDL 1857–1906 (BGV 29. April 1893).

98 Ebd. (BGV 18. April 1894).

99 Ebd. (BGV 27. April 1895).

100 Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bd. 2 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 19), Bremerhaven und Hamburg 1987, S. 44–48.

in den frühen 1920er-Jahren der Löwenanteil der Einwanderer in die USA durchgeschleust wurde. Die Neuankömmlinge wurden von ihren Ankunfts-terminals mit Dampffähren nach Ellis Island transportiert. Die Anlagen aus Holz brannten 1897 nieder, wurden aber bis 1900 aus feuerfesterem Material neu aufgebaut und dienten ihrem Zweck bis 1954. Seit 1990 ist Ellis Island Einwanderermuseum.¹⁰¹

Auf der anderen Seite des Atlantiks änderte sich vorübergehend der Endpunkt, sodass die populäre und werbetechnisch einprägsame Bezeichnung Bremerhaven (oder Bremen)–New York zeitweise nicht zutraf. Bevor die neue Kaiserschleuse in Betrieb ging, waren die Verhältnisse für den Lloyd in Bremerhaven zu eng, sodass die Reederei von 1890 bis 1897 den Abfertigungsbetrieb in Nordenham abwickelte, wo am Weserstrom ein neuer Terminal errichtet wurde.¹⁰² Eine Dampffährverbindung hinüber nach Geestemünde und damit nach Bremerhaven wurde durch die Bugsirgesellschaft »Union« seit 1884 betrieben, gab aber oft Anlass zur Klage.¹⁰³

Die damaligen Anlagen in Hoboken werden in einer späteren Arbeit so beschrieben:

»Die drei Piers waren durch ein Bulkheadgebäude verbunden. Piers und Bulkheadgebäude stellten einfache aus Holz errichtete Pfahlbauten dar. Vor dem Bulkheadgebäude befand sich ein aus Backsteinen errichtetes zweistöckiges Gebäude, welches als U.S. Bonded Warehouse benutzt wurde. Außerdem war vor den Piers ein ebenfalls aus Backsteinen errichtetes kleines Maschinen- und Kesselhaus, an das sich ein Steingebäude, bis zur River Street laufend, anschloß, welches von den Consolidated Iron Works als Maschinen- und Reparaturwerkstätte benutzt wurde [...] Eisenbahngleise gab es nicht auf den alten Piers.«¹⁰⁴

101 Yvonne J. Carter, *Ellis Island. The Gateway*; M. Catherine Beasley, *Ellis Island. The Restoration*, in: United States Information Service (USIS): *Golden Door. U.S. Immigration and Ellis Island*, o.D., S. 18–41; Colin Hamblin, *Ellis Island. The Official Souvenir Guide*, o.O. 2006.

102 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 Schleusengeschichte*, in: *Niederdeutsches Heimatblatt*, September 1997, S. 1–2.

103 Christian Osterhehle, *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. 51–67.

104 Neubaur (wie Anm. 48), S. 485, 486.

In dem als »Bulkheadgebäude« bezeichneten Bereich befand sich seit 1893 eine beheizte Abteilung, in der im Winter Südfrüchte und andere kälteempfindliche Ladungen untergebracht werden konnten.¹⁰⁵

Eine genaue Beschreibung liefert der Seeamtsbericht über die Brandkatastrophe 1900:

»Diese gesammte Anlage ruht auf Pfählen und war mit hölzernen Schuppen bebaut, welche zur Lagerung von aus- und eingehenden Kaufmannsgütern bestimmt waren. Die Dächer der Schuppen bestanden aus getheerter Dachpappe und waren obenauf mit einer Lage Kies versehen; die hölzernen Seitenwände waren gelbbraun gestrichen. Die Schuppen auf den Piers nahmen fast die ganze Breite derselben ein und ließen nur an den Seiten einen etwa 1 Meter breiten, zum Befestigen und Verfahren der Leinen bestimmten Gang frei. Die Seitenwände der Pierschuppen, welche bis auf den zweistöckigen Schuppen auf Pier I einstöckig waren, waren zum Wegnehmen und Aufklappen eingerichtet, sodaß die Laufstege und Ladepritschen nach Entfernen der Schuppenseitenwände an beliebiger Stelle von den an den Piers liegenden Schiffen aus direkt in die Schuppen hineingelegt werden konnten. Auch die Seitenwände der Aufbauten auf der Plattform bestanden aus Thüren und fortzunehmenden Brettern.«¹⁰⁶

Ein anderer Bericht beschrieb die weitere Ausrüstung:

»Die Lösch- und Ladevorrichtungen auf sämtlichen drei Piers bestanden derzeit aus doppelten Winden, welche vermittelt einer langen Wellenleitung durch eine Dampfmaschine getrieben wurden. Die Beleuchtung auf den Piers und im Bulkhead-Gebäude war anfangs Gas, welche später durch Elektrizität ersetzt wurde. Ausserdem wurde die Gasbeleuchtung mit stellenweisen Wellsbach-Lampen als Reserve-Beleuchtung beibehalten. Die Elektrizität, sowie der Dampf für die Ladewinden und zur Heizung der Oefen in den Offices, wurden durch vorbenannte Kesselanlage erzeugt.«¹⁰⁷

Die Anlage war also – für die USA nicht unüblich – aus Holz, also relativ leicht brennbarem Material, errichtet worden. Die Einrichtungen zum Brandschutz werden wie folgt beschrieben:

105 Ebd., S.485.

106 Reichsamt des Innern (Hrsg.), Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. Bd. 14, Hamburg 1904 (nachfolgend verkürzt: Seeamtsbericht), S.190–191.

107 Neubaur (wie Anm. 48), S.485.



Abb. 3: Aus dem alltäglichen Betrieb: Anlegemanöver des Schnelldampfers »Kaiser Wilhelm der Große« an den alten, noch aus Holz erbauten Anlagen, nach 1897. (Steamship Historical Society of America, East Providence/Rhode Island)

»Auf Pier III befanden sich vier Hydranten, auf Pier II sechs Hydranten, auf Pier I acht Hydranten, auf dem Thingvalla-Pier sieben Hydranten und auf der Plattform vier Hydranten, sowie unmittelbar außerhalb der Plattform auf der Straße weitere sieben Hydranten. Bei sämtlichen Hydranten waren die Schläuche, welche in genügender Länge vorhanden waren, angeschraubt. Ferner war noch eine Dampffeuerslöschpumpe vorhanden, welche in dem Dockmaschinenhaus aufgestellt war und das Wasser in einer Röhrenleitung bis etwa in die Mitte des Piers II drückte; an diese Druckleitung konnten an verschiedenen Stellen Schläuche angeschraubt werden. Neben den festen Hydranten waren auf allen Piers an verschiedenen Stellen mit Wasser gefüllte Eimer aufgehängt. Ferner waren auf der Plattform und den Piers, sowie in den Büreaus u.s.w. etwa 200 Handfeuerlöschapparate aufgehängt; Apparate oder sonstige Vorrichtungen, durch welche der Ausbruch eines Feuers auf der Plattform oder dem anschließend hieran nach Hoboken zu liegenden Areal des Norddeutschen Lloyd nach den Piers oder nach den Schiffen gemeldet werden konnte, existierten nicht. Auch bestand kein verabredetes oder allgemein gültiges Feuersignal. Dagegen bestand eine zweifache Verbindung der Büreaus des Norddeutschen Lloyd mit der Feuerwehr in Hoboken.«¹⁰⁸

108 Seeamtsbericht, S. 191.

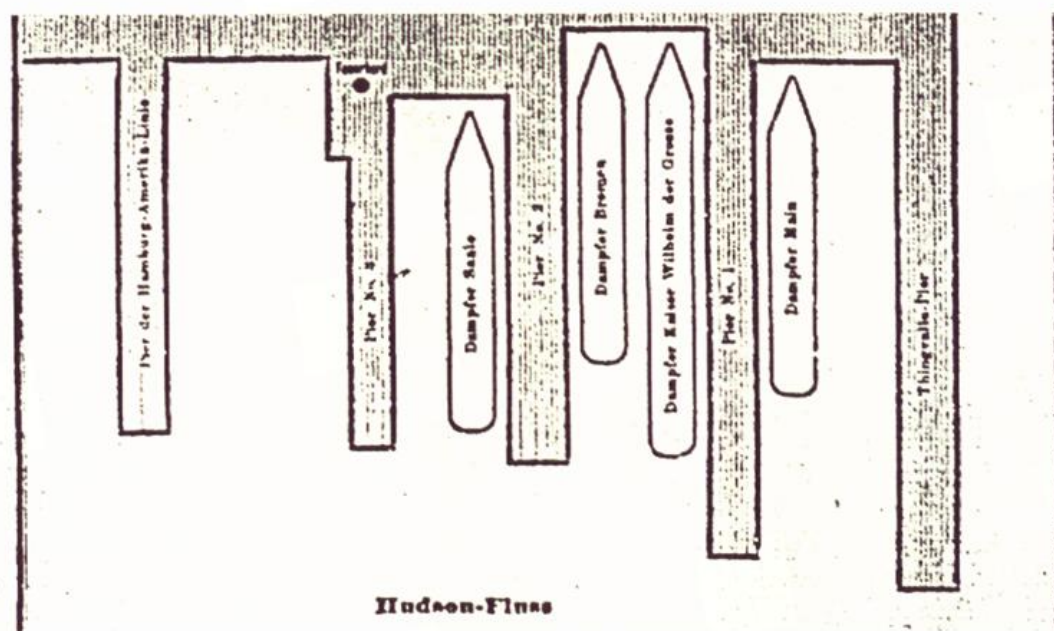


Abb. 4: Lageskizze der Situation beim Brandausbruch aus der Nordwestdeutschen Zeitung (Bremerhaven), 12. Februar 1901, aus Anlass der Seeamtsverhandlung in Bremerhaven Der Punkt an der Pier III kennzeichnet den Entstehungsort des Feuers. (Stadtarchiv Bremerhaven)

Daneben herrschte ein strenges Rauchverbot, das auf Warntafeln an zahlreichen Stellen angeschlagen worden war.¹⁰⁹

Auf die nähere Umgebung des Lloydterminals ist noch einzugehen. Die River Street verlief, wie der Name schon andeutete, etwa in Nord-Süd-Richtung parallel zum Fluss und begrenzte das Anwesen des NDL zur Landseite hin. Im Süden schlossen sich die Anlagen der Hapag an, gefolgt von der Fährstelle nach New York. In unmittelbarer Nachbarschaft des Lloydterminals, an einer Seitenstraße der River Street lag eines der beiden führenden Gasthäuser am Ort, das »Meyer's Hotel«¹¹⁰, das vom NDL und seinen Anlagen und deren Kundschaft in hohem Maß profitierte. Aus dieser Lage ergab sich eine günstige Verkehrsanbindung des Terminals, die den Wegzug von New York City 1863 ausgeglichen hatte.

109 Ebd., S. 193. Auch auf der Thingvalla-Pier herrschte bereits unter dänischer Verwaltung ein Rauchverbot, siehe Munchaus-Petersen, Lorentzen (wie Anm. 92), S. 67.

110 Zeitgenössischer Kartenausschnitt auf der Homepage Chris Coulter, Easley S. C., USA: www.pier3.org/ (2003 abgeschaltet). Zum Hotel siehe Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 171–172.

*Die Brandkatastrophe vom 30. Juni 1900*¹¹¹

Auch am Nachmittag des 30. Juni 1900, eines warmen, fast wolkenlosen Tages,¹¹² stand der Terminal des NDL in Hoboken im Zeichen geschäftigen Betriebes. Der Wind wehte aus West-Südwest mit der Stärke 4 bis 6.¹¹³ Auf dem

111 Ein kurzer eigener Artikel erschien zum 100. Jahrestag: 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. Juni 2000. Die Absicht, eine Monografie über das Unglück zu schreiben, wurde wegen einer besseren Kompaktheit zugunsten des vorliegenden Aufsatzes aufgegeben. Der als Primärquelle wichtige Seeamtsbericht ist in Auszügen veröffentlicht worden bei Michael Nolle (Hrsg.), Gestrandet und verloren. Seeunfälle aus den Akten der Seeämter des Deutschen Reichs 1878–1914, Hamburg 1987, hier S.186–204. Weitere Artikel zur Katastrophe (u.a.): Theodor Windmann, Der Brand in Hoboken. Eine Postdampferkatastrophe, in: Postgeschichtliche Hefte aus dem Weser-Ems-Gebiet (1972–1981), Bd. IV, Heft 9, S.176–182; Eamon Jeffy, The Great Hoboken Dock Inferno, in: Sea Classics (Vol. 26, No. 5) 1993, S.16–21; Herbert Körtge, Vor 100 Jahren Katastrophe von Hoboken. Brandunglück mit fast drei vernichteten Lloyd-Dampfern, in: Nordsee-Kalender 2000, S.64–66. Bildliche Darstellungen über den Brand bei Colrick (wie Anm. 22), S.97, 99; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S.56–59. Zum Brand wurde neben dem Seeamtsbericht und der Arbeit von Gordon vorwiegend die deutsche Presse herangezogen. Sie ist genauso quellenkritisch zu behandeln wie ihr US-amerikanisches Gegenstück. Die Bildberichterstattung war in den USA damals wesentlich weiter entwickelt als in Deutschland. Illustrierte Zeitungen brachten mittels großflächigem Bilddruck eindrucksvolle Fotos vom Brand und seinen Auswirkungen (The Mail and Express. Illustrated Saturday Magazine, 7. Juli 1900; Leslie's Weekly Illustrated. Extra Fire Edition, o.D., Alexander Sullivan, The Hoboken Catastrophe, in: Catholic World, August 1900, S.664–671). Belege für Ungenauigkeiten und Dramatisierungen sind in Blättern der amerikanischen Massenpresse auch zu finden, wie z.B. in Erzeugnissen des Hearst-Konzerns (Extrablatt des New York Journal über Hoboken vom 1. Juli 1900 im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums). Von herausragendem Quellenwert war die renommierte New York Times (gegr. 1851), die sich schon vor der Jahrhundertwende als seriöses, von der übrigen örtlichen Presse abgesondertes Blatt positionierte, vgl. Stefan W. Elfenbein: The New York Times. Macht und Mythos eines Mediums, Frankfurt am Main 1996, hier S.59–68.

112 Gordon (wie Anm. 23), S.1.

113 Kapitänberichte »Bremen« (gedr.) und »Main«, Bremerhaven 24. April/13. Juli 1901 in: StAB 4,85-D.4.

Hudson herrschte starker Ebbstrom.¹¹⁴ Neben Stückgut verschiedener Art¹¹⁵ lagerte Baumwolle, eine überaus feuergefährliche Handelsware, in den Hallen des Lloyd.¹¹⁶

Die Aktivität war ganz auf den Umschlag von Frachtgütern abgestellt. So dürften sich kaum Fahrgäste dort aufgehalten haben. Vier Lloyd-Dampfer hatten, wie üblich mit dem Heck zum Strom, festgemacht: An der Südseite der Pier I lag der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große« (14.300 BRT, Länge 197,7 Meter, 1897 Vulcan, Stettin), damals das Flaggschiff und werbliche Aushängeschild des NDL. An der Nordseite derselben Pier befand sich das neue Fracht- und Passagierschiff »Main« (10.067 BRT, Länge 158,5 Meter, 1900 Blohm & Voss, Hamburg, zwei Schwesterschiffe 1899–1901). Es war ein typischer Vertreter der in der Nordatlantikfahrt damals verbreiteten, zwar nicht öffentlichkeitswirksamen, aber sehr wirtschaftlichen großen Dampfer mit wenigen Kajütpassagieren, voluminösem Frachtraum und einer entsprechenden Auswandererkapazität im Zwischendeck. An der Nordseite der Pier II lag der Passagier- und Frachtdampfer »Bremen« (10.522 BRT, Länge 160,06 Meter, 1897 Schichau, Danzig), der zur »Barbarossa«-Klasse (neun Schiffe, 1894–1900). Dieses Schiff zählte zu einer ebenfalls nicht glamourösen, aber flexibel einsetzbaren Serie, die im Reichspostdampferdienst nach Australien und auf der Nordatlantikroute verkehrte.

An der Südseite der Pier II lag die »Saale« (4.967 BRT, Länge 138,42 Meter, 1886 Fairfield, Glasgow). Sie gehörte zu den ersten Schnelldampfern des NDL, der »Flüsse«-Klasse (elf Schiffe, 1881–1891), war aber mittlerweile in der Lloydflotte durch neuere und größere Schiffe in den Schatten gestellt worden. An der Pier III sowie der Thingvalla-Pier lagen an jenem Unglückstag keine Schiffe.¹¹⁷

114 Kapitänbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4.

115 Eine akribische Aufzählung im Seeamtsbericht, S. 191–192.

116 Die Schätzungen gehen auseinander und bewegen sich zwischen 2.030 und 4.951 Baumwollballen, siehe Bericht von Kapitän Max Möller, NDL-Inspektor in Hoboken bei Drechsel (wie Anm. 29), S. 28 sowie Gordon (wie Anm. 23), S. 3.

117 Kapitänbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4; Seeamtsbericht, S. 194–195, 198, 202, 205. Die Angaben über die Schiffe aus Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd (Bd. 1), Herford 1991, S. 34, 56, 62, 66. Die »Kaiser Wilhelm der Große« fand 1900 ihre Entsprechung im störanfälligen Nachbau »Deutschland« der Hapag. Der NDL stellte von 1901 bis 1907 drei modifizierte Nachbauten (»Kronprinz Wilhelm«, »Kaiser Wilhelm II.« und »Kronprinzessin Cecilie« in Dienst. Parallelen zur »Main« und ihren Schwesterschiffen »Rhein« und »Neckar« sind in der P-Klasse der Hapag (3 Dampfer, 1896–1899) sowie Schiffen der britischen Konkurrenz zu suchen, das bekannteste von ihnen ist die »Carpathia« (1903), die 1912 die Überlebenden der »Titanic« rettete. An der »Barbarossa«-Klasse war die Hapag mit drei weiteren Dampfern beteiligt. Schon damals pflegten die beiden Konkurrenten Schiffsklassen voneinander zu kopieren.

Wegen ihrer Liegezeit wird auf den vier Lloydampfern der Dampfdruck nur für den Betrieb von Hilfsaggregaten (Winschen, Ladegeschirr), jedoch nicht für den Antrieb ausgereicht haben, weswegen die Schiffe aus eigener Kraft nicht fahrbereit gewesen sind.

Der Ausbruch des Feuers wird im Seeamtsbericht rekonstruiert:

»Am Nachmittag des 30. Juni gegen 4 Uhr¹¹⁸ war man damit beschäftigt gewesen, von einem Leichter aus, welcher an der Nordseite des Piers III in der Ecke des Piers III und der Plattform lag, Baumwolle nach dem fraglichen Schuppen zu bringen. Das Ausladen der Baumwolle erfolgte mittelst eines Ladebaums, welcher vom Leichter aus betrieben wurde. Ob auf dem Leichter, welcher eine hohe Deckladung hatte, in der Kombüse oder sonst irgendwo Feuer brannte und durch einen Schornstein Funken fliegen konnten, ist nicht mit Sicherheit festgestellt. Das Entladen der Baumwolle in den Schuppen erfolgte durch Handarbeit mittelst kleiner Handwagen. In dem Schuppen befanden sich bereits 268 Ballen Baumwolle, welche dort seit etwa 14 Tagen lagerten. Dieselbe war jedoch am 29. Juni umgestaut worden, um die genauen Nummern und Marken festzustellen, weil von dieser Partie, welche ursprünglich aus 400 Ballen bestanden hatte, der fehlende Rest in den Dampfer ›Aller‹ verladen worden war. Das Umstauen war in der Weise geschehen, daß jeder Ballen für sich auf Marke und Nummer untersucht und dann wieder aufgestapelt worden war. Bei dieser Umstauung am 29. Juni ist weder Rauch noch Feuer oder Wärme bemerkt worden. Am 30. Juni Nachmittags 4 Uhr¹¹⁹, als erst einige Ballen aus dem Leichter gelöscht waren, hat einer der Anschreiber, welcher die Baumwolle aus dem Leichter empfing, bemerkt, daß einer der Baumwollballen, welche bereits seit 14 Tagen in dem Schuppen lagerten und am Tage vorher umgestaut waren, brannte. Dieser Ballen wurde sofort auf einen Handwagen geladen und direkt vom Pier ins Wasser geworfen. In demselben Augenblick, als der Ballen fortgenommen wurde, brannte auch schon der nächste und gleich darauf die ganze Partie, welche, wie schon erwähnt, nicht aufgestapelt, sondern ballenweise auf dem Ende stand und hart aneinander gelehnt war.«¹²⁰

Demnach war Selbstentzündung als Brandursache wahrscheinlich, wenngleich das Seeamt später diese Möglichkeit verwarf.

118 Nach dem Bericht des NDL-Inspektors Möller soll der Brand bereits gegen 15.45 Uhr ausgebrochen sein, siehe Drechsel (wie Anm. 29), S. 28.

119 Gordon (wie Anm. 23), S. 3 nennt 15.55 Uhr als Zeitpunkt des Brandausbruchs und 16.01 Uhr als Zeitpunkt für die telefonische Alarmmeldung in Hoboken.

120 Seeamtsbericht, S. 192–193.

Unverzüglich wurde die örtliche Feuerwehr alarmiert, die nach zehn Minuten mit Wehren aus der Nachbarschaft von einer Stärke von etwa 300 Mann zur Stelle war. Aus New York eilten weitere Einsatzkräfte herbei.¹²¹ Auch der vor Ort stationierte Lloydinspektor Möller ging mit allen verfügbaren Arbeitern gegen den Brand vor. Doch zunächst hatten alle diese Maßnahmen keinen Erfolg. Die Holzbauten des Terminals boten den sich rasch ausbreitenden Flammen reichlich Nahrung, sodass Pier III bald geräumt werden musste. Innerhalb von fünf bis 15 Minuten – die Zeugenaussagen differieren – waren die Piers, die Plattformen, schließlich die Schiffe von der rasenden Gewalt des Feuers erfasst worden. Der Wind aus Nordwest, zeitweise aus Südwest¹²², fachte den Brand zusätzlich an.

Die Häuser in der River Street wurden vorsorglich abgespritzt und evakuiert. Zum Glück konnte, nicht zuletzt wegen der Windrichtung, ein Übergreifen des Brandes verhindert werden. Der benachbarte Hapag-Terminal blieb deswegen verschont, ebenso wie die nördlich gelegenen Piers der HAL. Dagegen wurde Campbell's Store, ein großer Lagerhauskomplex einer örtlichen Firma, von den Flammen erfasst und brannte nieder.

Dichter Qualm breitete sich aus. Er erzeugte rasch eine riesige Rauchsäule über der brennenden Anlage. Sie war von Manhattan aus auszumachen und ließ dort nicht nur den bitteren Ernst der Lage in Hoboken, sondern eine potenzielle Bedrohung von New York City erkennen. Noch im Landesinneren von New Jersey und bis hin nach Long Island war der gigantische Rauchpilz zu sehen.

Die New Yorker Feuerwehr war aufgrund eines Abkommens tätig geworden, das die Bundesstaaten New York und New Jersey bereits 1834 geschlossen hatten. Danach konnten die Einsatzkräfte auf der anderen Seite des Hudsons bei einem Hilfsersuchen tätig werden.¹²³ Der größte Spritzendampfer der New Yorker Hafengebiet, »The New Yorker« (1891, 13.000 Gallonen Löschleistung in der Minute, etwa 4.900 Kubikmeter pro Stunde) wurde alarmiert, verließ seinen Liegeplatz an der Battery an der Südspitze von Manhattan und machte sich auf den Weg nach Hoboken.¹²⁴ Dessen Pumpenkapazität lag we-

121 Ebd., S. 193–194; *Weser-Zeitung*, 4. Juli 1900, Mittagsausgabe.

122 Seeamtsbericht, S. 192–193, 208–209.

123 Gordon (wie Anm. 23), S. 5–8. Die Behauptung bei Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 48, die Anlagen der Hapag wären ebenfalls zerstört worden, stimmt so nicht. Die Nachbarschaftshilfe der New Yorker Feuerwehr für New Jersey gilt offenbar noch heute. Als im April 2010 das neue Feuerlöschboot »Three Forty Three« (benannt nach den 343 am 11. September 2001 im World Trade Center ums Leben gekommenen Feuerwehrleuten) abgeliefert wurde, war die Rede von »[...] fire-fighting and rescue needs of the greater New York harbour, including the New Jersey shore« (*Work Boat World*, Januar 2011, S. 36).

sentlich höher als die zeitgenössischer europäischer Fahrzeuge.¹²⁵ Doch gegen die rasende Gewalt des sich ausbreitenden Feuers konnte dieses leistungsfähige Spezialschiff zunächst nur wenig ausrichten. Nacheinander wurden die vier Lloydampfer vom Feuer erfasst, zunächst die »Saale«, dann die »Bremen«, die »Kaiser Wilhelm der Große« und schließlich die »Main«.

Auf der »Saale« wurde zwar die Meldung vom Brandausbruch sofort an die Schiffsleitung weitergegeben. Doch in der allgemeinen Hektik versäumte man es, mit der Glocke den üblichen Feueralarm zu geben. Wegen der Schnelligkeit, mit der sich das Feuer ausbreitete, wurden zahlreiche Besatzungsmitglieder und Arbeiter unter Deck eingeschlossen.¹²⁶ Rasch griff das Feuer von Land aus auf das Vorschiff der »Saale« über. Schleppdampfer in der Nähe unternahmen bei diesem in Bedrängnis geratenen Schiff nichts, um es aus der Gefahrenzone zu bringen,¹²⁷ Versuche mit dem eigenen Spill blieben ohne Erfolg.¹²⁸ So gelang es zunächst nicht, die »Saale« von der Pier zu lösen, während sich die Flammen weiter ausbreiteten.¹²⁹

Teile der Besatzung hatten sich auf die Pier gerettet, andere sprangen über Bord oder hangelten sich an Leinen und Tauenden herab. Boote des zu Hilfe geeilten Dampfers »Phoenicia« (Hapag) waren bis in die Nacht im Einsatz und retteten 90 Personen. Ein in der Zweiten Klasse eilends hergerichtete Notlazarett nahm etwa 60 Verwundete auf.¹³⁰ Dagegen sollen die Besatzungen der Hafenschlepper nicht nur untätig gewesen sein, sondern überdies mehrere Schiffbrüchige, die sich an der Reling festklammerten, zurückgestoßen haben.¹³¹ Der Schiffsarzt des Hamburger Dampfers berichtete im Juli der Presse in seiner Hei-

124 N.N., Report of the Fire Department of the City of New York for the Year 1900, New York 1901, S. 31–33; Al Trojanowicz, Fire Department New York (unveröffentlichtes Skript, Oktober 1989); Paul Ditzel, Fireboats. A Complete History of the Development of Fireboats in America, New Albany/Indiana 1989, S. 9–10, 16, 24, IX–X.

125 Die beiden ersten bremischen Spritzendampfer (1895/96) leisteten 240 Kubikmeter pro Stunde, der 1908 in Dienst gestellte bremische Feuerlöschschlepper »Primus« 1.440 Kubikmeter pro Stunde, siehe Christian Ostersehlte, Bremens schwimmende Feuerwehr, in: Brem. Jb. 69, 1990, S. 89–132.

126 Seeamtsbericht, S. 194, 195, 198, 201, 204.

127 Bericht (durch überlebenden Erster Offizier) »Saale« (gedr.), Bremerhaven 17. August 1901 in: StAB 4,85-D.4.

128 Seeamtsbericht, S. 196.

129 Bericht (durch überlebenden Erster Offizier) »Saale« (gedr.), Bremerhaven 17. August 1901 in: StAB 4,85-D.4.

130 Seeamtsbericht, S. 196, Bremer Bürger-Zeitung, 5. Juli 1900, vgl. Weser-Zeitung, 3. Juli 1900, 2. Morgenausgabe, 4. Juli 1900, 1. Morgenausgabe.

131 Seeamtsbericht, S. 196.

matstadt von »Schandtaten der Schlepper-Capitäne bei dem Brand-Unglück in Hoboken.«¹³² In Bremen ergänzte ein Blatt: »Der Schiffsarzt Grahn von der ›Phönicia‹, sowie der zweite Officier Zander erzählen, daß ein Schleppbootkapitän, als er aufgefordert ward, zu retten, erklärte: ›Laßt doch die Grünhörner ersaufen!‹ Dieser sowie andere die Hülfe verweigernde Kapitäne sind bekannt und werden zur Verantwortung gezogen.«¹³³

Auf der »Bremen« wurden nach der Alarmierung die Leinen losgeworfen und die Brandbekämpfung mit bordeigenen Mitteln unverzüglich aufgenommen. Doch die Flammen an Land griffen auf das Schiff über und setzten das Sonnendeck, die Backbordseite, den Mittschiffaufbau und das kleine Bootsdeck auf der achternen Poop in Brand. Trotz einer vom Schiff ausgebrachten Leine unternahm mehrere Schleppdampfer in der Nähe nichts. Um die »Bremen« zu evakuieren, wurden alle verfügbaren Tauenden über Bord gehängt, damit auf diesem Wege die Besatzung das Schiff verlassen konnte. Ein Rettungsboot verunglückte beim Abfieren. Etwa 150 Überlebende retteten sich auf einem Kohlenleichter. Ein Schlepper in der Nähe verweigerte jegliche Hilfe und dampfte achteraus. Andere Schiffbrüchige, die im Wasser trieben, mussten Ähnliches erleben.¹³⁴

Auf der »Main« wurden nach der Alarmierung die Leinen losgeworfen und die bordeigene Brandbekämpfung in Gang gesetzt. Doch der Ebbstrom drückte das Schiff an die Pier. Auch hier blieben die Hafenschlepper passiv und scheuten die Hilfeleistung selbst dann noch, als die »Main« mittschiffs in Brand geriet. Dies geschah so rasend schnell, dass koordinierte Maßnahmen nicht mehr möglich waren und keine Boote zu Wasser gelassen wurden. Die meisten Schiffbrüchigen hangelten sich an Tauenden hinunter, sprangen auf Leichter, die sich zufällig gerade in der Nähe des Hecks befanden oder einfach in den Hudson. Sie wurden von Schleppern und Leichtern aufgenommen.¹³⁵ Deshalb muss das Verhalten der örtlichen Schlepperbesatzungen differenziert betrachtet werden.

Von den vier Lloydampfern hatte nur der größte, die »Kaiser Wilhelm der Große«, das sprichwörtliche Glück im Unglück. Unter der zielstrebigsten Führung Kapitän Engelbarts sowie seiner Schiffsoffiziere Bolte (I.), Hagemeyer (II.), Schildhauer (III.), Schwarzkopf (IV.) und Richter (V.) gelang ein Ablegemanö-

132 Nordwestdeutsche Zeitung, 27. Juli 1900, darin Bezug auf einen Bericht des Hamburger Fremdenblatts.

133 Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt.

134 Kapitänbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4; Seeamtsbericht, S. 199–200.

135 Kapitänbericht »Main«, Bremerhaven 13. Juli 1901 in: StAB 4,85-D.4; Seeamtsbericht, S. 205–206, 210.

ver mit eigener Windenkraft. Schließlich konnte eine Leine an den Schlepper »Sarah E. Easton« übergeben werden, der das Schiff in den Strom zog:¹³⁶

»Der Schnelldampfer [...] aber kam nun frei von den Pieraufbauten; es wurde wieder hell auf dem verqualmten Deck, die Löscheräte an Bord arbeiteten mit aller Macht und erstickten den Brand auf dem Vorderschiff. Als der »Kaiser Wilhelm der Große« langsam in den offenen Strom sich hinausschob, ertönte vom Newyorker Ufer her, wo eine riesige Menschenmenge mit fast atemloser Spannung den verzweifelten Kampf an Bord beobachtete, ein vieltausendstimmiges Hurrah herüber. Man hatte erkannt, die Rettung dieses Schnelldampfers war geglückt.«¹³⁷

Nachdem die »Kaiser Wilhelm der Große« freigekommen war, rettete ein Boot des Liners noch etwa 30 im Hudson treibende Schiffbrüchige der »Bremen« und der »Saale«; zwei vorbeifahrende Schlepper verweigerten Unterstützung. Mithilfe von zwei Schleppdampfern vorn und fünf achtern wurde schließlich die »Kaiser Wilhelm der Große« stromabwärts verholt und ging kurz nach 17 Uhr oberhalb der Pier der Fall River Line, einer renommierten örtlichen Personendampferreederei vor Anker.¹³⁸ Einer der Schleppdampfer, die mit zu packten, war die »Admiral Dewey« der Berwind White Coal Mining Company. Sie war erst im Februar 1900 in Dienst gestellt worden, besaß einen eisernen, genieteten Rumpf und war mit 900 PS einer der leistungsfähigsten Dampfschlepper im New Yorker Hafen. Dieses Schiff schleppte meistens Kohlenschuten, denn die Reederei galt als der führende Lieferant von Bunkerkohle im New Yorker Hafen.¹³⁹ Sie belieferte auch den Lloyd.¹⁴⁰

136 Seeamtsbericht, S. 202–203.

137 Bremer Nachrichten, 30. Juni 1925.

138 Seeamtsbericht, S. 203. Die Fall River Line existierte von 1846 bis 1937 und bediente mit großen Passagierdampfern die Strecken zwischen New York und neuenglischen Häfen bis nach Newport/Rhode Island. Eine gute Übersicht bei George W. Hilton, *The Night Boat*, Berkeley Cal., 1968, S. 21–64.

139 Vgl. Norman J. Brouwer, *The »Helen Mc Allister«, ex »Admiral Dewey« and the Great Hoboken Fire*. (Masch. schr. Mskr. o.D.). Später wurde der Schlepper auf Dieselantrieb umgestellt und zählt seit 2000 zur Flotte des South Street Seaport Museums in New York (Brief von Dr. Norman J. Brouwer, South Street Seaport Museum, New York, an den Verfasser, 31. Januar 2001). Das Schiff war nach Admiral George Dewey (1837–1917) benannt worden, der im spanisch-amerikanischen Krieg das Ostasiengeschwader befehligte, am 1. Mai 1898 vor Manila einen Sieg errang und in der Folgezeit stark popularisiert wurde. Dewey äußerte im April 1900 Ambitionen auf das Präsidentenamt, fand indes keine

Der Sog, den die »Kaiser Wilhelm der Große« beim Manövrieren verursachte, setzte den brennenden Dampfer »Bremen« in Bewegung, der auf den Hudson hinaustrieb. Auf dem Fluss nahmen Schleppdampfer das Schiff auf den Haken,¹⁴¹ darunter die »Admiral Dewey«.¹⁴² Ein Teil der Maschinisten und Heizer war noch unter Deck eingeschlossen.¹⁴³ Das Feuerlöschboot »The New Yorker« stand anderthalb Stunden bei dem Havaristen und bekämpfte aus vollen Rohren das Feuer.¹⁴⁴ Etwa eine Dreiviertelstunde nach Einsatzbeginn (also zwischen 17.00 und 17.30 Uhr) gelang dem Feuerlöschboot die Rettung von zunächst sechs Überlebenden und anschließend von zwölf als Kesselreiniger eingesetzten italienischen Arbeitern, die durch die Kohlenpforte ins Freie gelangt waren.¹⁴⁵ Als das Feuerlöschboot »The New Yorker« von der »Bremen« abgezogen wurde (etwa 17.45/18.15 Uhr), erschien den Feuerwehrleuten der Brand auf dem Dampfer einigermaßen unter Kontrolle zu sein.¹⁴⁶ Noch waren acht Heizer und Maschinisten im Schiff zurückgeblieben. Sie konnten später ebenfalls durch die Bunkerpforte fliehen und wurden von einem Schlepper¹⁴⁷ aufgenommen, auf dem sich der Lloydinspektor Möller befand. Dieser schickte schließlich den Zweiten und Vierten Offizier der »Bremen« zurück an Bord, um die dort in Angriff genommenen Löscharbeiten zu leiten,¹⁴⁸ die angeblich »von den Schleppern in der denkbar nachlässigsten Weise betrieben wurden.«¹⁴⁹ Weiter hieß es: »Die Löschmannschaften hatten die Schläuche einfach an Deck gelegt oder festgebunden, ließen die Pumpen arbeiten, standen in den Ecken zusammen und rauchten oder liefen im Schiff umher und raubten alle vom Feuer verschont gebliebenen Habseligkeiten. Kisten und Spinde wurden erbrochen und alles gute Zeug mitgenommen.«¹⁵⁰

Resonanz in der politischen Klasse. Über Dewey siehe den biografischen Artikel von Carroll S. Alden in: *Dictionary of American Biography* (Bd. 5), New York 1930, S. 268–272.

140 Ein 1896 auslaufender Vertrag wurde schon 1895 bis 1899 verlängert, siehe StAB 7,2010-6.

141 Kapitänsbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4.

142 Vgl. Brouwer, (wie Anm. 139).

143 Seeamtsbericht, S. 201.

144 N. N. (wie Anm. 124), S. 32.

145 Seeamtsbericht, S. 201. Die New Yorker Feuerwehr sprach von 28 Geretteten, vgl. N. N. (wie Anm. 124), S. 32.

146 Ebd.

147 Nach amerikanischen Angaben die »Admiral Dewey«.

148 Seeamtsbericht, S. 201 und Brouwer (wie Anm. 139).

149 Seeamtsbericht, S. 201.

150 Ebd.

Abb. 5: Der Brand der aus Holz erbauten Lloydanlagen erzeugte eine mächtige Rauchsäule, die man noch weit bis in das Landesinnere von New Jersey und nach Long Island ausmachen konnte. (Hoboken Historical Museum)



Abb. 6: Von einem Hausdach aus beobachtet Schaulustige den Brand sowie die stromabwärts treibende »Saale« (Bildmitte). Links die Anlagen der Hapag mit dem Dreischornsteiner »Kaiser Friedrich« sowie der »Phoenicia«. (Hoboken Historical Museum)

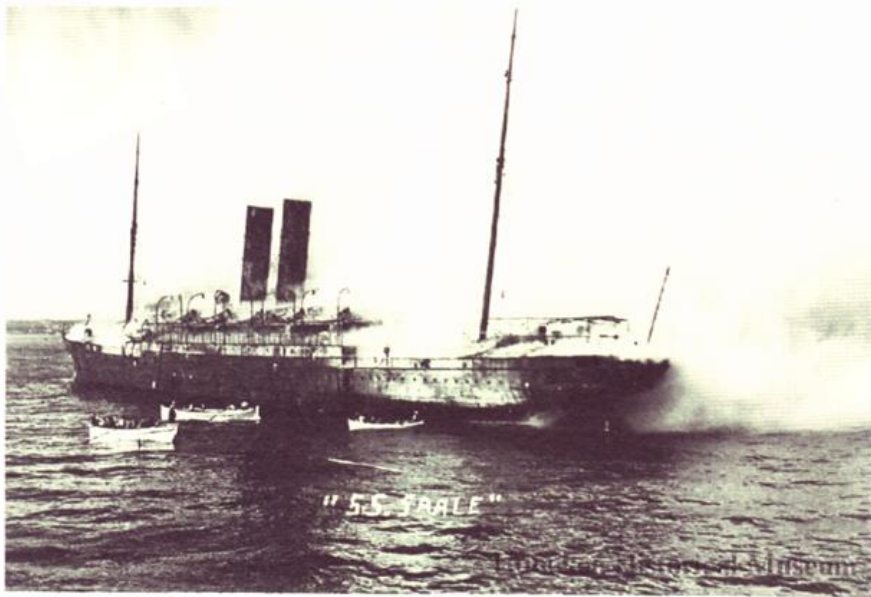


Abb. 7: Die brennende »Saale« treibt den Hudson stromabwärts.
(Hoboken Historical Museum)

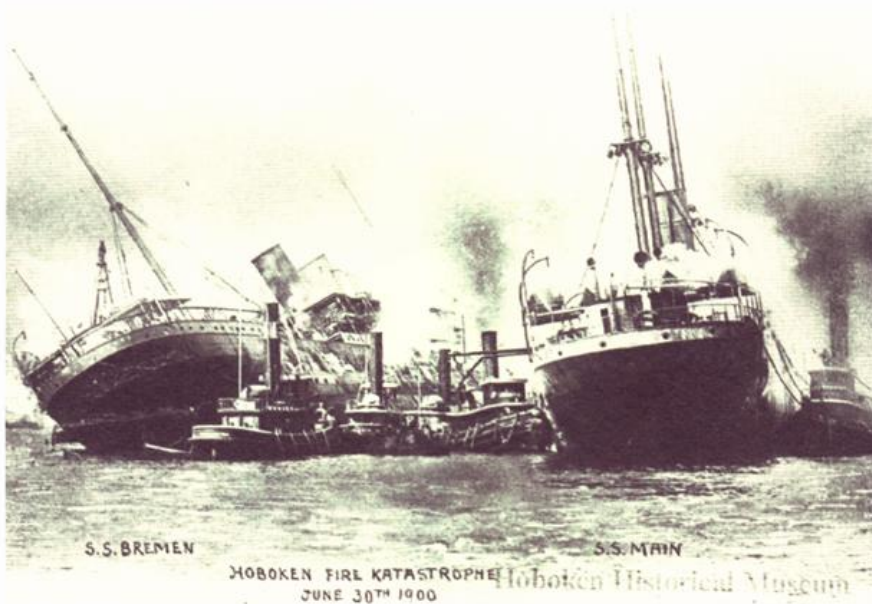


Abb. 8: Die immer noch brennenden Lloydampfer »Bremen« (links) und »Main« (rechts), vermutlich nachdem sie bei Weehawken auf Grund gesetzt wurden, mit einem Pulk von Schleppern. Das Bild dürfte im Gegensatz zur nachträglich aufgetragenen Bildinschrift, die sich aber auf das Unglück allgemein bezieht, am 1. Juli 1900 aufgenommen worden sein. (Hoboken Historical Museum)

Zunächst wurde die »Bremen« stromabwärts, dann wieder stromaufwärts bugsiert. Am Abend setzte man das Schiff bei Weehawken dicht oberhalb Hoboken auf der gleichen Seite des Hudsons auf Grund.¹⁵¹ Der Feuerlöschdampfer »The New Yorker« kümmerte sich um das brennende Schiff.¹⁵² Am folgenden Morgen, dem 1. Juli 1900, wurden die Löschmannschaften, die sich aus den örtlichen Schleppercrews rekrutierten, durch Überlebende der »Bremen« abgelöst. Schließlich konnte einen Tag später, am Morgen des 2. Juli, um 8 Uhr der Brand gelöscht werden.¹⁵³

Dem dritten der in Brand geratenen Schiffe, der »Saale«, widerfuhr ein besonders tragisches Schicksal. Als das Feuer die Trossen verbrannt hatte, trieb das lichterloh brennende Schiff mit der Ebbe stromabwärts. Mehrere Schleppdampfer begleiteten den Havaristen, ohne allerdings einzugreifen. Grauenhafte Szenen ereigneten sich, denn unter Deck waren zahlreiche Menschen eingeschlossen, die durch die zu engen Bullaugen in den allermeisten Fällen nicht ins Freie gelangen konnten und in ihrer Todesangst um Hilfe riefen. Von der benachbarten Hapag-Pier aus wurde dies beobachtet, und hier handelte man beherzt. Auf dem in Hapag-Charter stehenden Passagierdampfer »Kaiser Friedrich« ließ man ein mit 20 Freiwilligen aus der Decks- und Maschinenbesatzung besetztes sowie mit Feuerlöschgerät ausgerüstetes Boot aussetzen. Zunächst versuchte man, die aus den Bullaugen um Hilfe rufenden Schiffbrüchigen durch Bespritzen mit Wasser und Losschlagen der Rahmen zu befreien.¹⁵⁴ Ein erschütternder Zeitungsbericht beschrieb die Leiden der Menschen drastisch:

»Der vierte Offizier Hans Kniespel vom Hamburger Dampfer »Phoenicia« kam im Rettungsboot an eine [...] Luke, wo eine Frau ihm zurief um Gotteswillen mit einer Kugel ihrem Leiden ein Ende zu machen. Kniespel nahm eine Axt und versuchte die Backbordluke größer zu machen, konnte indessen gegen die festen Wanten¹⁵⁵ des Schiffes nichts ausrichten, während dessen die Frau immerfort in jämmerlicher Weise um ihren

151 Ebd., S. 200.

152 N.N. (wie Anm. 124), S. 32–33.

153 Seeamtsbericht, S. 201. Nach anderen Angaben wurde das Feuer am 1. Juli gelöscht, siehe Kapitänsbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4. Sämtliche Schiffspapiere und Logbücher waren verbrannt, sodass über die Feuerlösch- und Bergungsarbeiten auf der »Bremen« ein gesondertes Journal angelegt wurde.

154 Seeamtsbericht, S. 196–197. Zu diesem Schiff Christian Ostersehlte, »Kaiser Friedrich« (1898): Zur Problematik eines Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd, in: Brem. Jb. 83, 2004, S. 127–180.

155 Muss hier sicherlich Wände heißen.

Tod bat. Die Flammenqualen seien zu groß. Plötzlich fiel sie zurück und wurde nicht mehr gesehen.«¹⁵⁶

Die Hafenschlepper verhielten sich auch hier passiv, von einem wurde sogar ein Schlauch »gewaltsam« weggenommen, wie später der Seeamtsbericht vermerkte. Die Bootsbesatzung der »Kaiser Friedrich« bewies jedoch großen Mut und stieg auf die brennende »Saale« über, wo man 37 Menschen aus dem Maschinenraum retten konnte. Hier half die »The New Yorker«, ein weiteres Löschboot, die »Robert A. van Wyck« (1898, 6.000 Gallonen/etwa 2.270 Kubikmeter pro Stunde) stieß hinzu. Etwa zwei Stunden lang bekämpften beide Boote das Feuer aus Strahlrohren und Schläuchen, während auf einem Hafenschlepper ein Wasserschlauch abgestellt wurde, weil befürchtet wurde, er würde verbrennen. Mit Schläuchen ausgerüstet, versuchte der Stoßtrupp der »Kaiser Friedrich«, wenn auch vergeblich, die Stewards in Sicherheit zu bringen. Mehrfach stieß der Trupp bis zum Ruderhaus vor, wo eine Luke zu den Unterküften der Stewards führte. Dreimal versagte die Wasserzufuhr und zwang die Retter zur Rückkehr.¹⁵⁷

Fotos belegen, dass die auf dem Hudson treibende »Saale« von Feuer und Rauch eingehüllt war.¹⁵⁸ Ein Kapitän Smith von der New Yorker Hafenpolizei wird in einem anderen Zeitungsartikel wie folgt zitiert:

»Ich sah eine Frau, der sich die Flammen mit rasender Geschwindigkeit näherten. Ein Deckmatrose warf ihr einen Spritzenschlauch zu und sie suchte sich mit seiner Hilfe des Feuers zu erwehren. Wie diese Frau um ihr Leben kämpfte! Ihr Kampf war aussichtslos. Sie hätte ebenso gut einen Theelöffel voll Wasser in einen speienden Vulkan schütten können, in der Hoffnung, seine Glut zu ersticken. Während dessen sank das Schiff tiefer und tiefer, und der Verzweiflungskampf der Unglücklichen war zu Ende, als das Zwischendeck unter den Wellen verschwand. Niemand weiß, ob diese Frau eine Stewardess, ein Passagier oder ein Besucher war. Als die »Saale«, leck, mit brennendem Deck dahintrief, neigte sie sich auf eine

156 Weser-Zeitung, 4. Juli 1900, 1. Morgenausgabe. Sehr ähnlich in: Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt, Bremer Bürger-Zeitung, 5. Juli 1900.

157 N.N. (wie Anm. 124), S. 32; Seeamtsbericht, S. 196–197.

158 Von den drei brennenden Schiffen war es mit Abstand das älteste Fahrzeug. Damals pflegte man einen neuen Anstrich noch aufzutragen, ohne die bisherige Farbschicht vorher abzutragen. Die »Saale« besaß zunächst einen schwarzen Rumpf, spätere Fotos belegen, dass das Schiff für den Mittelmeerdienst weiß angestrichen war. Vermutlich war der Rumpf am 30. Juni 1900 wieder schwarz. Die im Laufe von 14 Jahren Fahrzeit auf dem Rumpf aufgetragenen Farbschichten haben dem Feuer zusätzliche Nahrung gegeben.

Seite, und mit dem Wasser strömte der Tod zu den Luken hinein, deren Sicherheitsfenster zersprungen waren. Man sah da wohl noch eine ermattende Hand, ein zurücksinkendes Gesicht, einen winkenden Kinderarm, bis das furchtbare Ende kam. Auf dem Rande eines in der Nähe befindlichen Schleppers aber stand ein Priester, der laut betend den Sterbenden Absolution zurief.«¹⁵⁹

Der Havarist trieb den Hudson abwärts, an Manhattan vorbei und geriet abends bei Cumminipaw an der Upper Bay in New Jersey auf Grund, wo erst die Flut das Feuer löschte, als das schwer angeschlagene Schiff gegen 20.30 Uhr Grundberührung bekam.¹⁶⁰

An Land soll gegen 22 Uhr das Feuer unter Kontrolle gewesen sein.¹⁶¹ So waren die Krankenhäuser in der Nacht nach dem Unglück mit der Versorgung der Verwundeten beschäftigt. Während Sanitäter und Ärzte um das Leben von Schwerverletzten rangen, sammelten sich rund um den Unglücksort zahlreiche Schaulustige. Von deren teilweise sensationsgierigem Verhalten zeichnet die amerikanische Literatur ein nicht gerade schmeichelhaftes Bild. Eine jener Fährgesellschaften auf dem Hudson, die Lackawanna Ferries, witterte das große Geschäft und stellte zusätzliche Fährboote in die Verbindung nach Hoboken ein, auf denen zahlreiche Schaulustige die Szenerie beobachteten, unter anderem die brennend treibende »Bremen«. Auf dem stromabwärts vorbeifahrenden großen Seitenraddampfer »Grand Republic« soll die Bordkapelle die Geschmacklosigkeit besessen haben, im Angesicht der Feuersbrunst Tanzmusik zu spielen.¹⁶²

Abends um 22 Uhr hatte die Flut eingesetzt. Der Terminal in Hoboken war so weit heruntergebrannt, dass sich ein Schleppdampfer an die immer noch brennende »Main« heranwagte und eine Schleppleine festmachte.¹⁶³ Als letztes der drei Schiffe wurde dieser Dampfer auf den Strom hinausgezogen und wie einige Stunden zuvor bereits die »Bremen« von Schleppdampfern bei Weehawken auf den Strand gesetzt. Dort gelang gegen Mitternacht eine dramatische Rettungsaktion: Inspektor Möller ging gegen 23.30 Uhr mit dem Schlepper »Stevens« längsseits und rettete 15 Mann des Maschinenpersonals, die im Heizraum Zuflucht gefunden hatten, durch eine Kohlenpforte.¹⁶⁴ Bei diesem Einsatz leistete »The New Yorker« mit Strahlrohren Unterstützung. Ins-

159 Bremer Bürger-Zeitung, 5. Juli 1900.

160 N.N. (wie Anm. 124) S. 32; Seeamtsbericht, S. 196–197.

161 John Kenlon, Fires and Fire-Fighters. A History of Modern Fire-Fighting with a Review of its Development from Earliest Times, New York o. D., S. 271.

162 Gordon (wie Anm. 23), S. 7.

163 Seeamtsbericht, S. 206.

164 Kapitänsbericht »Main«, Bremerhaven 13. Juli 1901 in: StAB 4,85-D.4.

gesamt stand dieses leistungsfähigste New Yorker Feuerlöschboot von abends 23.30 Uhr bis um 5.45 Uhr am folgenden Morgen bei der »Main« und der »Bremen«.¹⁶⁵ Zu den weiteren Lösch- und Bergungsarbeiten auf der »Main« wurden mehrere weitere Dampfer benötigt. Trotz dieser Anstrengungen konnte das Feuer erst am Abend des 2. Juli erstickt werden, als das Schiff plötzlich sank und das eindringende Wasser bis an das Oberdeck gelangte.¹⁶⁶

Nach dem Brand

Von vier betroffenen Lloydsschiffen war also nur das größte, der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große«, glimpflich davongekommen. In der Nacht nach dem Brand lag das Schiff vor Weehawken verankert und legte tags darauf an der Pier 52 in Manhattan an, wo die Cunard-Line dem Schiff einen Liegeplatz angeboten hatte.

Die Brandschäden waren, verglichen mit denen der anderen drei Lloydsdampfer kaum der Rede wert und konzentrierten sich auf die Steuerbordseite, wo Teile des Vordecks, sieben Boote auf dem Sonnendeck, der Anstrich des Fockmastes, der Ventilatoren und des vorderen Schornsteinpaares sowie einiges Holzwerk in Mitleidenschaft gezogen und an Backbord eine große Zahl von Seitenfenstern durch die Strahlungshitze der benachbarten brennenden »Bremen« gesprungen waren. Zwei Matrosen der »Kaiser Wilhelm der Große« blieben vermisst. Sie waren vermutlich über Bord gefallen und ertrunken.¹⁶⁷

Die wichtigsten Reparaturen wurden provisorisch erledigt und die fehlenden Boote aus dem Bestand von Cunard ersetzt, sodass am Morgen des 3. Juli der Schnelldampfer fahrplanmäßig auslaufen konnte. An Bord befanden sich 371 Überlebende von »Saale«, »Main« und »Bremen«.¹⁶⁸ Auf der Rückreise nahm Kapitän Engelbart in Southampton Auszeichnungen von Lloyds of London sowie von Londoner Seeversicherern entgegen,¹⁶⁹ die aus wohlverstandenen Eigeninteresse innerhalb eines international verästelten Marktes froh waren, dass der deutsche Schnelldampfer als Großobjekt kein Versicherungsfall geworden war. Am 12. Juli wurde die »Kaiser Wilhelm der Große« in

165 N. N. (wie Anm. 124), S. 32–33.

166 Seeamtsbericht, S. 206. Vgl. auch die Beschreibung der Aktion bei Gordon (wie Anm. 23), S. 8–9.

167 Die Musterrolle der »Kaiser Wilhelm der Große« (StAB 4,24-F.1000) vermerkt als formellen Verwaltungsakt nur die offizielle Abmusterung der beiden Matrosen am 13. Juli 1900 in Bremerhaven.

168 Bremer Bürger-Zeitung, 12. Juli 1900; Bremer Nachrichten, 30. Juni 1925; Seeamtsbericht, S. 189, 204; Gordon (wie Anm. 23), S. 10.

169 Nordwestdeutsche Zeitung, 27. Juli 1900.

Bremerhaven von der Führungsspitze des Lloyd empfangen, Wiegand hielt eine Ansprache.¹⁷⁰

In Hoboken sollen sich am Tag nach dem Unglück rund 100.000 Neugierige befunden haben. Auch die neue 90-Meter-Dampfyacht »Corsair« (1899) des amerikanischen Multimillionärs John Pierpont Morgan (1837–1913) war aufgekreuzt.¹⁷¹ All jenen Schaulustigen bot sich ein schauriger Anblick: »Der Fluß ist voll von Wrackstücken und Trümmern von den Docks, den Schiffen und Booten.«¹⁷² Doch es gab noch wesentlich hässlichere Szenen. So konnte man sich mit Ruderbooten dorthin bringen lassen, wo zahlreiche Leichen im Strom trieben. Die örtliche Polizei hatte alle Hände voll zu tun, um zahlreichen Leichenfledderern und Wrackplünderern nachzuspüren und deren Treiben zu unterbinden. Schließlich mussten die drei ausgebrannten Dampfer unter Bewachung gestellt werden.¹⁷³

Bereits Anfang Juli 1900 erwarb der Lloyd eine Grabstätte¹⁷⁴ auf dem Friedhof von Flower Hill in North Bergen (N.J.), etwa zwölf Kilometer von Hoboken entfernt. Am 5. Juli zog ein großer Leichenzug mit sieben schwarz ausgeschlagenen Wagen zum Friedhof, wo 80 Opfer ihre letzte Ruhe fanden. Weitere wurden später beigesetzt. Schließlich errichtete man an der Grabstätte einen Gedenkstein aus Granit, auf dessen Bronzeplakette die Namen von 167 Toten stehen.¹⁷⁵

Die Ermittlung der Opferzahlen nahm einige Zeit in Anspruch. Listen der Geretteten wurden bereits wenige Tage nach dem Unglück in der Presse an der Unterweser veröffentlicht.¹⁷⁶ Auch die amerikanische Presse präsentierte zur gleichen Zeit Namenslisten der Todesopfer, die man gefunden und identifiziert hatte, sowie der Verletzte in den umliegenden Krankenhäusern.¹⁷⁷ Federführend bei den weiteren Erhebungen scheint die Agentur des NDL in Bremerhaven gewesen zu sein, wobei ihr Oelrichs & Co. in New York sowie das dortige deutsche Konsulat zuarbeiteten. Erst im Sommer 1901 konnte man

170 Ebd., 13. Juli 1900.

171 Gordon, (wie Anm. 23), S. 10. Zur »Corsair« siehe Erik Hofman, *The Steam Yachts. An Era of Elegance*, Lymington 1970, S. 120–122. Die in Hoboken erbaute Yacht lag oft dort, siehe Colrick (wie Anm. 22), S. 95.

172 Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt.

173 Gordon (wie Anm. 23), S. 10.

174 Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt.

175 Gordon (wie Anm. 23), S. 10–11; Bremer Bürger-Zeitung, 8. Juli 1900. Eine Abbildung des Trauerzugs bei Colrick (wie Anm. 22), S. 100.

176 Provinzial-Zeitung, Extra-Blatt, 5. Juli 1900; Nordwestdeutsche Zeitung, 5. Juli 1900.

177 The New York Times, 2.–4. Juli 1900.

eine endgültige Bilanz ziehen.¹⁷⁸ Die Zahl der umgekommenen Besatzungsmitglieder (darunter Kapitän Mirow) auf der »Saale« wurde schließlich auf 100 berechnet.¹⁷⁹ Auf der »Main« waren 35,¹⁸⁰ auf der »Bremen« acht Tote zu beklagen.¹⁸¹ Die beiden ertrunkenen Matrosen der »Kaiser Wilhelm der Große« wurden bereits erwähnt. Daneben sind die zahlreichen Todesopfer unter Hafenarbeitern und Besuchern zu berücksichtigen, doch hier ist eine exakte Erhebung nie möglich gewesen. Amerikanische Schätzungen schwanken zwischen 200 und 400 Todesopfern und sprechen von mehreren Hundert Verletzten.¹⁸²

Für die Opfer wurden im Juli an der Unterweser spontan Wohltätigkeitsveranstaltungen abgehalten, um die große öffentliche Anteilnahme zu ersten Spendenaktionen zu nutzen.¹⁸³ Doch im gleichen Monat stand für den NDL bereits fest, die Hinterbliebenen der eigenen Todesopfer mit Renten zu entschädigen,¹⁸⁴ die aus einer eigenen Seemannskasse (1873), der Witwen- und

178 Am 24. April 1901 wurde die Liste der »Bremen« vom Kapitän unterzeichnet, am 13. Juli folgte die der »Main«, und das weitaus umfangreichere Konvolut über die »Saale« wurde erst am 17. August durch den überlebenden Ersten Offizier abgezeichnet (StAB 4,85-D.4). Diese Aufstellung gilt als die genaueste Statistik. Eine weitgehende Kongruenz ergibt sich mit einer späteren Aufstellung in: N.N., Ehrenmal deutscher Seeleute. Gedenkbuch der deutschen Seeleute, welche in 50 Jahren die Treue zu ihrem Seemannsberuf mit dem Tod besiegelt haben, Hamburg 1939, S.77–79. Fragen bleiben offen. Bei sämtlichen Opfern wurde der Zeitpunkt des Todes für den Nachmittag des 30. Juni angegeben, sodass sich die Frage stellt, wieweit die in Krankenhäusern Verstorbenen überhaupt berücksichtigt worden sind. Die Möglichkeit ist denkbar, dass man bei den Eintragungen gerade in dieser Rubrik schematisch, ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Fakten, verfahren ist. Schwierigkeiten und Verzögerungen bei der Erstellung der Statistik waren und sind auch bei anderen Unglücken normal. So ist bei der »Titanic« bis heute die Diskussion über die Genauigkeit der Opferlisten nicht abgeschlossen.

179 Bericht (durch überlebenden Ersten Offizier) »Saale« (gedr.), Bremerhaven 17. August 1901 in: StAB 4,85-D.4.

180 Kapitänbericht »Main«, Bremerhaven 13. Juli 1901 in: StAB 4,85-D.4.

181 Kapitänbericht »Bremen« (gedr.), Bremerhaven 24. April 1901 in: StAB 4,85-D.4.

182 Gordon (wie Anm. 23), S. 1.

183 So etwa vier Veranstaltungen am 12., 15., 20. und 22. Juli, u. a. in Bremerhaven, siehe Anzeigen in der Nordwestdeutschen Zeitung, 10., 14., 20. Juli 1900. Individuelle Todesanzeigen und vereinzelt Gedichte, die einen Blick auf das Leid der Angehörigen werfen, häufen sich vor allem in der Nordwestdeutschen Zeitung 6.–22. Juli 1900.

184 StAB 7,2010-12, Weser-Zeitung, 4. Juli 1900, 1. Morgenausgabe. Anzeige des NDL mit Ankündigung in Provinzial-Zeitung, 4. Juli 1900.

Abb. 9: Im Gegensatz zu pauschalen Statistiken geben Einzelfälle den Blick auf das Leid der Opfer und ihrer Angehörigen frei: Todesanzeige für einen tödlich verunglückten Steward von der »Saale«, den 27 Jahre alten Adolf Kleen aus Bremerhaven, in der Nordwestdeutschen Zeitung (Bremerhaven), 22. Juli 1900. (Stadtarchiv Bremerhaven)



TODES-ANZEIGE.

Nachdem der letzte Hoffnungschimmer erloschen ist, dass unser geliebter Sohn, Bräutigam, Bruder und Schwager

Adolf Kleen

noch unter den Lebenden weilt, bringen wir hiermit die traurige Nachricht, dass auch er ein Opfer der furchtbaren Brandkatastrophe in Hoboken geworden und im Hospital fern von der Heimath seinen Leiden erlegen ist.

Dies bringen zur schuldigen Anzeige

**Die tiefbetrübten Eltern'
nebst Angehörigen.**



Abb. 10: Die abgebrannte, erst als ein Holzbau mit Eisenträgern 1896/97 erneuerte Pier I, im Hintergrund Nachlöscharbeiten. (Archiv Mystic Seaport/Connecticut)

Waisen-Pensionskasse (1894) und der 1900 eingerichteten, nach der 1899 verstorbenen ersten Ehefrau des Lloyddirektors benannte Elisabeth-Wiegand-Stiftung für bedürftige Lloydangehörige bestritten wurden.¹⁸⁵ Ähnlich wie beim verheerenden Kollisionsunglück des Schnelldampfers »Elbe« (1895, 322 Tote), wurden die Unterstützungsfonds durch eine Sonderzahlung, in diesem Fall 300.000 Mark, verstärkt,¹⁸⁶ damit reguläre Pensionen durch einen außerordentlichen Rentenzuschuss an die Hinterbliebenen aufgebessert werden konnten.¹⁸⁷

Zu den materiellen Schäden des Unglücks zählten die Zerstörung von 27 Schuten, zahlreicher Eisenbahnwaggons und anderer Hafenfahrzeuge. Hoboken wurde als der größte Brandschaden in den USA für das Jahr 1900 eingestuft.¹⁸⁸ Zunächst beliefen sich die Schätzungen auf 6 bis 10 Millionen US-Dollar¹⁸⁹, pegelten sich aber später auf 4.627.000 US-Dollar ein.¹⁹⁰

Auch die Bremer Börse reagierte auf das Unglück reagiert, in den Tagen nach der Katastrophe gaben die Lloydaktien um rund zehn Prozentpunkte nach,¹⁹¹ erholten sich aber zum Jahresende wieder.¹⁹² Die Schäden am Terminal sowie bei den ausgebrannten Schuppen wurden Anfang Juli von der Bremer Presse auf jeweils rund 4 Millionen Mark geschätzt. Dem Vernehmen nach dürften die Versicherungsfonds des NDL zur Deckung dieser Schäden ausgereicht haben.¹⁹³

185 Lloyd-Nachrichten Nr. 11, 9/1901, S. 175.

186 NDL 1857–1906 (BGV 27. März 1901).

187 Damit sollte in etwa die Differenz zwischen den Kassenleistungen und dem Satz von 75 Prozent des letzten Gehalts ausgeglichen werden, wobei allerdings Höchstsätze festgelegt wurden: 450 Mark für die Witwe eines Schiffsoffiziers, 225 Mark für die Witwe eines unteren Angestellten und 112,50 Mark für ein Kind über 16 Jahre. Im Dezember 1900 hatte die Seemannskasse des Lloyd aus ihrem regulären Etat 209.773,90 Mark ausgeschüttet, siehe Lloyd-Nachrichten Nr. 2, 12/1900, S. 11, siehe auch ebd., Nr. 20, 6/1902, S. 93–94.

188 Gordon (wie Anm. 23), S. 1.

189 N. N., Ships and Docks of the North German Lloyd Steamship Co. destroyed by Fire, in: Marine Engineering, August 1900, S. 350.

190 Gordon (wie Anm. 23), S. 1.

191 Seit 18. Juni 1900: 119–121, (2. Juli: 109, 3. Juli: 106, 20. Juli: 109 Prozentpunkte. Ausgewertet wurden dafür die Börsennotierungen für die Zeit zwischen dem 18. Juni und 20. Juli 1900 in der Weser-Zeitung. Eine Presseerklärung des NDL vom 4. Juli sollte die nervösen Märkte beruhigen, siehe Weser-Zeitung, 4. Juli 1900, 1. Morgenausgabe, Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt.

192 Weser-Zeitung, 30. Dezember 1900, 1. Morgenausgabe (119 Prozentpunkte).

193 Weser-Zeitung, 3. Juli 1900, 1. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 5. Juli 1900, 2. Blatt.

Der Jahresbilanz des Lloyd konnte das Unglück nicht viel anhaben, denn 1900 wurde ein Rekordjahr. Zwar erklärte die Reedereileitung auf der Generalversammlung am 27. März 1901, die Brandkatastrophe sei »dem Umfange nach wohl der schwerste Schlag, von dem jemals eine Dampfschiffahrtsgesellschaft betroffen worden ist [...]«¹⁹⁴ Zwölf Jahre später sollte die »Titanic« andere Maßstäbe setzen. Doch wies Ende 1900 das Jahresergebnis des Lloyd einen stattlichen Gewinn von über 10 Millionen Goldmark aus, das eine Ausschüttung von 10 Prozent Dividende und 4,5 Prozent Superdividende an die Aktionäre rechtfertigte,¹⁹⁵ der Lloyd schrieb sogar in seinem Geschäftsbericht für 1900: »Der am meisten befriedigende Teil unseres Geschäftes war im verflissenen Jahre das nordatlantische Passagier- und Frachtgeschäft.«¹⁹⁶ In der Abfertigungsstatistik in Hoboken und New York schlägt sich der Brand nicht nieder. 1900 überschritt die Zahl der dort angelandeten Passagiere erneut die 100.000er-Marke (Tabelle 1), was beweist, dass die Landorganisation in New York ein geglücktes Krisenmanagement betrieben hatte.

In der Historiografie zählt Hoboken bis heute zu den größeren Brandkatastrophen in der in dieser Beziehung nicht gerade armen Geschichte New Yorks und seiner Umgebung.¹⁹⁷ Vier Jahre nach dem Brand wurde dieser im Bewusstsein der New Yorker durch ein noch schrecklicheres Unglück überlagert: Am 15. Juni 1904 forderte auf einem Vormittagsausflug der deutschen Einwanderergruppe aus »Little Germany« (Lower East Side, Manhattan) auf dem East River das Feuer auf dem Raddampfer »General Slocum« mehr als 1.000 Tote, vor allem Frauen und Kinder.¹⁹⁸ In Hoboken selbst sind das Großfeuer, das im August 1905 den Lackawanna-Bahnhof einäscherte, sowie zwei Brände in der Schokoladenfabrik Chocolate & Straw im September 1908 und Oktober 1916

194 NDL 1857–1906 (BGV 27. März 1901).

195 Ostersehle (wie Anm. 9), S. 205, 253.

196 NDL 1857–1906 (BGV 27. März 1901).

197 So die Einschätzung von Glenn P. Corbett und Donald J. Cannon, *Images of America. Historic Fires of New York City*, Charleston S.C. 2005, das über Brandkatastrophen zwischen 1626 und dem 11. September 2001 unter Einschluss von Hoboken (S. 45–46) berichtet.

198 Zu diesem Unglück siehe Francis J. Duffy, *The »General Slocum« disaster*, in: *Steamboat Bill*, Bd. 46, 1989, S. 197; Alfons Kaiser, *Die vergessene Katastrophe. Vor 100 Jahren kamen beim Brand der »General Slocum« 1.021 Menschen ums Leben – jetzt wurden unbekannte Fotos von dem Tag gefunden*, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 9. Juni 2004; Ulrich Böhme, *Der Untergang der »General Slocum«*, in: *Das Logbuch*, Bd. 41, 1/2005, S. 26–28; Edward T. O'Donnell, *Der Ausflug: Das Ende von Little Germany*, New York, Hamburg 2006.

in die Stadtgeschichte eingegangen, wenngleich diese keineswegs die Dimensionen der Brandkatastrophe von 1900 erreichten.¹⁹⁹

Nach dem Unglück waren unverzüglich seeamtliche Untersuchungen eingeleitet worden. In deren Verlauf wurden 49 Zeugen vernommen, teils in Bremerhaven und teils im deutschen Konsulat in New York. Am 11. Februar 1901 fand die Seeamtsverhandlung in Bremerhaven statt.²⁰⁰ Die Verhandlung selbst dauerte den ganzen Tag. Insgesamt waren zwölf Zeugen von den vier betroffenen Lloyd dampfern geladen. Ein großer Lageplan lieferte Aufschlüsse über die Bauweise der abgebrannten Anlagen.²⁰¹ Schließlich hatte der NDL von zwei ehemaligen Beamten der New Yorker Feuerwehr ein Gutachten angefordert, doch das Seeamt konnte diesem »[...] nach seiner ganzen Fassung keinen sonderlichen Werth beimessen [...]«.²⁰²

Der Urteilsspruch kam zu dem Ergebnis, dass die Brandursache nicht exakt festzustellen war, vermutete aber Fahrlässigkeit und hielt Selbstentzündung oder vorsätzliche Brandstiftung für unwahrscheinlich. Ein Verschulden der Schiffsleitungen der vier Lloyd dampfer wurde ebenso ausgeschlossen. Vielmehr wurden deren Maßnahmen nach Ausbruch des Brandes als zweckmäßig beurteilt, der Einsatz der Bootsbesatzung der »Kaiser Friedrich« dabei besonders hervorgehoben.²⁰³

Schließlich stellte sich für den NDL die Frage nach dem weiteren Schicksal der drei ausgebrannten Schiffe. Den Auftrag zu ihrer Hebung erhielt die um 1880 gegründete Bergungsfirma Merritt & Chapman Wrecking Co., die bereits im Juli mit ihren Arbeiten begann.²⁰⁴ Zunächst wurde die »Main« am

199 Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 30–31, 100–103. 1907 wurde der neu aufgebaute Lackawanna-Bahnhof wieder eröffnet und ist noch heute erhalten.

200 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe. Bei der Auswahl des sechsköpfigen Untersuchungsgremiums (Vorsitz Amtmann Dr. Dommies, Beisitzer Hafenmeister Gerlach, Lotsenkommandeur Minssen, Schiffsbesichtiger Heinck aus Bremerhaven, Reeder Robert Boyes aus Bremen sowie Reichskommissar Kapitän zur See a. D. Thüden aus Bremen) hatte man sich bemüht, ein vom NDL möglichst unabhängiges Gremium zusammenzustellen Vgl. Nordwestdeutsche Zeitung, 13. Februar 1901, Beilage Nr. 37.

201 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe.

202 Seeamtsbericht, S. 208.

203 Ebd., S. 189–190, 207–211.

204 Gordon (wie Anm. 23), S. 11, Report (wie Anm. 124), S. 33. Zur Reederei siehe Matteson (wie Anm. 16), S. 162. Die Reederei hat während des Unglücks und danach Fotos aufnehmen lassen. Ein Bestand von 34 Glasnegativen aus dieser Provenienz befindet sich im Schiffahrtsmuseum von Mystic Seaport.

27. Juli wieder flottgemacht.²⁰⁵ Der NDL entschloss sich zu einer gründlichen Reparatur des noch fast neuen Schiffes, dessen Kessel- und Maschinenanlage intakt geblieben war. Für einen Preis von 570.000 US-Dollar²⁰⁶ erhielt den Zuschlag die noch heute im Bau von Flugzeugträgern und U-Booten aktive amerikanische Werft Newport News Shipbuilding & Drydock Co. am Ausgang der Chesapeake Bay.²⁰⁷ Im November 1901 waren diese Arbeiten so weit gediehen, dass das Schiff über Baltimore nach Bremerhaven zurückkehren konnte. Dort schloss der NDL die Wiederherstellung in Eigenregie ab.²⁰⁸

Auf der »Bremen« hatte das Feuer sämtliche Aufbauten und Kajüten zerstört,²⁰⁹ doch lohnte sich eine Wiederherstellung. Schon Anfang Juli 1900 wurde das Schiff wieder flottgemacht.²¹⁰ Weil Maschinen- und Kesselraum vom Feuer nicht erreicht worden waren, konnte die Antriebsanlage wieder in Gang gebracht werden. Mit einer Überführungscrew des Lloyd überquerte der Schiffstorso mit eigener Kraft den Nordatlantik und traf am 24. Oktober in Bremerhaven ein.²¹¹ Der bizarre Anblick des in Amerika nur notdürftig instand gesetzten Dampfers dürfte auf die Presse und Öffentlichkeit schaurig gewirkt haben.²¹² Bis zum Herbst 1901 wurde das Schiff vom Stettiner Vulcan grundlegend repariert, gleichzeitig um sechs Meter verlängert.²¹³ Wie umfangreich diese Arbeiten für die Werft waren, ist aus deren Geschäftsbericht für 1901 ersichtlich, denn er nennt den »[...] grosse[n] Umbau des Doppelschrauben-Postdampfers ›Bremen‹ für den Norddeutschen Lloyd«²¹⁴ in einem Atemzug

205 Arnold Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. I: 1858–1912, Oldenburg 1972, S. 14–16, S. 74.

206 Seeamtsbericht, S. 189, 207.

207 Lloyd-Nachrichten, Nr. 13, 11/1901, S. 206. Eine sehr gründliche Beschreibung der Werft, etwa zeitgleich mit der Reparatur der »Main« stammt von T. Chace, Die Werftanlagen der Newport News Shipbuilding and Drydock Co. in Newport News, Virginien, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG), Bd. 2, 1901, S. 431–485.

208 Lloyd-Nachrichten, Nr. 13, 11/1901, S. 206.

209 Seeamtsbericht, S. 189, 201.

210 Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt.

211 Weser-Zeitung, 25. Oktober 1900, 2. Morgenausgabe, 26. Oktober 1900, Mittagsausgabe; NWZ, 25. Oktober 1900, 26. Oktober 1900.

212 Eine sehr ausführliche Beschreibung in: NWZ 26. Oktober 1900.

213 Drechsel (wie Anm. 29), S. 170.

214 Stettiner Vulcan, Bericht zur 45. Ordentlichen General-Versammlung (für 1901), 14. Mai 1902, in: Archiv Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) Kiel.

mit drei Neubauten, die im gleichen Jahr »[...] an grösseren Objecten fertig gestellt bzw. inzwischen abgeliefert«²¹⁵ wurden.

Dagegen setzte die »Saale« nie wieder die Hausflagge des Lloyd. Wegen der besonders schweren Schäden, aber wohl auch inzwischen erfolgten Abschreibungen des 14 Jahre alten Schiffes dürfte sich eine Wiederverwendung für den NDL nicht gelohnt haben. Nach der Bergung zahlreicher Leichen aus dem Rumpf²¹⁶ wurde der ausgeglühte Rumpf Mitte Juli gehoben²¹⁷ und Ende Oktober 1900 in New York zum Verkauf angeboten.²¹⁸ Die dortige Reederei Louis Luckenbach²¹⁹ hatte Interesse an dem Wrack gefunden und erwarb es für 23.000 US-Dollar.²²⁰ Bis 1902 wurde es bei der Werft Townsend-Downey Shipbuilding Co. auf Shooters Island (vor Staten Island) als Frachtdampfer neu hergerichtet, auch eine neue Maschine wurde eingebaut.²²¹ Als »J. L. Luckenbach« blieb das Schiff bis 1921 für die Reederei Luckenbach in Fahrt.²²²

Eine Katastrophe derartiger Größenordnung löste selbstverständlich eine Sicherheitsdiskussion aus. Bereits im Spätsommer 1900 machten sich Fachkreise Gedanken über vergrößerte Bullaugen bei Schiffen – hier spielten die schrecklichen Erfahrungen bei der »Saale« eine Rolle – sowie mit dem wasserseitigen Brandschutz in New York.²²³ Eine 1901 vom Lloyd bestellte Kommission von Sachverständigen sorgte für die Einrichtung weit verzweigter Feuermelde- und Hydrantenanlagen in Bremerhaven und Hoboken. Am Hudson wurde zusätzlich eine Sprinkleranlage installiert, auf der anderen Seite des Atlantiks zeichnete nunmehr ein eigener Brandinspektor, der aus dem Kreise der Maschinisten rekrutiert worden war, für den Brandschutz an Bord und in den Betrieben des Lloyd in Bremerhaven verantwortlich. Die bordseitigen

215 Ebd. Die Geschäftsberichte des Stettiner Vulcans zeichnen sich durch eine besondere Exaktheit und über Jahre durchgehaltene »preußisch« stringente Systematik aus, was für zeitgenössische Aktiengesellschaften keineswegs selbstverständlich ist.

216 Bremer Bürger-Zeitung, 4. Juli 1900, 5. Juli 1900.

217 Weser-Zeitung, 1. Morgenausgabe, 13. Juli 1900.

218 NWZ 26. Oktober 1900.

219 Um 1850 als Schlepperreederei gegründet, setzte diese Firma seit 1889 zusätzlich antriebslose Leichter ein und erwarb 1893 ihren ersten Frachtdampfer. Bis 1968 engagierte sich das Unternehmen mit einer großen Flotte in der Fahrt zwischen der amerikanischen Ost- und Westküste, siehe Reinhart Schmelzkopf, Luckenbach. Ein deutscher Name unter den »stars and stripes«, in: Strandgut, 29/1992, S. 101–106; weitere Angaben bei Matteson (wie Anm. 16), S. 109–110.

220 Seeamtsbericht, S. 189.

221 Lloyd-Nachrichten, Nr. 22, 8/1902, S. 141.

222 Schmelzkopf (wie Anm. 219), S. 120. Siehe auch Kludas (wie Anm. 117), S. 34.

223 Schiffbau, 23. September 1900, S. 809–810.



Abb. 11: Bergungsarbeiten mit einem Schwimmkran und zwei Schleppdampfern an den ausgebrannten Lloydampfern »Bremen« (Vordergrund) und »Main« (Hintergrund) Anfang Juli 1900. (Hoboken Historical Museum)

Feuerlöscheinrichtungen wurden ebenfalls überarbeitet und in Bremerhaven ein firmeneigenes Feuerwehrauto beschafft.²²⁴

Die Hapag nutzte die Gelegenheit und leitete eine Überprüfung ihrer Feuer-schutz-einrichtung auf den Schiffen und in den Landeinrichtungen ein, nicht zuletzt in Hoboken.²²⁵ Die übrige deutsche Schifffahrt zog nach: Die dafür zuständige See-Berufsgenossenschaft (SBG) verbesserte auf deutschen Schiffen durch einschlägige Vorschriften den baulichen Brandschutz (Feuerschotten) sowie die Feuerlöscheinrichtungen.²²⁶

Umstritten: Die Rolle der New Yorker Hafenschlepper während des Brands

Brisant bleibt die Bewertung des Verhaltens der amerikanischen Schlepperbesatzungen, zweifellos der kritischste Punkt der Brandkatastrophe.²²⁷ Während der Seeamtsverhandlung im Februar 1901 drang der Reichskommissar, Kapitän zur See a. D. Thüden, also ein Marineoffizier, auf eine scharfe und undifferenzierte Verurteilung:

»Redner geht dann auf das Verhalten der Schleppdampfer ein und ist der Meinung, daß alle Dampfer hätten gerettet werden können, wenn die Schlepper rechtzeitig angefaßt hätten. Ihr Verhalten nach dieser Richtung war reichlich vorsichtig, zum Theil erbärmlich. Auch bezüglich der Rettung von Menschenleben seien die Schlepper zum Theil so brutal verfahren, daß sie unsere Verachtung verdienen.«²²⁸

224 NDL 1857–1906 (BGV 19. April 1902); Lloyd-Nachrichten, Nr. 18, 4/1902, S. 61, Nr. 62, 12/1905, S. 746.

225 Jahresbericht der Hapag für 1900 in A-HL (Jahresbericht an die Generalversammlung 29. März 1901), vgl. Schiffbau, 8. April 1901, S. 503.

226 Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Scholl, Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 23), Bremerhaven und Hamburg 1987, S. 126.

227 So die Ansicht von Prof. Dr. Michael Salewski (1938–2010), Eckernförde, Adressat des Festschriftenbeitrags (Anm. 283), in einem Brief vom 16. April 2003 an den Verfasser.

228 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe.

Damals aufkeimender Nationalismus mit der entsprechenden Klischeebildung und den nachfolgenden Schuldzuweisungen und eine sehr marinespezifische Unkenntnis über die zivile Schifffahrt können hier eine Rolle gespielt haben.²²⁹

Auf dieser Linie resümierte das Seeamt am 11. Februar:

»Was das Verhalten der vom Beginne des Feuers an sich vor den Piers im Strome aufhaltenden verhältnißmäßig zahlreichen Schlepper anlangt, so ist das Seeamt auf Grund der fast einstimmig für die Schlepper ungünstig lautenden Zeugenaussagen zu der Ueberzeugung gekommen, daß durch ein rechtzeitiges Eingreifen der Schlepper auch die beiden Schiffe ›Saale‹ und ›Bremen‹ vor den großen Brandschäden und viele der Verunglückten vor dem Tode hätten bewahrt werden können [...] Der Umstand, daß die Schlepper aus Holz gebaut sind und sich durch Zugreifen leicht selbst der Gefahr des Verbrennens ausgesetzt hätten, kann ihnen nur sehr wenig zu Gute gerechnet werden, da sie in einem Augenblicke hätten zugreifen müssen, wo ihnen von den Schiffen und den Piers noch keine Brandgefahr drohte. Ein sehr ungünstiges Licht auf die Gesinnung der Schleppermannschaften wirft auch ihr Verhalten gegenüber den Ertrinkenden, während der Löscharbeiten an Bord der ›Bremen‹ und gegenüber der stromabwärts treibenden brennenden ›Saale‹ mit den in ihrer Todesangst aus den Fenstern nach Wasser Schreienden.«²³⁰

Von »diesem ganzen verachtungswürdigen Verhalten«²³¹ war die Rede. Flugs wurde die Verurteilung der amerikanischen Schlepperbesatzungen auf der anderen Seite des Atlantiks zur Kenntnis genommen. Nach der schnellen Übermittlung durch die Seekabel titelte die »New York Times« bereits tags darauf: »The Hoboken Dock Fire. German Naval Board finds that the New York Tugs Refused Various Requests for Assistance.«²³²

Der Seeamtsspruch von Bremerhaven hat die wohl zeitgenössische öffentliche Meinung, aber vor allem die der Nachwelt nachhaltig beeinflusst.²³³ Dagegen hat der namhafte Fachautor über die deutsche Passagierschifffahrt,

229 Über den Mentalitätswandel im deutschen Marineoffizierskorps hin zu Nationalismus und Chauvinismus nach 1900, beobachtet anhand der Geisteshaltung bei Auslandseinsätzen Gerhard Wiechmann, *Die preußisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866–1914. Eine Studie deutscher Kanonenbootpolitik*, Bremen 2002, S. 126

230 Seeamtsbericht, S. 210.

231 Ebd.

232 *The New York Times*, 12. Februar 1901.

233 Unkritisch bei Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*. Bd. III 1900–1919, Bremen 2003, hier S. 17.

Arnold Kludas, eine differenzierte Sicht angemahnt. 1972 schrieb er: »Die Katastrophe fordert fast 300 Menschenleben, darunter auch Mitglieder der mutigen Schlepperbesatzungen.«²³⁴ Rund anderthalb Jahrzehnte später ging Kludas auf die Vorwürfe gegen die Schlepper genauer ein: »Sicher wird solchen Berichten ein Kern Wahrheit in Form einzelner Fehlleistungen zugrunde liegen. Eine pauschale Verallgemeinerung scheint aber unverantwortlich.«²³⁵ Die amerikanische Literatur hat sich mit dem Fehlverhalten der Schlepperbesatzungen vor Hoboken ebenso auseinandergesetzt.²³⁶

Ohne zu leugnen, dass sich haarsträubende und beschämende Szenen abgespielt haben – die bisherige Schilderung hat einige Belege hierzu gebracht – muss jedoch festgestellt werden, dass die zeitgenössische Diskussion wesentlich differenzierter verlief, als es sich im Seeamtsspruch hinterher niedergeschlagen hat. Natürlich fanden mehr als genug skandalöse Meldungen aus Amerika ihren Niederschlag in der Bremer und auswärtigen Presse, sowohl in den Tagen nach der Katastrophe²³⁷ und während der Seeamtsverhandlung.²³⁸ Auch in den USA wurde dieses Fehlverhalten angeprangert, so schon Anfang Juli 1900 von der »New York Times«: »Tugboat Men's Brutality – Instances in which they refused to save lives – water denied the helpless victims of the ›Saale‹.«²³⁹

Zur gleichen Zeit wurde berichtet, dass die Behörden in Hoboken gegen zwei Schiffsführer wegen Mordes ermittelten, aber auch darüber, dass eine Versammlung örtlicher Schlepperkapitäne eine Prämie von 1.000 US-Dollar für Beweise gegen vorsätzlich verweigerter Hilfeleistung aussetzte.²⁴⁰ Eine differenzierte Betrachtung über Schwierigkeiten vor Ort stellten zwei Bremer Blätter bereits am 2. Juli 1900 an:

»Erwähnt sei hier noch, daß das ›Ausdocken‹ der Schiffe in Newyork zeitweise mit Schwierigkeiten verknüpft ist. Die Dampfer haben während ihres mehrtägigen Aufenthalts am Pier gewöhnlich keinen Dampf auf, weil Maschinen und Kessel nachgesehen werden müssen; dazu kommt, daß die mächtigen Schiffe bei niedrigem Wasserstande nicht selten im Dock an Grund festsitzen. Wenn dann, wie jetzt in der Höhe der Saison,

234 Kludas (wie Anm. 205), S. 26.

235 Kludas (wie Anm. 35), S. 146.

236 Gordon (wie Anm. 23), S. 5–6.

237 Beispiele hierfür finden sich in der Weser-Zeitung, 3. Juli 1900, 2. Morgenausgabe. Ähnlich: Bremer Bürger-Zeitung, 4. Juli 1900, Frankfurter Zeitung, zit. in Weser-Zeitung, 3. Juli 1900, Mittagsausgabe, Bremer Nachrichten, 4. Juli 1900, 4. Blatt, 5. Juli 1900, 2. Blatt.

238 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe.

239 The New York Times, 3. Juli 1900.

240 Bremer Nachrichten, 5. Juli 1900, 2. Blatt; Provinzial-Zeitung, 5. Juli 1900.

die Docks mit kleineren und größeren Schiffen dicht besetzt sind, haben Schleppdampfer in der Stunde der Noth, wenn alles auf Schnelligkeit ankommt, unvorhergesehene Hindernisse zu überwinden; außerdem wird durch die Fluthverhältnisse das Herausschleppen der Schiffe in den Strom zu gewissen Zeiten stark beeinträchtigt.«²⁴¹

Zwei Tage später hieß es:

»Die Oberfläche des Flusses wimmelte von schwimmenden Menschen jeden Alters, die sich verzweifelt an alles klammerten, das sie in ihrer Todesangst zu erfassen vermochten. Dazwischen schossen Böte und kleine Dampfer umher, um nach besten Kräften Ertrinkende zu retten [...] Die ›Saale‹ und ›Bremen‹ wurden, völlig in Flammen gehüllt, unter übermenschlichen Anstrengungen freigemacht und glücklich in den Fluß gebracht, aber die Flammen leckten rasch an den Zugseilen der Schlepper hinauf und beide Dampfer brachen mitten im Strome los und trieben nach dem jenseitigen Ufer hinüber.«²⁴²

Einen Tag später schrieb, amerikanischen Presseberichten folgend, die sozialdemokratische »Bremer Bürger-Zeitung«:

»Die Central News melden aus New York: [...] Die Rettungsflotte umfaßte über 200 Schleppdampfer, große Boote, Barken und Yachten. Ein Schleppdampferkapitän behauptet, 200 Personen gerettet zu haben. Andererseits verlautet auch, daß ein Kapitän sich weigerte, drei Schiffbrüchige aufzufischen, als er hörte, daß sie kein Geld hätten. Dieser Fall blieb doch vereinzelt. Ein einziger Mann soll 20 Personen gerettet haben. Ein Kapitän sah 20 Leute ertrinken, denen er nicht helfen konnte. Er behauptet, als die ›Saale‹ zuerst vom Pier wegtrieb, sprangen die Personen über Bord und hielten sich an den Ketten in der Nähe des Steuerruders. Die Schleppboote näherten sich darauf und warfen diesen Taue zu. Mehrere Personen wurden gerettet, doch viele sanken, während die ›Saale‹ forttrieb. Man sah eine Frau an der Stückpforte mit brennenden Kleidern. Ein Schlepper näherte sich ihr, und die Seeleute überschütteten die Frau mit Wasser, aber alle Anstrengungen, sie zu retten, waren vergeblich, und sie fiel zurück in die Flammen.«²⁴³

241 Weser-Zeitung, 2. Juli 1900, Mittagsausgabe; Bremer Nachrichten, 2. Juli 1900, 1. Blatt.

242 Weser-Zeitung, 4. Juli 1900, Mittagsausgabe.

243 Bremer Bürger-Zeitung, 5. Juli 1900.

Weitere nachdenkliche Töne waren während der Seeamtsverhandlung zu hören: »Die Rettung der Schiffe wurde durch die vielen neben ihnen liegenden Leichter erschwert, da die Schleppdampfer nicht herankommen konnten.«²⁴⁴ Seitens des NDL wurde vor einer vorschnellen Pauschalverurteilung ausdrücklich gewarnt:

»Herr Director Leist²⁴⁵ macht darauf aufmerksam, daß die den Schleppdampfern gemachten Vorwürfe mit Vorsicht aufzunehmen seien. Die Dampfer seien fast alle von Holz und hätten kaum näher an den Feuerherd heran kommen können. Von Seiten der amerikanischen Behörden seien nach dieser Richtung die eingehendsten Untersuchungen angestellt worden, doch habe sich nichts Greifbares gegen die Dampfer ergeben. Thatsächlich seien einige der Schlepper in Brand gerathen.«²⁴⁶

Leist hatte sich nach der Katastrophe im Auftrag seines Arbeitgebers NDL ein Vierteljahr in den Staaten aufgehalten, wo er einen Bericht über den Brand zusammenstellte, der leider nicht erhalten ist.²⁴⁷

Ein Vierteljahrhundert später meinte Kapitän Engelbart von der »Kaiser Wilhelm der Große«: »Der durch den Brand erzeugte Gegenwind oder Hohlwind verbreitete über das ganze Piergebiet eine derartige Glut und solchen Qualm, daß auch kein Schlepper sich zur Hilfeleistung heranwagen konnte.«²⁴⁸ Die amerikanische Literatur präsentiert neben positiven Beispielen für Einsatz- und Risikobereitschaft²⁴⁹ Fehlverhalten: »The risks were enormous, but so too were the possibilities of reward. For some of the captains, aiding survivors was not a paramount issue.«²⁵⁰ Schließlich kam es zur Ausschüttung von Bergungsprämien. Im November 1900 wurden in den USA etwa 35 Forderungen nach Bergelohn gerichtlich geprüft und am 16. Februar 1901 die Entscheidung darüber bekannt gegeben. Insgesamt gingen 21.449 US-Dollar an 22 Schlepper und einen Dampfleichter.²⁵¹

244 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe.

245 Kapitän Christoph Leist (1842–1925), 1899–1912 Direktor der Zentralabteilung des NDL: Wilhelm Lührs (Hrsg.), *Bremische Biographie 1912–1962*, Bremen 1969, S. 312.

246 Weser-Zeitung, 12. Februar 1901, 2. Morgenausgabe.

247 Brief Wiegands an Leist in New York, 20. August 1900 in StAB 7,2010-12; Weser-Zeitung, 2. Juli 1900, Mittagsausgabe; Nordwestdeutsche Zeitung, 26. Oktober 1900.

248 Bremer Nachrichten, 30. Juni 1925.

249 Gordon (wie Anm. 23), S. 7.

250 Ebd., S. 5.

251 Brouwer (wie Anm. 139).

Eine genauere Betrachtung über das Schleppwesen erscheint notwendig. Im Gegensatz zur Unterweser, wo der NDL zum Bugsieren seiner umfangreichen Flotte von Anfang an eine ausreichende Schlepperkapazität vorhielt,²⁵² war er in Hoboken auf örtliche Bugsierfirmen angewiesen: »Der Norddeutsche Lloyd besaß in Newyork damals²⁵³ keine eigenen Schlepper, stand aber mit verschiedenen Schleppgesellschaften in festem Contract.«²⁵⁴ Beide Seiten, der NDL und die Schlepperreedereien, waren als Geschäftspartner aufeinander angewiesen und hatten kein Interesse daran, eine Auseinandersetzung auf die Spitze zu treiben, schon gar nicht öffentlich.

Doch ist zu berücksichtigen, dass sich in Vergangenheit und Gegenwart die Schleppschiffahrt in den USA von ihrem europäischen Gegenstück²⁵⁵ unterschieden hat. Seit den 1860er-Jahren – übrigens zeitgleich mit der Entwicklung an der Unterweser²⁵⁶ – kristallisierte sich auch in New York der Schraubenschlepper heraus und verdrängte die bis dahin vorherrschenden Radschlepper. Um 1900 verkehrten mehr als 400 Schleppdampfer in den Gewässern rund um

252 Reinhard H. Schnake, *Geschichte der Schleppschiffahrt* (Bd. 3). Schlepper des Norddeutschen Lloyd 1857–1970, Hapag-Lloyd, Transport & Service 1970–1994, Hamburg 1995; Christian Ostersehlte, *Die Schleppschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Spiegel dreier Schiffsbiographien*, in: *Das Logbuch* 3/1993, S.92–103, 4/1993, S.139–145.

253 Zum Zeitpunkt des Brands in Hoboken.

254 *Weser-Zeitung*, 12. Februar 1901 (2. Morgenausgabe). 1907 verfügte der NDL in Hoboken über einen Schlepper »Pollux«, zwei Kohlenheber und zwei Aschenprähme, siehe Neubaur (wie Anm. 48), S.498. Die »Pollux« (ehemals »J.L. Luckenbach«, erbaut 1895 in Philadelphia) war ein Schlepper amerikanischer Bauart, wurde 1902 von der Luckenbach Towing & Salvage Co. erworben, 1917 von den USA beschlagnahmt (Harry Mc Donald, Luckenbach Towing & Salvage Co., in: *Lekko International* Juli/August 1984, S.89), ist aber in den Schiffslisten der NDL-Geschäftsberichte, die überseeische Hafenfahrzeuge mit berücksichtigen, nicht vermerkt. Die Hapag in Hoboken begann 1903 mit der Anschaffung von vier antriebslosen Leichtern, 1904–1913 folgten je zwei Aschschuten, zwei Schleppdampfer (»Hamburg-America-Line No. 2–3«), je eine Dampf- und Motorbarkasse sowie ein neuer Leichter, siehe A-HL, *Jahresbericht der Hapag für 1901* (Jahresbericht an die Generalversammlung 27. März 1902), ergänzend hierzu die neueste Übersicht bei Kludas (wie Anm. 63), S.140–152.

255 Anschauliche Vergleichsbeispiele, die man auch auf die recht ähnlichen kontinentalen und deutschen Hafenschlepper übertragen kann, bietet P. N. Thomas, *British Steam Tugs*, Albrighton 1983.

256 1863 gingen als erste Schraubenschlepper auf der Unterweser in Geestemünde die »Biene« und »Solide« in Dienst, der NDL folgte 1866 mit der »Nordsee«.

Manhattan.²⁵⁷ Dort hatten sich gegenüber den Anfangsjahren um 1850 die Konkurrenzbedingungen erheblich verschärft. Informelle oder formelle Absprachen wie das in Europa damals in der Entstehung begriffene Poolsystem²⁵⁸ gab es anscheinend kaum. Das Schleppgeschäft warf wesentlich weniger Gewinne ab als früher. Erst ab etwa 1910 griff die in europäischen Häfen schon länger ausgeübte Praxis Platz, längerfristige Kontrakte mit großen auswärtigen Dampferreedereien abzuschließen. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts hatten irische Einwanderer im New Yorker Schleppwesen, in dem eine große Zahl von Brokern eine Mittlerfunktion ausübte, Fuß gefasst und noch heute existierende Schlepperreedereien gegründet,²⁵⁹ die sich neben Firmen von Gründern anderer ethnischer Herkunft profilierten. Die unteren Dienstgrade lebten oft an Bord der Schlepper und ernährten sich zusätzlich durch kleine Nebengewerbe. Das »Hire-and-fire«-Prinzip war bei den Arbeitgebern an der Tagesordnung, Gewerkschaften für die Schlepper-Crews entstanden erst nach der Jahrhundertwende. Alles in allem dürfte die Schleppschiffahrt in den New Yorker Gewässern von einer rauerer sozialen und wirtschaftlichen Realität geprägt gewesen sein als ihr Gegenstück in Europa, was manche Verhaltensweisen während des Brands in Hoboken zwar nicht entschuldigt, aber beleuchtet.

Hinzu kamen technische Eigenheiten. Der Holzreichtum Nordamerikas zeigt sich noch heute in einer weitverbreiteten Verwendung dieses Materials, vor allem beim Eigenheimbau in Vor- und Kleinstädten. Das galt um 1900 ebenso für den Schiffbau, nicht nur bei Segelschiffen, sondern auch bei Küstendampfern.²⁶⁰ Bei Schleppern waren die charakteristischen länglichen Aufbauten der amerikanischen Schlepper mit dem halbrunden, voll verglasten Ruderhaus (»pilot house«) aus Holz. Überdies besaßen im 19. und frühen 20. Jahrhundert noch viele US-Hafenschlepper Holzrümpfe, die als besonders robust galten.²⁶¹

257 Zum Vergleich: Auf der Unterweser waren um 1900 etwa 50 größere Schleppdampfer im Einsatz, siehe Ostersehlte (wie Anm. 103), S. 35.

258 Über einen Schlepperpool in Lübeck (1878–1880), siehe Christian Ostersehlte, Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, 71/ 1991, S. 249–253.

259 Moran (gegr. 1860), McAllister (1876, ein Name schottischen Ursprungs), McGuirl/Shamrock Towing (1882) u. a.

260 In Mystic Seaport/Connecticut fährt als typischer, in den Abmessungen vergleichsweise kompakter Vertreter des damaligen US-amerikanischen Küstenfahrgastdampfers noch heute die aus Holz erbaute »Sabino« (1908) als Traditionsschiff, vgl. George King III, A Steamboat named Sabino, Mystic Ct. 1999.

261 In Europa besaßen Schleppdampfer, wie auch andere Schiffstypen, im ausgehenden 19. Jahrhundert Rümpfe und Aufbauten aus Eisen- und Stahl(blech). Allenfalls die Brücke, Masten, Rettungsboote sowie Handläufer waren noch aus Holz gefertigt.

Schließlich gibt es diesseits und jenseits des Atlantiks bis heute markante Unterschiede in der Einsatzpraxis. Vorzugsweise bugsieren amerikanische Hafenschlepper größere Schiffe durch Drücken und Schieben,²⁶² was die Ausstattung mit mächtigen Fendern am Vorschiff und an den Seiten erklärt. Schleppleinen werden zwar gelegentlich übernommen (vor allem beim Hinausbugsieren von Schiffen), aber wesentlich seltener als in Europa, und wenn, dann nicht durch einen möglichst mittschiffs angeordneten Schlepphaken, sondern durch weiter achtern angeordnete Doppelkreuzpoller (»H-Bitts«).²⁶³ Dagegen werden Leichter, Schuten, Holzflöße und Fährprähme für Eisenbahnwaggons auf den Haken oder längsseits genommen. Alles in allem ist die Scheu der amerikanischen Schlepperkapitäne vor Hoboken verständlich, nicht so gerne längsseits der glühend heißen Rümpfe der drei brennenden Lloyd dampfer zu gehen.²⁶⁴

Ein neuer Terminal 1900–1917

Zunächst musste der NDL bei der Abfertigung seiner Schiffe mit Provisorien vorlieb nehmen. So wurde von der englischen Reederei Cunard die bereits erwähnte Pier 52 in Manhattan gemietet, einige Wochen später die Piers 24 bis 26 am East River in Brooklyn. Vorübergehend hatte der Lloyd bis dahin seine Schiffe bei der Hapag, der britischen White Star Line sowie der französischen

262 In einer Ausstellung über das US-amerikanische Schleppwesen im Schiffahrtsmuseum Mystic Seaport heißt es im Ausstellungstext (Mai 2010): »Pushing is often more efficient, safer and easier to control than pulling. Harbor tugs push for short distances, when assisting ships in docking.«

263 Sehr erschöpfend (mit umfangreicher Bibliografie) Matteson (wie Anm. 16), dort über das seltenere Verholen mit Schleppleinen (vgl. Anm. 6), S. 117–119, 168, 171; als Vergleichsbeispiel: Gordon Newell, *Pacific Tugboats*, New York 1957; Aufschlussreich sind Bildbelege zwischen den 1930er- und 1980er-Jahren von den Hafengewässern um New York im reich illustrierten Buch von Miller (wie Anm. 16). 23 Fotos zeigen drückende und schiebende Schlepper, nur neun Fotos Schlepper mit einer Leinenverbindung, davon allein drei, die kleinere Einheiten (antriebslose Leichter) auf den Haken genommen haben. Vgl. Bildbelege aus der Zwischenkriegszeit bei Klaus-Peter Kiedel, *Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt (1927–1939)* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 81; *Schiffahrt und Fotografie*, Bd. 1), Bremerhaven 2010, S. 21, 25 (Bremerhaven), 49, 51, 57 (New York).

264 Als schließlich die »Bremen« und die »Main« in Weehawken auf Grund gesetzt wurden und das Feuer an Bord in sein Endstadium gelangte, sind bei beiden Wracks Schlepper längsseits gegangen (Bildbelege in: *Illustrated Saturday Magazine*, 7. Juli 1900).

Compagnie Générale Transatlantique/C.G.T.) abfertigen lassen. In Brooklyn waren zudem Umbauarbeiten an den Piers und Ausbaggerungen nötig.²⁶⁵ Die sich seit den 1890er-Jahren infolge des Konferenzsystems verdichtenden kooperativen Strukturen in der Nordatlantikfahrt dürften derartige Unterstützungen des Lloyd durch seine ausländischen Konkurrenten erleichtert haben.

Daneben liefen weitere Maßnahmen an. Bereits im September 1900 hatte der Lloyd die Errichtung einer eigenen Dockgesellschaft²⁶⁶ (North German Lloyd Dock Comp., Hoboken) beschlossen. Der Lloyd hielt als Alleineigentümer 3,2 Millionen Mark, was genau dem Schätzwert der abgebrannten Anlage abzüglich einer Hypothek entsprach.²⁶⁷ Offenbar hatte man sich in dieser Neuorganisation von der Hapag anregen lassen, die im Jahr zuvor diesen Weg gegangen war.

Trotzdem tauchten im Sommer 1900 in der Presse Gerüchte auf, dass der NDL wieder nach New York ziehen wolle.²⁶⁸ Doch die Reederei plante an der gleichen Stelle den Wiederaufbau der abgebrannten Anlagen. Schon im Januar 1901 lagen die Pläne eines amerikanischen Ingenieurs (Whitemore) vor.²⁶⁹ Auf der Generalversammlung 1901 berichtete man von dem bereits getätigten Ankauf von zusätzlichem Gelände in der Umgebung der abgebrannten Anlage.²⁷⁰ Es ging dabei wohl von vornherein um eine großzügige Neuerrichtung, denn der Lloyd hatte den Ehrgeiz, »die schönsten und modernsten Docks der Welt in Hoboken«²⁷¹ unter gleichzeitiger Berücksichtigung zeitgemäßer Sicherheit zu errichten.

Über den Beginn der Bauarbeiten war zu lesen: »Schon die Vorarbeiten waren außerordentlich umfangreich und mühevoll. Zuerst mußte man sämtliche abgebrannten Piers und Plattformen entfernen, wobei das Ausziehen der Pfähle besondere Schwierigkeiten bereitete, und umfassende Baggerarbeiten vornehmen; dann mußten, um Untergrund zu schaffen, Kies und Steine versenkt, neue Pfähle eingerammt und schwere Steinmauern aufgeführt werden.«²⁷² Noch während der Bauarbeiten konnte bereits Anfang Mai 1901 ein Lloyd dampfer, die »Großer Kurfürst« der »Barbarossa«-Klasse, in Hoboken

265 Neubaur (wie Anm. 48), S. 486–487.

266 Brief Wiegands, 11. September 1900, in: StAB 7, 2010–12.

267 NDL 1857–1906 (BGV 27. März 1901); ebd. (BGV 19. April 1902), Anhang.

268 Schiffbau, 23. August 1900, S. 731.

269 Lloyd-Nachrichten, Nr. 3, 1/1901, S. 34. Über Whitemore finden sich weder im Dictionary of American Biography (22 Bde.), New York 1928–1944, noch in der American National Biography (25 Bde.), New York/Oxford 1999–2002, Hinweise.

270 NDL 1857–1906 (BGV 27. März 1901).

271 Lloyd-Nachrichten, Nr. 3, 1/1901, S. 34.

272 Ebd. Nr. 7, 5/1901, S. 107.

abgefertigt werden.²⁷³ Dies geschah an der südlichsten Pier (III), die mit einem provisorischen hölzernen Aufbau versehen wurde.²⁷⁴ Die Ankunft des Dampfers wurde entsprechend gefeiert und geriet gleichzeitig zu einer Manifestation der deutschen Bevölkerungsgruppe.²⁷⁵

Mit dieser Feier war beim Wiederaufbau des Terminals allenfalls ein erstes Etappenziel erreicht worden. Im Juli 1901 konnte immerhin die Pier 26 in Brooklyn vom Lloyd geräumt werden.²⁷⁶ Mitte 1902 beschloss die Baltimore & Ohio Railroad Co., die in Baltimore (Locust Point) die vom NDL benutzte Pieranlage betrieb, diese nach Hobokener Vorbild zu modernisieren.²⁷⁷

Im September 1902 war der Unterbau der Anlagen in Hoboken errichtet worden. Auch der Oberbau war schon fortgeschritten. Zur Gründung der Piers auf hölzernem Pfahlwerk hieß es: »Ein etwaiges Feuer unter einem dieser Piers würde stets einige Stunden brauchen, um die Holzbeplankung zu zerstören, was Katastrophen von der Plötzlichkeit der bekannten Hobokener ausschließt.«²⁷⁸ Die Feuersicherheit der neuen Gebäude wurde im September 1902 durch einen Versuch vor Vertretern New Yorker Feuerversicherungsgesellschaften demonstriert. Im zweiten Stockwerk eines der Piergebäude entzündete man ein Feuer und nährte es einige Stunden lang durch Holz, das man vorher in Petroleum getränkt hatte. Das Bauwerk trug kaum Schäden davon.²⁷⁹

Während die Bauarbeiten weitergingen, wurde ein Teil der Bauten bereits genutzt. Ende 1902 waren 400 bis 450 Arbeiter beschäftigt, und das Eisenschwerk der Pier I zum größten Teil fertig. Der Verkehr wurde von einem provisorischen Aufbau der Pier III abgewickelt. Hier plante man, nach Fertigstellung der beiden anderen Piers, auf der dritten Pier einen ähnlich massiven Bau zu errichten.²⁸⁰

Bereits am 9. Februar 1902 hatte der NDL-Dampfer »Breslau« als erstes Schiff an die neue Pier II angelegt, doch erst 14 Monate später ging diese in Betrieb, als der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« am 22. April 1903 dort abgefertigt wurde. So konnte zum 30. April die Pier 52 in New York aufgegeben werden. Am 5. Juni 1903 legte der Lloydampfer »Weimar« als erstes Schiff an die Pier I an, während Pier 24 in Brooklyn rund sechs Wochen später,

273 Ebd. Nr. 8, 6/1901, S. 135.

274 Neubaur (wie Anm. 48), S. 487.

275 Ausführlicher Bericht in: Lloyd-Nachrichten, Nr. 8, 6/1901, S. 135.

276 Neubaur (wie Anm. 48), S. 487.

277 Thiel (wie Anm. 233), S. 19.

278 Lloyd-Nachrichten, Nr. 23, 9/1902, S. 155.

279 Ebd., Nr. 24, 10/1902, S. 168, vgl. Schiffbau, 23. September 1902, S. 1070.

280 Ebd., Nr. 26, 12/1902, S. 189–190, vgl. Schiffbau, 8. Dezember 1902, S. 247–248.

am 24. Juli, an den Vermieter zurückgegeben wurde. Damit war der gesamte Abfertigungsbetrieb wieder in Hoboken konzentriert.²⁸¹

Wie bei anderen Großunternehmen wurde beim Lloyd Öffentlichkeitsarbeit schon damals professionell betrieben. So versuchte die Reederei, die Erinnerung an die Brandkatastrophe zurückzudrängen, vor allem mit einer umfangreichen Berichterstattung über den neuen Terminal. Die Presse ließ sich bereitwillig einspannen,²⁸² und es war kein Zufall, dass auf der Weltausstellung 1904 in St. Louis ein 14 Quadratmeter großes Modell der neuen Abfertigungsanlagen in Hoboken durch den Lloyd präsentiert wurde.²⁸³

Während der Bauarbeiten wurden die bisher konzipierten Brandschutzeinrichtungen verbessert und im Frühsommer 1903 Rauchmelder in dem neuen Terminal installiert und getestet.²⁸⁴ Nach und nach normalisierten sich die Verhältnisse. Dank der Fortschritte bei den Arbeiten wurde der Terminal immer stärker in den Verkehr einbezogen.²⁸⁵ Im Frühjahr 1904 teilte der Lloyd auf der Generalversammlung mit: »Unsere Pieranlagen in Hoboken sind soweit fertig gestellt, daß wir zwei Piers definitiv und einen interimistisch in Benutzung nehmen konnten.«²⁸⁶

Im Laufe desselben Jahres wurden die Bauarbeiten auf der dritten Pier begonnen.²⁸⁷ Der provisorische Holzaufbau auf Pier III wich einem festen Oberbau, der dem auf den beiden anderen Piers glich. Gleichzeitig wurden die alten Backsteinbauten und Schuppen, die sich vor dem »Bulkheadgebäude« befanden, abgerissen, der frei gewordene Platz und die Straße planiert und neu gepflastert.²⁸⁸ Im April 1906 hieß es zuversichtlich: »Unser dritter Pier in

281 Neubaur (wie Anm. 48), S.487.

282 Ein Beispiel ist eine Laudatio auf den neuen Terminal in: Schiffbau, 23. Oktober 1902, S.81, die sich auf eine undatierte Meldung aus der Weser-Zeitung bezieht. Auf technische Einzelheiten wurde nicht eingegangen.

283 Christian Ostersehle, Hoboken, 30.6.1900, 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, hier S.581.

284 Lloyd-Nachrichten, Nr. 32, 6/1903, S.284–285.

285 »Vier grosse deutsche Dampfer – ›Kronprinz Wilhelm‹, ›Friedrich der Große‹, ›Main‹ und ›Hohenzollern‹ –, die an demselben Tage in Hoboken eintrafen, hatten fast 5000 Passagiere an Bord. Die Zollbehörde konnte die Arbeit nur infolge des Umstandes bewältigen, dass die Schiffe nacheinander anlangten« (Schiffbau, 23. Oktober 1903, S.90).

286 NDL 1857–1906 (BGV 11. April 1904).

287 Ebd. (BGV 15. April 1905).

288 Neubaur (wie Anm. 48), S.487–488 (Bd. 2). Ein Bildbeleg von den Bauarbeiten um 1905 bei Colrick (wie Anm. 22), S.100.

Hoboken wird in der nächsten Zeit in Benutzung genommen werden können, womit als dann die gesamte Pieranlage vollständig fertiggestellt ist.«²⁸⁹

Das zweibändige Werk zum 50-jährigen Jubiläum des Lloyd meldete 1907: »Die Neubauten können jetzt als abgeschlossen betrachtet werden.«²⁹⁰ Anschließend wurde ausführlich auf die Anlagen eingegangen und zunächst der Brandschutz als Hauptanliegen herausgestrichen:

»Als Grundprinzip bei dem Neubau hatte die Gesellschaft die Sicherheit und Bequemlichkeit ihrer Passagiere im Auge, und im Einklang hiermit richtete sie daher ihr Hauptaugenmerk auf die Auswahl einer Konstruktion, welche, wenngleich teilweise nicht absolut unzerstörbar durch Feuer – dies zu erreichen, war unter den gebotenen Verhältnissen nicht möglich – doch durch Einbauung von Abteilungen und durch den Charakter des verwendeten Baumaterials es möglich machen würde, eines etwa ausgebrochenen Feuers Herr zu werden, ehe es beunruhigende Dimensionen annehmen oder ein Element der Gefahr für die Passagiere werden könnte.«²⁹¹

Hier schwang die böse Erinnerung an den Brand von 1900 mit. Die endgültige Bauausführung der Anlagen entsprach in den Grundzügen der ursprünglichen Planung. Parallel zum Hudson stand ein zweistöckiges, aus Backstein, Stahl und Beton errichtetes »Bulkheadgebäude« (Länge 275 Meter/900' und Breite 40 Meter/130') für den Passagier- und Güterverkehr. Es wurde charakterisiert als »absolut feuersicher in jeder Beziehung, da bei seiner Erbauung auch nicht ein Pfund brennbaren Materials Verwendung gefunden hat.«²⁹² Es ruhte auf seiner Ostseite auf einer soliden Kaimauer aus Granit und Beton, die sich auf ganzer Länge der Wasserfront erstreckte und auf Pfähle gegründet war sowie auf Quermauern und einer Betonmauer auf der westlichen Seite. Das erste Stockwerk bestand aus Feuermauern aus Backstein und war in sechs Abteilungen unterteilt, die durch stählerne Feuertüren voneinander getrennt waren. Diese Ebene diente vor allem dem Frachtumschlag sowie der Abfertigung der Zwischendeckspassagiere. Ferner befanden sich im südlichen Gebäudeteil eine Maschinenanlage mit Kesselhaus, ein Kohlenlager, eine Schmiede, Lagerräume für Tauwerk, Ladegeschirr, Lampen, Farben und Öle, eine Küperei, eine Malerwerkstatt, eine Zimmermannswerkstatt, eine Segelmacherei sowie ein großer Gepäckraum mit Büro.

In ähnlicher Bauweise war das zweite Stockwerk errichtet worden. Großflächige Oberlichter und Fenster aus Drahtglas ließen hier ausreichend natür-

289 NDL 1857–1906 (BGV 5. April 1906).

290 Neubaur (wie Anm. 48), S.488.

291 Ebd.

292 Ebd., S.488–489.

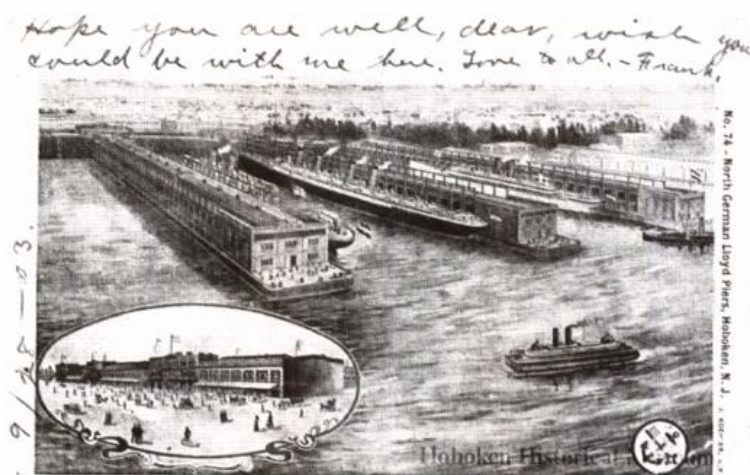


Abb. 12: Zeitgenössische amerikanische Postkarte der neuen Anlagen des NDL in Hoboken. (Hoboken Historical Museum)

Abb. 13: Zeitgenössische kolorierte amerikanische Postkarte der Straßenseite der neuen Anlagen des NDL in Hoboken. (Hoboken Historical Museum)

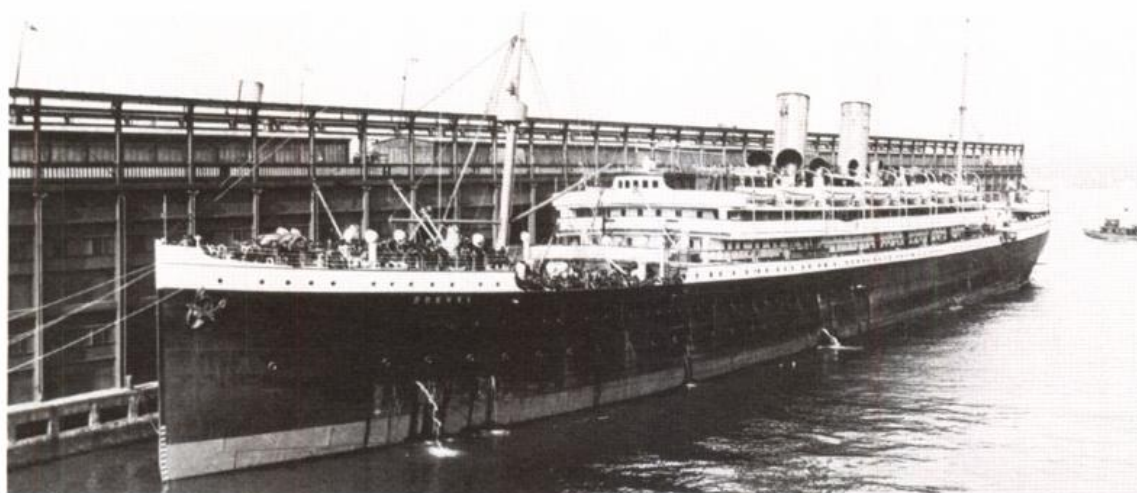


Abb. 14: Die beim Stettiner Vulcan reparierte und um sechs Meter verlängerte »Bremen« am neuen Lloydterminal in Hoboken, vor 1914 (Peabody Essex Museum, Salem/Massachusetts).

liches Licht hinein. Dieses Stockwerk diente der Abfertigung der Fahrgäste der Ersten und Zweiten Klasse und ihres Gepäcks. Telegrafbüros, eine Erfrischungsbude²⁹³ sowie ein »geräumiges Wartezimmer für Damen, ausgerüstet mit Toilettenzimmern und allen Bequemlichkeiten einer erstklassigen Eisenbahnstation«²⁹⁴ waren hier eingerichtet und auf diese Weise war, wie an Bord, für eine strenge Trennung der unteren von den oberen Klassen gesorgt:

»Durch diese Massnahmen werden die Kajüts-Passagiere von den Zwischendecks-Passagieren und der Ladung absolut getrennt gehalten und können von den Dampfern landen oder sich an Bord derselben begeben, ohne irgendwelchen Unannehmlichkeiten ausgesetzt zu sein, im grössten Komfort und mit absoluter Sicherheit. Ihren Freunden, welche sie empfangen oder von ihnen Abschied nehmen wollen, steht eine geräumige Promenade auf dem Dach des feuersicheren Bulkheadgebäudes zur Verfügung, von welcher aus sie in vollständig geschützter Stellung die Ankunft der einkommenden oder die Ausfahrt der abgehenden Dampfer beobachten können. In ihrer Höhe von 50 Fuss (15 Meter) über dem Wasserspiegel bietet die Promenade den Besuchern eine grossartige Aussicht auf den Hudson-Fluss, ohne sich mit Tausenden von Zuschauern auf einem engen Pier herumdrängen zu müssen und allen Gefahren, die eine Panik oder der Ausbruch eines Feuers unter solchen Umständen mit sich bringt, ausgesetzt zu sein.«²⁹⁵

Rechtwinklig davon erstreckten sich die drei Piers in den Hudson, jeweils durch 250' (76,199 Meter) breite Wasserflächen voneinander getrennt. Die Maße der Piers: Pier I Länge 908' (277 Meter), Breite 80' (24,5 Meter); Pier II Länge 889' (270 Meter), Breite 80' (24,5 Meter), Pier III Länge 869' (262 Meter), Breite 90' (27,5 Meter). Da der Untergrund aus tiefem Schlick bestand, waren diese auf ein eng gesetztes Rost von etwa 8.600 Pfählen von 50' (15 Meter) bis 90' (27 Meter) gegründet. Auf den Piers wurden zweistöckige Schuppen aus Stahlträgern und Beton errichtet, die in ihrer Konstruktion identisch waren. Das Gewicht ruhte auf den Dachträgern, sodass die Bodenfläche ungehindert von tragenden Elementen dem Umschlag und Verkehr zur Verfügung stand. Flaschenzüge waren installiert, mit denen die Ladungen bewegt wurden. Die Pierschuppen waren durch Feuermauern in einzelne Abteilungen mit feuersicheren Stahltüren voneinander getrennt. Auch hier waren im ersten Stockwerk Fenster aus Drahtglas eingebaut worden. Die Piergebäude waren etwas schmaler und kürzer als die Piers selbst. So verlief um die Schuppen herum ein

293 Ebd., S. 489–496.

294 Ebd., S. 491.

295 Ebd., S. 489–490.

schmäler Fußweg und am Pierende hatte man eine offene Plattform übrig gelassen. Wie bei dem Kaigebäude, so war auch hier die Abfertigung von Ladung und den Zwischendeckern einerseits und den Kajütpassagieren andererseits durch die Stockwerke streng voneinander getrennt. Im Gebäude der Pier II waren die Telefonzentrale und ein großer Esssaal für das Maschinenpersonal der Schiffe, wie sich in jedem Piergebäude Waschräume für die Besatzungen befanden.²⁹⁶

Insgesamt hatte man durch überaus solide Konstruktion sowie die weitgehende Verwendung von feuerhemmenden Materialien Wert auf ausreichenden baulichen Brandschutz gelegt: »[...] sollte in einer der Abteilungen des ersten Stockwerks wirklich Feuer ausbrechen, so kann dasselbe mit Leichtigkeit auf seinen Herd beschränkt werden, ehe es dem Stahlgerüste nennenswerten Schaden zufügen, oder das zweite Stockwerk in Mitleidenschaft ziehen kann.«²⁹⁷ Daneben hatte man für umfangreiche Feuerlöscheinrichtungen Sorge getragen. Durch die gesamte Anlage liefen Wasserrohre mit 97 Ventilen, an die jeweils ein Feuerschlauch angeschlossen werden konnte. Dieses Rohrsystem war mit der städtischen Wasserleitung verbunden. Vor dem Piergebäude befanden sich fünf Feuerhydranten und über die gesamte Pieranlage waren 116 Wasserfässer und 40 Handfeuerlöscher verteilt. An ein Feueralarmsystem mit 34 Meldepunkten und einer Zentrale sowie einer Verbindung zur städtischen Feuerwehr und zu einer großen Alarmglocke hatte man auch gedacht.

Die Lösch- und Ladevorrichtungen auf den Piers bestanden aus insgesamt 57 elektrischen Winden (20 bis 40 PS), acht elektrische Fahrstühle sowie 13 eiserne Treppen verbanden die beiden Stockwerke miteinander. Die Anlage war ausschließlich elektrisch beleuchtet. Insgesamt 16 Büroräume waren über sie verteilt, und ein Gleisanschluss war verlegt worden.²⁹⁸

Über den alltäglichen Betrieb hat sich ein anschaulicher Bericht erhalten:

»Die Passagierabfertigung spielt sich wie folgt ab: Bei der Ankunft werden die Passagiere erster und zweiter Kajüte auf dem oberen Stockwerk der Piers gelandet. Das Gepäck wird nach Ladung der Dampfer sofort nach den Wartesälen im Bulkheadgebäude transportiert, wo die zollamtliche Untersuchung des Gepäcks vorgenommen wird. Nach der zollamtlichen Abfertigung wird das kleine Gepäck meistens von den Passagieren mitgenommen und das grosse Gepäck einer Expressgesellschaft zur Beförderung nach den Bahnen, nach den Hotels und nach den Privatwohnungen der Passagiere übergeben. Die Wagen sind in dem Hofe vor den

296 Ebd., S.489-498.

297 Ebd., S.495.

298 Ebd., S.495-498.

Piers aufgestellt, in einem Bureau auf dem oberen Stockwerk der Piers werden sie von den Passagieren bestellt und stehen unten denselben zur Verfügung. Das Gepäck wird entweder durch elektrischen Aufzug oder durch den Baggage-Conveyor nach unten befördert.

Die Zwischendeckspassagiere werden auf dem unteren Deck der Piers mit ihrem Gepäck gelandet, das Gepäck wird dort zollamtlich untersucht, und die Passagiere und ihr Gepäck werden per Schlepper nach der Einwanderungslandungs-Station auf Ellis-Island im Hafen von New-York befördert, wo die vom Gesetz vorgeschriebene Untersuchung der fremden Einwanderer stattfindet. Die im Zwischendeck reisenden Bürger der Vereinigten Staaten werden, nachdem sie sich als solche ausgewiesen haben, von Seiten der Einwanderungsbeamten auf den Piers entlassen.

Bei Abgang gehen die Passagiere erster und zweiter Kajüte von dem oberen Stockwerk der Piers an Bord der Dampfer. Das Gepäck derselben wird per Lift oder per Baggage-Conveyor von dem Erdgeschoss nach dem oberen Stockwerk befördert, dort mit den nötigen Gepäckzetteln versehen und an Bord befördert.

Die Zwischendeckspassagiere gehen von dem unteren Stockwerk der Piers an Bord, ihr Gepäck wird unten in derselben Weise behandelt.«²⁹⁹

Von der Thingvalla-Pier ist in den Quellen jener Jahre überhaupt nicht mehr die Rede. Sie hatte aber offenbar den Brand von 1900 relativ unbeschadet überstanden und dürfte in der bisherigen Form neben den neuen Lloydpiers noch weiterexistiert haben.³⁰⁰

Die neuen Anlagen waren der wirtschaftlichen Entwicklung jener Jahre angemessen. Auch das größte Schiff des Lloyd bis zum Ersten Weltkrieg, die 1909 vom Stettiner Vulcan abgelieferte »George Washington«, konnte mit ihren 25.570 BRT und einer Länge von 220 Metern dort noch bequem anlegen.³⁰¹ In der folgenden Zeit zeigte, trotz gewisser konjunktureller Unsicherheiten, die Abfertigung einreisender Lloydpassagiere in New York bzw. Hoboken eine steigende Tendenz (Tabelle 1), was in jener Phase der Improvisation und Ausweichquartiere ein bezeichnendes Licht auf die Leistungsfähigkeit der Lloydor-

299 Ebd., S.498–499. Vgl. Angaben und Abbildungen bei Drechsel (wie Anm. 29), S.223–227, Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S.52–55. Die neuen Anlagen sind in den Archiven und in der Literatur ungleich besser dokumentiert als die alten vor 1900.

300 Bildbeleg eines Leporellos von 1907 in Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S.53.

301 Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bd. 3 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 20), Bremerhaven und Hamburg 1988, S.205–209.

ganisation auf der anderen Seite des Atlantiks wirft. Die Jahre 1908, in Verbindung mit einer vorübergehenden Weltwirtschaftskrise,³⁰² und 1911 brachten zwar erneute Einbrüche, doch konnte in Hoboken 1913 die 200.000er-Marke erstmals überschritten werden. Das wäre wohl auch im Folgejahr geglückt, wenn nicht der Krieg ausgebrochen wäre. Im September 1913 eröffnete der NDL zusätzlich einen Passagier- und Frachtdienst nach Boston und New Orleans.³⁰³

1912/13 bestellte der Lloyd für den Nordatlantik zwei 35.000-Tonner (»Columbus«-Klasse) bei Schichau in Danzig. Der erste von ihnen sollte im Herbst 1914 in Fahrt kommen. Obwohl die Piers in Hoboken für deren Länge von 236 Metern ausreichten, wurde 1913 beschlossen, sie zu verlängern.³⁰⁴

Der August 1914 bedeutete ein sofortiges Ende des deutschen Nordatlantikdienstes und schloss für den Terminal in Hoboken eine Ära ab. Zu dieser Zeit lagen in den Häfen der USA sowie von deren Kolonien (einschließlich der Philippinen) 115 deutsche und österreichische Schiffe, davon 26 deutsche und vier österreichische Dampfer in New York und Hoboken. Darunter befanden sich die sechs Lloydampfer »George Washington«, »Kaiser Wilhelm II.«, »Großer Kurfürst«, »Barbarossa«, »Prinzess Irene« und »Friedrich der Große«.³⁰⁵ Der Schnelldampfer »Kronprinz Wilhelm« hatte beim Kriegsausbruch in Hoboken gelegen, lief aber alsbald wieder aus. Er wurde auf hoher See in einen Hilfskreuzer umgewandelt und ging auf Kaperfahrt. In Verkennung der Möglichkeiten neutraler Mächte, versuchten zahlreiche Besatzungsmitglieder der festliegenden Lloydampfer mit der »Potsdam« und »Nieuw Amsterdam« der HAL Deutschland über Rotterdam zu erreichen, doch wurden sie in England und Frankreich von Bord geholt und interniert: »So waren die Offiziersbestände auf den einzelnen deutschen Dampfern sehr geschwächt. Die Mannschaften, welche wegen des geringen Verdienstes sehr unzufrieden waren, verließen schließlich die Schiffe, so daß die Besatzungen bald auf ein Zehntel ihres früheren Bestandes zurückgingen. Mit diesen wenigen Leuten wurden dann die Schiffe in Ordnung gehalten. Unter den in New York und Umgebung ansässigen Deutschen hatten wir viele Freunde«³⁰⁶, berichtete ein Zeitzeuge. Trotz der sicherlich belastenden Ungewissheit und der Ferne zur Heimat begann nun ein geselliges Leben. Mit viel Eifer und Fantasie wurden bis 1916 mehrere Feste

302 Ostersehlte (wie Anm. 9), S. 206–208.

303 Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1907–1926, Bremen 1927 (nicht paginiert, im Folgenden abgekürzt NDL 1907–1926, BGV 2. April 1914).

304 Drechsel (wie Anm. 29), S. 225.

305 N.N., Beschlagnahme der deutschen Schiffe in Nord- und Südamerika, Siam und China, in: Jahrbuch des NDL 1917/1918, S. 215, 229.

306 O. Schnarr, Aus amerikanischen Gefangenenlagern, in: Jahrbuch des NDL 1919/1920, S. 251.

und Basare in New York und Umgebung ausgerichtet, der Erlös kam deutschen Kriegshinterbliebenen zugute.³⁰⁷

Die Verschlechterung der Beziehungen zwischen den USA und Deutschland, vor allem nach der Versenkung des Cunard-Liners »Lusitania« im Mai 1915 und durch den deutschen uneingeschränkten U-Bootkrieg, wirkten sich bis zum Epochenjahr 1917 in Hoboken aus:

»Als die amerikanische Regierung am 4. Februar die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abgebrochen hatte, war es den Offizieren und Mannschaften der in Hoboken liegenden Dampfer zunächst zwei Tage lang nicht gestattet, ihre Schiffe zu verlassen. Diese Anordnung vom 4. Februar wurde jedoch am 7. Februar wieder rückgängig gemacht.«³⁰⁸ Ein anderer Zeitzeuge berichtete: »Bei Abbruch der diplomatischen Beziehungen wurden wir stärker bewacht als vorher, genau kontrolliert, wann wir den Pier verließen und wann wir zurückkehrten.«³⁰⁹

Vorsorglich wurden die fremden Schiffe unter strenge Beobachtung genommen, um Beschädigungen zu verhindern, was aber dennoch durch die deutschen Besatzungen geschah.³¹⁰ Am 5. April stimmte der US-Kongress der Kriegsteilnahme aufseiten der Entente zu, und am »frühen Morgen des 6. April erhielten alle Behörden derjenigen Häfen, in denen deutsche Schiffe lagen, aus Washington Befehl, sämtliche Dampfer und Segler sofort mit Beschlag zu belegen und ihre Besatzungen zu internieren. Die hierfür nötigen Soldaten und Polizisten, Zollbeamten usw. waren schon am vorhergehenden Tage in aller Heimlichkeit hierfür aufgeboten worden. Die Vorbereitungen für die Beschlagnahme und die Internierung lag in den Händen der Oberzollbehörde, die von Soldaten und Polizisten unterstützt wurde. Später wurden die Schiffe sowie auch die verschiedenen großen deutschen Pieranlagen von der Militärbehörde übernommen.«³¹¹

Für Hoboken bedeutete dies die Requirierung der Anlage am Morgen des 6. April 1917 durch das US-Militär, vertreten durch einen Oberst. Die Besatzungen der Schiffe wurden angewiesen, sich auf ihren Abtransport vorzubereiten, das deutsche Landpersonal hatte Wohnungen und Büros auf dem Gelände der Terminals zu räumen, schließlich wurden durch Verordnungen die Weichen

307 Ebd., S. 252.

308 N.N. (wie Anm. 305), S. 216.

309 Schnarr (wie Anm. 306), S. 252.

310 N.N. (wie Anm. 305), S. 217.

311 Ebd., S. 228–229.

für eine Beschlagnahme gestellt.³¹² Dasselbe passierte den benachbarten Anlagen der Hapag.³¹³

Über den Abtransport der deutschen Besatzungen hat sich ein Bericht erhalten:

»Am 6. April 1917 fünf Uhr morgens wurden wir geweckt. Wir erhielten den Befehl, das Schiff zu verlassen. In aller Eile wurden die Habseligkeiten zusammengepackt und an den Pier gebracht, der inzwischen militärisch besetzt war. Ellis Island³¹⁴ sollte unser Ziel sein. Der Tender, der sonst die Zwischendeckspassagiere abholte, lag am Ende des Piers bereit, uns aufzunehmen. Es wurde uns nicht erlaubt, auch nur das geringste mitzunehmen. Bevor wir den Tender betraten, wurden wir noch körperlich auf Waffen durchsucht.«³¹⁵

Damit endete nach über einem halben Jahrhundert die Rolle des Norddeutschen Lloyd in Hoboken.

Ausblick

Nun hatte die U.S. Army in den ehemaligen deutschen Abfertigungsanlagen das Sagen. Hoboken wurde zum wichtigsten Einschiffungshafen für das amerikanische Expeditionskorps unter General John Pershing (1860–1948), das in Frankreich gegen die Deutschen zum Einsatz kam.³¹⁶ Seinen Soldaten rief der General den Spruch zu, sie hätten, je nach individuellem Schicksal, entweder »Heaven, Hell or Hoboken by Christmas«³¹⁷ zu erwarten.

312 Ebd., S. 240–244.

313 Arnold Kludas, Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 3: 1914–1932, Bremen 2008, S. 16.

314 Damals ein Internierungslager.

315 Schnarr (wie Anm. 306), S. 252–253. In Bremerhaven erinnert am Nordwestende des Vorhafens zum Neuen Hafen ein 1921 aufgestellter Obelisk an 105 deutsche Seeleute, die 1917–1919 in US-Internierung starben.

316 Zwei zeitgenössische Erinnerungsbücher von Transportoffizieren der U.S. Army (Hauptmann/Generalmajor): King W. Snell, With the Army at Hoboken, New York 1919; David C. Shanks, As They passed Through The Port, Washington D. C. o. D. Zur Nutzung der Hapag-Anlagen siehe Kludas (wie Anm. 313), S. 16. Bildbelege bei Colrick (wie Anm. 22), S. 108; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 60–63.

317 Miller (wie Anm. 16), S. 55. Dass aus der prognostizierten Rückkehr in die Heimat zu Weihnachten 1917 dann 1918 wurde, erinnert an ähnliche optimistische deutsche Aussprüche im August 1914, die ebenfalls ein rasches und siegreiches Kriegsende im Herbst oder spätestens zum Jahresende vorhersagten.

Ein prominenter Durchreisender nutzte etwas später den Terminal. Präsident Woodrow Wilson hielt sich zwischen Ende 1918 und dem Sommer 1919 zweimal monatelang in Europa auf, vor allem bei der Versailler Friedenskonferenz. Jedes Mal benutzte der Präsident den einstigen Lloydampfer und nunmehrigen Militärtransporter »George Washington«. Die beiden Abfahrten sowie die endgültige Rückkehr Anfang Juli 1919 fanden in Hoboken statt.³¹⁸

Im Jahr darauf knüpfte der NDL zur amerikanischen Schifffahrt bereits wieder zukunftssträchtige Kontakte, vor allem zur United States Mail Steamship Company, deren Agentur er übernahm.³¹⁹ Aus diesem Anlass reiste Wiegands Nachfolger als Lloyddirektor (Amtszeit 1909–1920), Philipp Heineken (1860–1947),³²⁰ mit einer Delegation in die USA und traf am 29. Juni 1920 an Bord der »Nieuw Amsterdam« der HAL³²¹ in New York ein. Als das holländische Passagierschiff den Hudson hinaufdampfte, sah Heineken den früheren Lloydterminal in Hoboken wieder: »Der Anblick unserer früheren Piers stimmte recht wehmütig. Die frühere stolze Aufschrift ›North German Lloyd‹ war verschwunden; statt dessen erblickt man die Inschrift: ›United States Army Transport Service Pier.«³²² Zum 1. Januar 1921 wurden die Anlagen dem staatlichen Schifffahrtsamt (US Shipping Board) übergeben.³²³ Im Rahmen

318 Der begleitende Arzt Wilsons, Dr. Cary Grayson, hat sehr anschauliche Schilderungen der Abfahrten und Ankünfte (4. Dezember 1918, 4. März 1919, 8. Juli 1919) in Hoboken hinterlassen, siehe Arthur S. Link (Hrsg.), *The Papers of Woodrow Wilson* (1856–1924), Bd. 53 (9. November 1918–11. Januar 1919), Princeton, NJ, 1986, S. 313–316; ebd. Bd. 55 (8. Februar–16. März 1919), Princeton, NJ, 1986, S. 410–411; ebd. Bd. 61 (18. Juni–25. Juli 1919), Princeton, NJ, 1989, S. 400–401. Die ehemalige Zugehörigkeit der Abfahrtspier zum NDL wird ausdrücklich erwähnt.

319 Hierüber arbeitet der Verfasser an einem Aufsatz für das Jahrbuch der Männer vom Morgenstern.

320 Lührs (wie Anm. 245), S. 223–225.

321 16.913 BRT, 1906 i.D. HAL und NDL arbeiteten schon länger zusammen, so im 1892 etablierten Nordatlantischen Dampferverband, einem internationalen Pool. 1902 hatte der NDL für 3 Millionen Gulden Anteile an der HAL erworben und 1915 wieder abgestoßen. Offiziös ließ der NDL »das langjährige freundschaftliche Verhältnis« (Petzet) würdigen. Siehe NDL 1857–1906 (BGV 11. April 1903), NDL 1907–1926 (BGV 5. März 1921); Wentholt, Borstlap (wie Anm. 40), S. 58–59; Dalkmann, Schoonderbeek (wie Anm. 40), S. 11, 16; Petzet (wie Anm. 84), S. 96, 291.

322 N.N. Norddeutscher Lloyd und United States Mail Steamship Company, in: *Jahrbuch des NDL 1919/20*, S. 294.

323 Link (wie Anm. 318), Bd. 66 (2. August–23. Dezember 1920), Princeton, NJ, 1992, S. 425–426.

von Entschädigungen, die rund ein Jahrzehnt später von der US-Regierung für 1917 beschlagnahmtes Feind- und damit Lloydigentum festgelegt wurden,³²⁴ sollte der NDL 1929 2 Millionen US-Dollar aus Washington erhalten.³²⁵

Im Februar 1922 stieg die Reederei mit eigenen Schiffen wieder in den Nordatlantikdienst ein und kehrte sogar vorübergehend nach Hoboken zurück. Etwas nördlich vom früheren Lloydterminal nutzten die kleineren Schiffe einen Anleger in Höhe der 6th Street,³²⁶ während die neue und größere »Columbus« (1923, 32.354 BRT, Länge 236,20 Meter) hierfür zu groß war und an der Pier 84 in Manhattan in Höhe der 44th Street anlegte. Für die beiden Schnelldampfer »Bremen« und »Europa« (1929/1930, 51 656/49 746 BRT, Länge 286,10/285,52 Meter) reichte das alles nicht mehr aus. Die Abfertigungsanlagen des Lloyd wurden nach Brooklyn verlegt, wo an der Pier 4 eine 394 Meter lange und 46 Meter breite Anlage mit Abfertigungseinrichtungen, Wartebäumen, Restaurants sowie Parkplätzen im Erdgeschoss bezogen wurde. Doch aufgrund der größeren Entfernung nach Manhattan, die wesentlich mehr ins Gewicht fiel als seinerzeit beim relativ nahen Hoboken, blieb dies nur eine Zwischenlösung. So wurden die Piers 86 bis 92 am Hudson in Höhe der 48th bis 52nd Street in Manhattan auf 335 Meter verlängert und gingen zwischen 1933 und 1937 in Betrieb, wobei sie gemeinsam von Hapag und NDL genutzt wurden.³²⁷

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Hoboken für den NDL nicht mehr interessant. Seine konventionellen Frachter sowie die der mit ihm nunmehr eng kooperierenden Hapag wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren in Brooklyn meist im Bereich der 17th Street abgefertigt, die ab Ende der 1960er-Jahre in Dienst genommenen Containerschiffe dagegen in Port Elizabeth in der Newark Bay.³²⁸ »Bremens letzte Liner« (Harald Focke) »Berlin«, »Bremen« und »Europa« nutzten von 1954 bis 1971 nach einem Beginn an der Pier der Svenska-Amerika-Linjen (57th Street) als Stammplatz die Pier 88 in Manhattan.³²⁹

324 Ostersehlte (wie Anm. 9), S. 223–224.

325 Drechsel (wie Anm. 29), S. 225.

326 Hier hatte offenbar die HAL dem Lloyd ein Unterkommen geboten.

327 Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bd. 4, (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 21), Bremerhaven und Hamburg 1989, S. 78, 82, 102; ders., Die Schnelldampfer »Bremen« und »Europa«. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche, Hamburg 1996, S. 101–106.

328 Das ergab eine Umfrage von Harald Focke unter Zeitzeugen, die mit der NDL-Frachtschiffahrt zu tun hatten (E-Mail von Harald Focke, 9. August 2010).

329 Harald Focke, Bremens letzte Liner. Die großen Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd nach 1945, Bremen 2002, S. 25, 75, 151.

Das spätere Schicksal der einstigen Lloydanlagen in Hoboken soll nur kurz referiert werden. Im August 1921 und 1944 brannte es dort noch einmal.³³⁰ Verschiedene amerikanische und ausländische Reedereien nutzten vorübergehend die Anlagen.³³¹ Es gab ferner bauliche Veränderungen, die im Einzelnen nicht weiter beschrieben werden sollen, jedenfalls blieb Hoboken ein wichtiger Teil des Gesamthafensystems von New York und Umgebung. In den 1970er-Jahren setzte ein Niedergang ein, wobei die aufkommende Containerschifffahrt, die Hoboken ausließ, sicherlich die entscheidende Rolle spielte. Nach und nach zogen sich die Reedereien zurück. Das letzte Schiff wurde 1979 abgefertigt. Die zuletzt übrig gebliebene örtliche Werft Bethlehem Steel, deren Anfänge auf das Jahr 1853 zurückgingen,³³² schloss 1984. Von den alten Anlagen existierte noch die Pier B, wo es 1980 wieder einmal brannte. Im Sommer 1988 wurden Abbrucharbeiten vorgenommen.³³³ Inzwischen befinden sich mehrere Apartmenthochhäuser, darunter ein zusammenhängender Komplex von drei Gebäuden, in Verbindung mit einer Uferpromenade auf dem ehemaligen Lloydgelände.³³⁴

Historische Industrie- und Verkehrsanlagen sind in ihrer baulichen Komplexität nur selektiv museal zu erhalten.³³⁵ Gelegentlich gelingt es, bei stillgelegten Fabriken, Häfen und Werften zumindest einen Teil der Gebäude stehen zu lassen und neuen Zwecken wie Wohnen, Gastronomie, Büros und Kultur zuzuführen, sodass der Besucher den einstigen Charakter der Gesamtanlage er-

330 Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 68–71; Gordon (wie Anm. 23), S. 11.

331 Miller (wie Anm. 22), S. 9.

332 Fletcher, Harrison & Co., 1929 United Shipyards, 1938 an Bethlehem Steel Co. Nach der Schließung 1984 wurden die Anlagen 1988–1989 größtenteils abgerissen, siehe Miller (wie Anm. 16), S. 58; Colrick (wie Anm. 22), S. 113–120; Miller (wie Anm. 22), S. 50–81; Hoboken Historical Museum (wie Anm. 22), S. 94–95. In einem ehemaligen Werftgebäude befindet sich heute das 1986 gegründete Museum.

333 Miller (wie Anm. 16), S. 55–57; ders. (wie Anm. 22), S. 1, 10–11. Vgl. Abb. bei Drechsel (wie Anm. 29), S. 224.

334 Besuch des Verfassers in Hoboken, 4. Mai 2010. Zwei wenngleich wesentlich großflächigere städtebauliche Parallelen finden sich in der Überseestadt in Bremen und der HafenCity in Hamburg.

335 Das hat das Westfälische Industriemuseum in Dortmund (gegr. 1979) mit acht Standorten museal überzeugend umgesetzt. Dem denkmalpflegerischen Purismus und der überoptimistischen Aufbruchsstimmung aus den Anfängen der Industriedenkmalpflege in den 1970er-Jahren ist inzwischen Ernüchterung gewichen (Diskussion des Verfassers mit Prof. Dr. Rainer Slotta, Direktor des Deutschen Bergbau-Museums in Bochum, im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, 31. Mai 2010).



Abb. 15: Die heutige Situation: An die Stelle der einstigen Lloydanlagen ist eine völlig neu gestaltete Uferpromenade mit dahinterliegenden Apartmenthäusern getreten, Mai 2010. (Foto: Verfasser)

ahnen kann.³³⁶ Funktionslos gewordene Werften, Speicher und Kräne verfallen bei Stilllegung sofort einer optischen Monotonie und damit Trostlosigkeit. Da das meiste nicht erhalten werden kann, stellt sich die Frage, ob die dem Abriss folgende Neugestaltung überzeugt. Angesichts der Kreativität und Formenvielfalt der modernen und postmodernen US-Architektur³³⁷ ist diese Frage im Fall Hoboken positiv zu beantworten. Grundsätzlich ist diese bauliche Entwicklung typisch für zahlreiche Hafenstädte in Amerika und Europa.³³⁸

336 So der Eindruck des Verfassers auf der früheren Marinewerft auf Holmen in Kopenhagen (19. August 2007) sowie in der einstigen Naval Shipyard in Charlestown in Boston (20.–24. Mai 2010), vgl. Barbara A. Bitcher, Boston National Historical Park, Images of America. Charlestown Navy Yard, Charleston S.C. 1999. Bei den Anlagen des 1996 in Konkurs gegangenen Bremer Vulkan, die inzwischen von mehreren Firmen genutzt werden, ist das nach wie vor der Fall.

337 Eindrücke des Verfassers von einer Reise zwischen New York und Boston (2. bis 24. Mai 2010).

338 Vgl. Dirk J. Peters, Hartmut Bickelmann, Hafenlandschaft im Wandel. Beiträge und Ergebnisse der Tagung zur Industriekultur und Denkmalpflege im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven am 17. und 18. September 1999 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 14), Bremerhaven 2000 sowie einige Beiträge bei Georg Skalecki (Hrsg.), Denkmalpflege in Bremen. Heft 7, Bremen 2010.

Tabelle 1
In New York/Hoboken angelandete Passagiere des Norddeutschen Lloyd
(1861 bis 1914)

Jahr	Passagiere	Jahr	Passagiere	Jahr	Passagiere
1861	5.137#	1879	20.581	1897	54.901
1862	7.027#	1880	53.879	1898	71.239
1863	9.714#	1881	77.265	1899	94.790
1864	15.116#	1882	79.287	1900	118.720
1865	21.756#	1883	74.073	1901	124.344
1866	28.501#	1884	74.130	1902	138.464
1867	33.427#	1885	77.394	1903	Keine Angaben
1868	36.192#	1886	56.160	1904	135.547
1869	37.330	1887	64.078	1905	177.871
1870	27.315	1888	67.830	1906	194.523
1871	39.883	1889	76.638	1907	222.121
1872	35.724	1890	85.173	1908	87.046
1873	41.114	1891	84.460	1909	169.234
1874	22.850	1892	95.246	1910	160.824
1875	19.077	1893	108.543	1911	118.871
1876	17.250	1894	58.964	1912	168.723
1877	14.200	1895	68.542	1913	218.014
1878	17.216	1896	67.879	1914	149.382

In beiden Richtungen

Die Zahlen basieren auf den Jahresberichten des NDL, zusammengefasst in den Anhängen von Arnold Kludas, Deutsche Passagierschiffahrt, Bd. 1-3 (wie Anm. 35, 100, 299).

Tabelle 2
Güterbeförderung Bremerhaven – New York/Hoboken (1861 bis 1891)*

Jahr	Tons ¹	Jahr	Tons/ Kubikmeter ¹	Jahr	Kubikmeter
1861	5.450	1871	62.051	1884	99.480
1862	13.268	1872	Keine Angaben	1885	114.486
1863	14.300	1873	65.741	1886	113.876
1864	13.400	1874	70.218	1887	89.552
1865	17.800	1875	54.763	1888	104.027
1866	29.327	1876	46.098	1889	105.340
1867	28.512	1877 bis 1881	Keine Angaben	1890	119.205
1868	41.525	1882	77.602	1891	90.537
1869	51.360	1883	77.538/87.230	Ab 1892	Keine Angaben
1870	45.989				

¹ 1861–1883 Bremer Tons, ab 1883/84 Kubikmeter

* Einschließlich in den Kanalhäfen zugeladener Fracht Norddeutscher Lloyd Bremen, Jahresberichte 1857–1906, Bremen 1907

»Seit gestern bei Mißler. Kannst mich denn mal besuchen.« Zur Geschichte der frühen Bremer Konzentrationslager Mißler und Ochtumsand 1933/34

Von Jörg Wollenberg

Gleichschaltung, Verfolgung und »Schutzhaft« in Bremen 1933

Wie in den meisten Ländern übernahm die NSDAP auch in der Freien Hansestadt Bremen nach der Reichstagswahl vom 5. März 1933 die Macht, obwohl sich lediglich 48 Prozent der Wähler in Bremen zu den Parteien der »Nationalen Konzentration« bekannten. Die NSDAP ging mit 32,3 Prozent der Stimmen aus den Wahlen wohl erstmals als stärkste Partei hervor (im Reich 43,9 Prozent), aber die »Kampffront Schwarz-Weiß-Rot« verfehlte die Zweidrittelmehrheit für Verfassungsänderungen. SPD (30 Prozent) und KPD (13,5 Prozent) blieben in Bremen auch am 5. März 1933 zusammen stärker als die NSDAP. Die Nationalsozialisten stellten dennoch durch Erlass des neuen Reichsinnenministers Frick mit Dr. Markert den Leiter des Reichskommissariats für Bremen.¹ Diesen Staatsstreich vom 6. März 1933, der auf dem Marktplatz zum Hissen der schwarz-weiß-roten Fahne führte, nahmen die SPD-Senatoren zum Anlass für ihren Rücktritt. Der bürgerliche Rumpfsenat ebnete mit Verfassungsänderungen den legalen Weg der NS-Machteroberung. Der zum Präsidenten des Senats ernannte Polizeikommissar Dr. Markert übertrug am 8. März 1933 dem SA-Sturmbannführer Theodor Laue das Amt des Polizeipräsidenten. Dieser Ölimporteur und Eigentümer mehrerer Bremer Handelsunternehmen wurde am 18. März 1933 zum Senator für »Verfassung und Rechtspflege, innere Verwaltung und Hafenstädte« ernannt, nachdem er am 16. März das »Bekenntnis des bremischen Kaufmanns zur neuen Regierung« mit zahlreichen Unternehmern unterzeichnet hatte.² Laue wiederum beauftragte den Leiter der Kriminalpolizei Dr. Georg Pott mit der Polizeiverwaltung. Damit sind die Namen genannt, die Ende März 1933 für die Einrichtung des Bremer Konzentrationslagers Mißler verantwortlich zeichneten – als staatliche Institution unter der Oberaufsicht des »Polizeisenators« Laue.³

1 Vgl. Herbert Schwarzwälder, *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen*, Bd. IV, Bremen 1985, S. 17 ff.; Inge Marßolek/René Ott, *Bremen im 3. Reich*, Bremen 1986, S. 103 ff.

2 *Mitteilungen der Handelskammer Bremen*, 14. Jg., Nr. 12, 27. März 1933, S. 1.

3 Vgl. Schwarzwälder (wie Anm. 1), S. 102 ff.; Marßolek/Ott (wie Anm. 1), S. 121 ff.; Jörg Wollenberg, *Vom Auswanderlager zum KZ*, in: *Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens*, Heft 5, 1982, S. 85 ff.; Lothar Wieland, *Das Konzentrationslager Ochtumsand und Langlütjen II*, Berlin 2002, S. 275 ff.

Ausmaß und Plötzlichkeit der Verhaftungen übertrafen in Bremen nach dem 28. Februar 1933 das Fassungsvermögen der Gefängnisse. Wie vielerorts in Deutschland Konzentrationslager in den ersten Monaten nach der Machtübernahme entstanden, so sah sich auch der Bremer Polizeipräsident spätestens im März 1933 gezwungen, ein Konzentrationslager für die zahlreichen »Schutzhäftlinge« zu eröffnen. Die Verwaltung und Betreuung der Inhaftierten übertrug der Polizeipräsident am 31. März 1933 40 Hilfspolizeibeamten aus den Reihen der SS. Während die SS für die »Betreuung« der Schutzhäftlinge im Konzentrationslager Mißler verantwortlich zeichnete, verwaltete die SA ab 13. April 1933 das beschlagnahmte Parteihaus der KPD, das fortan Gosselhaus hieß. Dort nahm sie der Gestapo die schmutzige Arbeit der Folterung der Häftlinge ab. Die bremische Polizei sah den politischen Terrorakten von SA und SS in der Regel tatenlos zu.⁴ Und wenn sie sich einmischte, kam es zu schweren Auseinandersetzungen mit der SA und ihrem Gruppenführer Freiherr von Schorlemmer. Ein Konflikt führte im Mai 1934 zu der Befreiung eines von SA-Leuten willkürlich verhafteten Juden, der auf der Straße verprügelt und ins Gosselhaus verschleppt worden war. Einige Passanten beobachteten den Vorfall und mobilisierten eine Polizeistreife. Deren Einsatz zur Rettung des Juden kulminierte in der gewaltsamen Überwältigung der SA-Wache im Gosselhaus mithilfe von Gummiknüppeln und Karabinerkolben. Ein Vorfall, der letztlich zur Entlassung des SA-Gruppenführers durch den Bremer Polizeipräsidenten beitrug.⁵

Der Verhaftung der politischen Gegner der »Kampfzeit« betraf zunächst die Mitglieder der KPD. Schon am 4. März 1933 nahm die Bremer Polizei 40 kommunistische Funktionäre in »Schutzhaft«. Die Verfolgung der KPD war deshalb so erfolgreich, weil die Partei seit den Zwanzigerjahren von Polizeispitzeln durchsetzt war.⁶

Insgesamt erfasste die politische Polizei Ende Dezember 1932 im Bezirk Nordwest der KPD mehr als 10.000 Mitglieder, davon über 3.000 in Bremen einschließlich der Vorfeldorganisationen. In Bremen griffen die NS-Verfolgungsinstanzen auf die Vorarbeit von demokratisch kontrollierten staatlichen Organisationen wie der Justiz und der Polizei zurück, die den Anweisungen der

4 Polizeidirektion, 31. März 1933, zu den Hilfspolizeibeamten StAB 4.65/17 im Staatsarchiv Bremen.

5 Vgl. u.a. den Halbmonatsbericht der politischen Polizei Bremens vom 14. Mai 1934. Ausführlich zu dem Konflikt und weiteren Auseinandersetzungen zwischen Polizei und SA in Bremen auch die »Deutschland-Berichte der Sopade« von Mai/Juni 1934 (A45), Nachdruck 1980, S. 143 ff.

6 Vgl. dazu u.a. die Polizeiberichte in StAB 4.65 II.A 4b 22; (KPD), 4.65 II.A 4d 22 (KPD), 4.65 II.A 10b 4 (SAP).

Reichsregierung folgten. Die korrekten Beamten mit konservativer Einstellung hatten schon vor der Machtübertragung an die Nazis in der »Zentralpolizei-stelle« wichtige Daten zur Erfassung der politischen Gegner gesammelt. Sie waren z. B. im Besitz der kompletten Mitgliederlisten der KPD. Die am 16. Juni 1933 in Bremen eingerichtete Geheime Staatspolizei (Gestapo) setzte die Arbeit fort – angereichert durch einige Beamte aus dem Kreis aktiver NSDAP-Mitglieder und vorbereitend unterstützt durch die am 29. März 1933 vom Polizeisenator Laue gegründete »Zentralstelle zur Bekämpfung des Bolschewismus«. ⁷ Mit einer beachtlichen Leistungsbilanz konnte die Bremer Gestapo im ersten Jahr aufwarten: 6.000 erfasste Namen in den Karteikästen des Arbeitsamtes – einschließlich der Meldestelle für den Freiwilligen Arbeitsdienst, 35.000 kontrollierte Mitglieder der Kleingartenvereine. 30.000 überprüfte Beschäftigte in den Bremer Betrieben, einige Hundert Personen in »Schutzhaft«. ⁸

Aus Anlass des ersten Jahrestages der Machtübertragung legte Bürgermeister Dr. Markert am 6. März 1934 eine Leistungsbilanz der Verfolgung und Verhaftung vor:

»Vom 6. März 1933 bis 5. März 1934 einschließlich sind bei der Geheimen Staatspolizei insgesamt rund 31.000 Eingänge erfolgt, davon sind von der Exekutive rund 4.200 Sachen bearbeitet worden. Rund 950 Haussuchungen wurden vorgenommen, festgenommen im Hochverratsverfahren rund 450 Personen, dem Gericht zugeführt rund 260 Personen. An Strafen sind insgesamt verhängt:

Geldstrafen	1.150,- RM
Haft	60 Tage
Gefängnis	46 Jahre 8 Monate
Festung	8 Monate
Zuchthaus	8 Jahre 2 Monate.

In Schutzhaft befanden sich vom 6. März 1933 bis 5. März 1934 insgesamt 1.305 Personen.

Zur Zeit befinden sich in Schutzhaft im Konzentrationslager Ochtum-Sand 55 Personen, im Untersuchungsgefängnis 5 Personen, im Gefangenenhaus 37 Personen, im Krankenhaus 1 Person, insgesamt also 98 Personen.« ⁹

Folgt man den Angaben aus der Senatsregistratur, die die Schutzhaft politischer Gefangener betreffen, dann befanden sich schon am 24. April 1933 rund

7 Schwarzwälder (wie Anm. 1), S. 110 ff.

8 Bericht der Gestapo an den Regierenden Bürgermeister, 5. MÄRZ 1934: StAB 3-D.9 Nr. 86.

9 StAB 3-S.1a Nr. 27.

250 Schutzhäftlinge in Mißler. Der Bericht enthält den ergänzenden Hinweis: »Es ist nur Recht und billig, dass das Reich die Sonderkosten übernimmt.«¹⁰ Ein am 21. April 1933 verteilter illegaler Bericht der Roten Hilfe geht davon aus, »dass im Bezirk (Nord-West) 500 Gefangene zu verzeichnen sind, davon in Bremen 300, die zu großen Teilen im KZ in Bremen untergebracht sind [...] Das Konzentrationslager ist eingerichtet in den ehemaligen Auswanderhallen (Mißler)«, das 200 Mann fasste und in dem Misshandlungen von Gefangenen stattfanden.¹¹

Diese Zahlen dokumentieren den Umfang der Verfolgung im ersten Jahr der NS-Machteroberung. Die meisten der 1.305 Personen, die sich 1933/34 in Bremer »Schutzhaft« befanden, durchliefen das KZ Mißler. Wie kam es dazu, ausgerechnet die zum Norddeutschen Lloyd gehörenden Mißler-Hallen in Bremen-Findorff – am Rande der Innenstadt und in der Nähe des Hauptbahnhofes gelegen – zum Konzentrationslager umzuwandeln?

Die Auswanderhallen werden zum Konzentrationslager

Die »Bremer Nachrichten« (BN) veröffentlichten am 2. April 1933 eine Mitteilung der Polizeidirektion: »Von den in Bremen aus Gründen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in polizeilicher Schutzhaft befindlichen Marxisten und Kommunisten wurden am Freitag und Sonnabend zunächst etwa hundert Gefangene in ein Konzentrationslager geführt.« Vier Tage später berichteten die BN erneut über Massenverhaftungen und nennt genaue Daten. »Die Zahl der z. Zt. in Schutzhaft und wegen politischer Delikte in Untersuchungshaft befindlichen Kommunisten und Marxisten beträgt 192, von diesen sind bislang 145 in ein Konzentrationslager überführt worden und werden dort beschäftigt.« (6. April 1933)

Die ersten öffentlichen Hinweise über die Einrichtung eines KZ in Bremen vermeiden eine Ortsangabe. Die Bremer waren zunächst noch auf Gerüchte oder private Informationen angewiesen, wenn sie wissen wollten, wo sich dieses KZ in Bremen befand. Der im Zusammenhang der ersten Massenverhaftung in »Schutzhaft« genommene Albert Flachmann ist da schon präziser. Während er am 29. März 1933 seiner Frau mitteilt: »Ich bin hier wohlbehalten untergebracht, in sogenannter Schutzhaft im Untersuchungsgefängnis. Hoffentlich lebt es sich ein, wir sind ja zu viere«, schreibt Flachmann Anfang April:

10 StAB S.I.a, Nr. 277, 64, Nr. 1.

11 StAB II-A-12-C-2 (Bericht der Roten Hilfe).

»Liebe Frieda! Wir sind inzwischen umgezogen. Unsere neue Adresse ist Konzentrationslager Mißler, Walsroderstraße. Dank für Deinen Brief. Für heute habe ich nur einige Wünsche. Bringe doch bei Gelegenheit entweder meine alte grüne Weste oder den alten Pullover, wollene Strümpfe, meinen alten Kamm und vielleicht einen kleinen Karton, worin ich die Sachen unterbringen kann. Wäsche brauche ich sonst noch nicht wieder. Für heute herzliche Grüße. Ab morgen alle 10 Tage Besuchszeit. Vorher gibt es noch Ausnahmen. Albert«¹²

Die Mißler-Hallen waren ein bekannter Ort in Bremen. Johann Friedrich Mißler hatte 1905 auf dem Gelände in der Walsroder Straße für den Norddeutschen Lloyd die Auswanderhallen gegründet, mit vier Hallen für 250 osteuropäische Auswanderer. Im Ersten Weltkrieg wurden die Gebäude als Reservelazarett genutzt. 1919 dienten sie als Unterkunft für das »Freikorps Caspari«, das die Bremer Räterepublik am 4. Februar 1919 niederschlug. Anschließend wurden in Mißler die Anhänger der Räterepublik festgehalten.¹³ Ab August 1932 entstanden hier vier Lager des Freiwilligen Arbeitsdienstes (FAD) für 338 Mitglieder des Reichsbanners, der Arbeiterwohlfahrt, des Wehrwolfs und des Deutsch-Nationalen Handlungsgehilfen-Verbandes.¹⁴ Ende März 1933 wurden die Auswanderhallen gemäß Senatsbeschluss in ein Konzentrationslager umgewandelt. Nach 1945 entstand auf diesem Gelände die evangelische Diakonissenanstalt. 1960 das Krankenhaus Findorff, das 1980 abgerissen wurde. Danach befand sich an dieser Stelle neben dem Altenwohnheim der Arbeiterwohlfahrt (AWO) das Firmengelände der GESTRA AG. Der geplante Auszug der Firma wird auch die letzte Erinnerung an das frühe KZ beseitigen, für die der Betriebsrat seit Jahren mit einer kleinen Ausstellung auf dem Gelände sorgt.

FAD-Teilnehmer und KZ-Häftlinge vereint in den Mißler-Hallen

Die Reichsbanner- und AWO-Kameraden behielten nach der Eröffnung des KZ auf dem Gelände der Auswanderhallen Mißler weiter ihre Unterkunft bis zum Abschluss des FAD-Projektes in der Senke am Buntentor im Juni 1933.¹⁵ Die KZ-Häftlinge verbrachten dagegen die Tage ohne Arbeitseinsatz in den Auswanderhallen. Ab Juni 1933 kamen die Führer des FAD-Reichsbanner-

12 Zitiert nach den Briefen von Albert Flachmann an seine Frau Frieda aus der »Schutzhaft« 29. März/2. April 1933 (Privatarchiv Wollenberg).

13 Zur Geschichte der Mißler-Hallen vgl. Wollenberg (wie Anm. 3), S. 16 f.

14 Zum FAD in den Mißler-Hallen: Annegret Waldschmidt, Der FAD in Bremen 1931–1935, Bremen 1982, S. 62 ff.

15 Vgl. ebd., S. 72 ff.

lagers, die prominenten Sozialdemokraten Oskar Drees und Hans Hackmack, ebenfalls in Schutzhaft. Sie wurden im KZ-Mißler schwer misshandelt.¹⁶ Seit Januar/Februar 1933 stand ihr Reichsbannerlager im Mittelpunkt nationalsozialistischer Angriffe. Die Bremer Reichsbannerführer berichteten u.a. am 7. Februar 1933 von Beschimpfungen und Überfällen der SA-Leute auf die FAD-Mitglieder des Jungbanners im Findorff-Viertel.¹⁷ Umgekehrt reichte die NSDAP Beschwerdebriefe an das Bremer Arbeitsamt und die Polizeidirektion ein:

»Regelmäßig werden zur Stadt fahrende Nicht-Marxisten von vorbeimarschierenden FAD-Leuten angepöbelt und mit Schimpfworten belegt. Ja, sie werden sogar gezwungen, von den Rädern abzusteigen, um den angedrohten Tötlichkeiten zu entgehen. Es herrscht unter unseren Parteigenossen und besonders unter den SA-Männern eine derartige Verbitterung, dass wir sie nur mit den schärfsten Mitteln von Selbstschutzmaßnahmen abhalten können. Deshalb müsse das Reichsbannerlager Buntentor-Mißlerhallen aufgelöst werden.«¹⁸

Die durchgesetzte Auflösung des FAD-Lagers und die Umwandlung der Mißler-Hallen in ein KZ erleichterte die Verfolgung der »November-Verbrecher«. Dahinter verbarg sich vielfach auch eine persönliche Abrechnung mit den ehemaligen politischen Gegnern. Dass sie sich so öffentlich und mitten in der Stadt vollziehen konnte, lag mit an der relativ kurzfristigen Entscheidung für den Standort. Ursprünglich war wohl daran gedacht worden, die Schutzhäftlinge außerhalb Bremens unterzubringen. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist die Entscheidung für Mißler erst Ende März 1933 gefallen. Noch am 25. März 1933 berichtet die »Bremer Nationalsozialistische Zeitung« (BNZ): »Polizeiherr regt Belegung eines Konzentrationslagers an, da hundert in Schutzhaft.« Etwas genauer informieren die »Bremer Nachrichten« (BN) am gleichen Tage: »Im bremischen Staatsgebiet befinden sich z. Zt. über hundert kommunistische Funktionäre und eine Anzahl weiterer Kommunisten, die bei Flugblattverteilungen festgenommen wurden, in Schutzhaft. Da bei einem Fortdauern der kommunistischen Tätigkeiten mit einer großen Anzahl weiterer Festnahmen zu rechnen ist, hat der Polizeiherr sich an den Herrn Reichsminister des Innern gewandt mit der Anregung, diese Schutzhäftlinge in ein Konzentrationslager

16 Vgl. dazu u.a. die Aussagen von Oskar Drees, Emil Theil oder Klaus Bücking in StAB 4.66 – I. Th. Laue, Sitzungsprotokoll Spruchkammer, Anlagenband Nr. 9/30/31.

17 Gespräch mit Senator Spreckelsen, 7. Februar 1933, zitiert nach Waldschmidt (wie Anm. 14), S. 73.

18 Vermerk der Polizeidirektion vom 7. und 25. Februar 1933.

außerhalb Bremens unterzubringen und zur nutzbringenden Tätigkeit für die Allgemeinheit zu erziehen.« In der Tat berichtete der Präsident des Senats am 25. März 1933 dem Reichsinnenministerium über die Massenverhaftung. Er fügte dem Schreiben hinzu: »Es wird daher in Anregung gebracht, baldmöglichst eine Entscheidung über die Zusammenfassung der Schutzhäftlinge in Konzentrationslagern und über ihre Verwendung zu treffen.«¹⁹ Die Überfüllung der Gefängnisse drängte auf eine rasche Entscheidung. Da eine Verlegung der Häftlinge in ein Konzentrationslager außerhalb Bremens von heute auf morgen nicht möglich war, beschloss der Senat, ein Lager in den Mißler-Hallen einzurichten und am 31. März 1933 zu eröffnen.

Die Bewachung durch Hilfspolizeibeamte aus den Reihen der SA und SS

Unter Dienstaufsicht der Ordnungspolizei wurde »zur Bewachung der in Schutzhaft befindlichen politischen Gefangenen« eine »Hilfspolizeiwache« eingerichtet. In dem »vorläufigen Befehl« der Polizeidirektion vom 31. März 1933 heißt es:

»Die Hilfspolizeibeamten in Stärke von 40 Köpfen stellt die SS. Die Wache steht wie die bisherigen Hilfspolizei-Wachen unter der vollen verantwortlichen Dienstaufsicht des zuständigen Pol. Obz. (West.). Pol. Obz. West arbeitet die Wachtvorschrift aus und überreicht dem Kommando einen Abdruck.

Für die Hilfspolizeibeamten sind sofort bereitzustellen:

- 40 Dreyse pistolen mit je 2 gefüllten Magazinen,
- 40 Seitengewehre,
- 40 Seitengewehrtaschen,
- 40 Gummiknüppel,
- Reinigungsmaterial (Werg und Fett),
- 40 Armbinden,
- 40 Signalpfeifen,
- 20 Wachtmäntel aus den Beständen der Bekleidungsstelle,
- 40 Ausweise für die in der beiliegenden Liste aufgeführten Hilfspolizeibeamten,
- 40 Schränke,
- 40 Handtücher.

Weitere Ausrüstungsgegenstände, Stacheldraht pp. sind im Einvernehmen mit den zuständigen Abteilungen von dem Sturmhauptführer Löblich anzufordern.«²⁰

19 Schwarzwälder (wie Anm. 1), S. 102.

20 StAB 4.65/17.

Diese organisatorische Absicherung der »Schutzhaft« ergänzte der zuständige Senator Laue mithilfe der Gründung einer »Zentralstelle zur Bekämpfung des Bolschewismus«, die er am 29. März 1933 der Polizeidirektion zuordnete. Sie erhielt den Auftrag, mit »rücksichtsloser Schärfe« gegen Kommunismus und Marxismus vorzugehen. Sie wurde von Johannes Thomssen, dem Nachrichtenleiter der SA-Standarte, geleitet. Ihre Umbenennung in »Gestapo« erfolgte am 16. Juni 1933 – mit direkter Unterstellung beim Polizeisenator. Um den ersten Hauptschlag gegen den politischen Gegner zu beschleunigen, wurden in Bremen der Polizei freiwillige Hilfspolizeieinheiten der sogenannten nationalen Verbände (SA, SS und Stahlhelm) zugeordnet. Diese für die Nationalsozialisten in den ersten Monaten ihrer Machtausübung typische Verklammerung von Parteiorganen mit überkommenen Staatsorganen bildete die Grundlage einer Herrschaftsausübung, mit der im Laufe der Zeit – und besonders in der Beurteilung des Konzentrationslagers Mißler – sich nicht nur institutionelle, sondern auch politisch-ideologische Probleme verbinden sollten. Doch zunächst wurden auf der Grundlage dieser Voraussetzungen effektive Maßnahmen zur Bekämpfung der Gegner durchgeführt. Die Bremer lernten Verhaftungsmaßnahmen kennen, welche sie in solchem Umfang und mit solcher Brutalität bislang nicht erlebt hatten. Die Verfolgungsmaßnahmen, die nach der Annahme des Ermächtigungsgesetzes verstärkt durchgeführt wurden, trafen jetzt auch Sozialdemokraten, Linksozialisten und Gewerkschafter.

Die Häftlinge im KZ Mißler zwischen Repression und Umerziehung.

Über den Transport der ersten 100 Schutzhäftlinge aus den überfüllten Polizei- und Untersuchungsgefängnissen, vor allem aus den Zellen des Gefangenenhauses im Ostertor, heißt es am 31. Januar 1949 im Bericht der Bremer Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren gegen die Mitglieder der Wachmannschaft des KZ Mißler:

»Schon beim Besteigen des Transportwagens, der die Häftlinge nach Mißler bringen sollte, wurde mit dem Gummiknüppel auf die Häftlinge geschlagen, ebenso beim Verlassen des Wagens vor dem KZ Mißler. Die Transporte fanden meistens abends in der Dunkelheit statt. Unter Fußtritten, Gewehrkolben- und Gummiknüppelhieben wurden die Häftlinge vom Wagen heruntergestoßen und durch ein von der Bewachungsmannschaft gebildetes Spalier auf den Hof des Mißler-Lagers getrieben, wo sie z. T. mehrere Stunden stehen mussten. Anschließend ging es nochmals wieder unter Hieben in den Tagesraum. Um 21.00 Uhr musste alles in den Betten liegen. Austreten des Nachts war strengstens verboten [...] Des Nachts fanden vielfach Vernehmungen im Keller statt. Zu diesem Zweck wurde das jeweilige Opfer aus dem Schlafräum gerufen und in

den Keller gejagt. Nur mit einem Hemd bekleidet, mussten die Gefangenen in den Keller, wo man ihnen im Dunkeln eine Decke über den Kopf warf und sie dann anschließend grün und blau schlug.«²¹

In Bremen-Mißler befanden sich Ende März/Anfang April 1933 unter den ersten 100 bis 150 »Schutzhäftlingen« vornehmlich Kader der KPD und Redakteure der »Arbeiter-Zeitung«. Bald gesellten sich zu ihnen die »November-Verbrecher«, prominente Sozialdemokraten wie der Reichsbannerführer Oskar Drees, der Parteisekretär Josef Böhm, der Fraktionsvorsitzende Emil Theil und der SPD-Reichstagsabgeordnete Alfred Faust, die besonders von SA- und SS-Peinigern misshandelt wurden und sich darüber vergeblich bei den Bremer Justizbehörden beschwerten.²² »Faustschläge und Fußtritte waren an der Tagesordnung. Wir mussten unter den Betten durchkriechen«, berichtet Alfred Faust.

Die Bevölkerung der anliegenden Walsroder Straße wie auch der Hemmstraße, die gewollt oder ungewollt Zeuge mehrfacher Misshandlungen wurde, erhob immer stärkeren Protest. Über die Angehörigen der Inhaftierten drangen weitere Informationen an die Bremer Öffentlichkeit. Die illegale »Arbeiterzeitung« der KPD verbreitete »Die Wahrheit«. Und die illegale Kampfzeitung der Wassertransportarbeiter Bremens, »Der Scheinwerfer«, berichtete im August 1933 erneut über die »Bremer SS, die Folterknechte des Kapitalismus«.²³

Diese Ausgabe informierte über die mutige Tat, die damals wie ein Lauffeuer nicht nur durch das Lager Mißler ging, sondern auch die oppositionellen Kräfte in Bremen ermutigte. Nach ständigen Misshandlungen und Mordandrohungen forderte der damalige KAP-Genosse Jan Onasch seine Folterknechte im KZ Mißler auf, die ihm wegen seiner ständigen Resistenz androhten, ihn aufzuhängen: »Wenn ihr mich aufhängt, dann bitte so hoch, dass ihr mich bequem am Arsch lecken könnt.«

Die von Senator Laue initiierte Untersuchung über die Misshandlungen u. a. von Alfred Faust führte am 9. Mai 1933 zur Ablösung der SS-Wache.²⁴ SA-Leute unter Leitung des Sturmführers Hermann Göbel ersetzten die Abteilung von SS-Sturmhauptführer Otto Löblich, ohne dass sich die Behandlung der

21 Nachkriegsprozesse in StAB 4.89/2-8 KMS.

22 Faust an den Regierenden Bürgermeister, 13. Mai 1933, in: StAB 3-5.1.a Nr. 277.

23 Zu den immer wieder verteilten Zeitungen gehörten u. a. »Die Wahrheit«, die illegal von April bis September 1933 in Bremen gedruckt und verteilt wurde, vgl. Mechthild Müser/Lore Heer-Kleinert, Die Wahrheitsprozesse in Bremen 1934, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 5, Bremen 1982, S. 159 ff. Auch die »Kampfzeitung« der Wassertransportarbeiter Bremens, »Der Scheinwerfer«, erscheint lange illegal.

24 Schwarzwälder (wie Anm. 1), S. 104 f.

Schutzhaftgefangenen verbesserte. Auch die Ernährung blieb unzulänglich. Ein Tagessatz von 2,- Mark für die bis zu 200 Häftlinge in zwei Sälen der Mißler-Hallen ließ nur eine Notversorgung zu. Vergeblich bemühte sich der Senat um einen Reichszuschuss, um die Kosten von jährlich 600 Mark pro Häftling und die Kosten für die Wachmannschaften abzusichern.²⁵

Der zuständige Senator selbst setzte weniger auf physische Repression. Er glaubte an die Möglichkeit der politischen Umerziehung der politischen Gegner. Mit eigenen Vorträgen versuchte er, die Lagerinsassen zu bekehren.²⁶ Zu dem Bemühen, das KZ als Umerziehungsanstalt zu führen, gehörten deshalb regelmäßige Vortragsveranstaltungen im Konzentrationslager. So sprach der NS-Gewerkschaftsbeauftragte im Gesamtverband der Arbeitnehmer Uhde über »Nationalismus und Marxismus«. Nach dem Bericht der »Bremer Nationalsozialistischen Zeitung« beschäftigte sich Uhde vornehmlich mit »Korruptionserscheinungen marxistischer Führer« und begründete diese »anhand der Feststellung der letzten Tage im Volkshause« (nach der Besetzung des Volkshauses am 2. Mai 1933 wurden den Gewerkschaftsführern finanzielle Unregelmäßigkeiten öffentlich vorgeworfen, J.W.). Interessant an diesem Vortrag ist, dass den Inhaftierten Gelegenheit gegeben wurde, mit dem Referenten zu diskutieren. Auf die Frage eines Kommunisten, »weshalb nur kleine Kommunistenführer und nicht die sozialdemokratischen gewerkschaftlichen Verbrecher und die jüdisch-kommunistischen Führer in Haft seien«, antwortete Uhde, »dass sie politische Schutzhaftgefangene seien und sich lediglich deshalb in Konzentrationslagern befänden, um die nationale Revolution nicht zu stören, während es sich bei den sozialdemokratischen und gewerkschaftlichen Führern um kriminelle Straftaten handele.«²⁷ Die Schutzhaftgefangenen sollen nach der BNZ für diese Möglichkeiten großes Interesse gezeigt haben. Sie baten darum, »häufiger Gelegenheit zu haben, Vorträge nationalsozialistischer Führer zu hören.«

Am Pfingstsamstag 1933 erschien der Polizeisenator höchstpersönlich im Konzentrationslager. Er hatte am gleichen Tage von über zweihundert Schutzhaftlingen sechzehn Personen entlassen. In seiner Mißler-Ansprache betonte er, dass seine Absicht, eine größere Anzahl von Schutzhaftgefangenen zu entlassen, allerdings durch die Verbreitung illegaler kommunistischer Zeitungen und Parolen zunichte gemacht wurde. Und er forderte die Gefangenen auf, über ihre Verwandten dafür zu sorgen, »dass die niederträchtigen kommunistischen Hetzereien endlich aufhörten.«²⁸ Mit solchen Aktionen sollte nicht nur der

25 Ebd., S. 103.

26 Vgl. dazu u.a. die Aussagen von Theil und Bücking vor der Spruchkammer, in: StAB 4.66-I, Th. Laue, Anlage 31.

27 Bericht in der BNZ, 23. Juli 1933.

28 BNZ, Pfingsten 1933: »Entlassung von Schutzhaftgefangenen«.

Widerstandswille der Inhaftierten gebrochen werden, sondern man versuchte, die Schutzhäftlinge auch als Druckmittel gegen diejenigen einzusetzen, die außerhalb des Konzentrationslagers noch Widerstandsarbeit leisteten.

Der Höhepunkt solcher Versuche der Beeinflussung und »Umerziehung« war der 1. Mai 1933. KZ-Häftlinge aus Mißler mussten nicht nur antifaschistische Parolen, die am 1. Mai auf einigen Straßen gemalt worden waren, entfernen, sondern darüber hinaus wurden im Anschluss an eine Rede des Polizeisenators Laue im KZ Mißler über »die Bedeutung des 1. Mai als Feiertag der nationalen Arbeit« mehrere Schutzhaftgefangene unter Begleitung durch die Stadt gefahren.²⁹ Heinrich Buchholz, der verhaftete Zeitungsobmann der KPD-Bezirksleitung und illegale Kurier für den Bezirk Nord-West zu den Stadtteilgruppen, gehörte zu ihnen. Seine Frau hatte er brieflich am 22. April 1934 informiert: » Na, Lütten? Wie ist es. Ist noch alles in Lot. Ich bin seit gestern bei Mißler. Kannst mich denn mal besuchen, nachmittags von 3 bis 5 Uhr.« Am 4. Mai 1933 teilt er ihr aus Mißler sein Mai-Erlebnis mit:

»Eine Abwechslung haben wir ja schon gehabt. Am ersten Mai habe ich und noch ein Kamerad mit dem Adjutanten von Polizeisenator Laue eine kleine Autotour durch die Stadt gemacht. Wir sollten uns mal alles anschauen. Na, ich muss sagen, gestaunt habe ich ja über all die Fahnen und Girlanden. Vor allen Dingen in der HansasträÙe und dem Steffensweg.«³⁰

Diese Fahrten gingen auch in die traditionellen Arbeiterviertel wie Walle und Gröpelingen und sollten den Gefangenen deutlich machen, wie schnell sich auch die Arbeiterschaft auf das neue System eingestellt hatte. Eine andere Gruppe von KZ-Häftlingen wurde aus dem gleichen Grund zum Polizeihaus in die Innenstadt gebracht, um sich von dort aus den Mai-Umzug anzusehen.³¹ Gleichzeitig gab die Polizeidirektion die Entlassung von 10 Häftlingen bekannt, wobei deren Zugehörigkeit zum »einfachen Arbeiterstand« in der Presse besonders betont wurde.³²

»Am Abend waren wir alle in dem größeren Tagesraum versammelt. Die Teilnehmer der Fahrt sollten uns berichten«, erinnert sich Albert Flachmann.

»Wir standen in größeren und kleineren Gruppen um unsere »Kundschafter in das neue Deutschland« herum. Hitler versprach ja einen langen Frieden und eine alle Deutschen umfassende Volksgemeinschaft. Es blieb aber bei einzelnen Äußerungen, meist zurückhaltend. Der eine hatte dies,

29 BN, 2. Mai 1933.

30 Heinrich Buchholz, »Na Lütten?«, Bremen 2011, S. 53 ff.

31 BN, 2. Mai 1933.

32 Ebd.

der andere jenes gesehen, je nach den besonderen Beobachtungen. Nicht ganz geleugnet wurde, dass alles groß aufgemacht worden war. Wir erfuhren aber auch, dass die Führung der Gewerkschaften zur Teilnahme an der faschistischen Kundgebung aufgerufen hatte. Mancher versuchte, diese Tatsache noch im Glauben an eine klassenbewusste Arbeiterschaft zu verdrängen. Ich dachte daran, dass meine politischen Freunde etwa doch recht behalten sollten mit ihrer These, wonach die Instanzen der Gewerkschaften ohne eine eindeutige sozialistische Zielsetzung, ohne Halt und völlig hilflos den geschichtlichen Aufgaben der Stunde gegenüber stehen würden. Und so würden sie in ihrer Anpassung an die faschistische Entwicklung bis zum letzten gehen: bereit, sich gleichschalten zu lassen wie alle bürgerlichen Parteien und Gruppen bis zur völligen Unterwerfung. Sie erhielten allerdings bereits am nächsten Tag den Fußtritt [...]«³³

Heinrich Buchholz wehrte sich gegen solche Enttäuschungen mit Ironie und Sarkasmus: »Eben kriegen wir die Nachrichten mit den Berichten von hier«, schrieb er seiner Frau am 4. Mai 1933.

»Du kannst also schwarz auf weiß lesen, was wir hier alles zu essen kriegen, wie gut es uns hier überhaupt geht. Nachdem wir den Bericht gelesen haben, will hier keiner mehr raus. Das kann uns doch keiner verdenken, so gut kriegen wir es ja gar nicht wieder. Also brauchst Du Dir gar keine Gedanken zu machen. Alles ist in bester Ordnung. Nu hol Di hart und kiek bi Gelegenheit mol wedder rin, Dien Hein.«³⁴

Auch wenn sich die von den Nationalsozialisten erhoffte demoralisierende Wirkung unter den Gefangenen nicht einstellte, so erzeugten die anschließenden Berichte der Häftlinge über ihre Erfahrungen doch eine große Betroffenheit. Die öffentliche Anerkennung der »nationalen Revolution« war 1933 offensichtlich größer, als die Gegner des NS-Systems vermuteten.³⁵

33 Albert Flachmann, Auszüge aus den Erinnerungen, vorgetragen am 1. Mai 1981 im Bremer DGB-Haus, nachgedruckt in Wollenberg (wie Anm. 3), S. 131 f. Siehe auch weitere Aussagen der Zeitzeugen im Quellenverzeichnis.

34 Heinrich Buchholz am 4. Mai 1933 aus dem KZ Mißler an Lore Buchholz, siehe Buchholz (wie Anm. 30), S. 54 ff.

35 Vgl. dazu den Bericht von Albert Flachmann, in: Wollenberg (wie Anm. 3), S. 123 ff.

Schutzhaft im KZ als Rehabilitierungsstätte für Regimegegner?

Bei der »Verwahrung« der Schutzhäftlinge griff das NS-Herrschaftssystem in den Zuchthäusern und Konzentrationslagern auf eine spezifische deutsche Tradition der Umerziehung durch Schutzhaft zurück. Auch nach der Abschottung der Schutzhaftlager vor dem Zugriff der Justiz im Gefolge der Übernahme der Leitung des preußischen Geheimen Staatsapparates durch Heinrich Himmler im April 1934 und der Schaffung der »Inspektion der Konzentrationslager« nach dem »Modell Dachau« als einer neuen Zentralinstanz blieb das Konzept der Gegnerverfolgung unter dem Dach der Sicherheitspolizei nicht allein geprägt von der Bekämpfung des politischen Gegners durch den Terrorapparat der Gestapo, sondern war zugleich verknüpft mit dem Prinzip einer umfassenden »Generalprävention«. Die Nazis setzten neben dem Terror auf »Umerziehung«. ³⁶ Die NS-Herrschaft zielte deshalb 1933/34 bei der Einrichtung der frühen Konzentrationslager auch in Bremen darauf ab, bewusst den Prozess der »legalen Machteroberung« durch Kontinuitäten mit den Institutionen und politischen Praktiken der Weimarer Republik abzusichern. Der preußische Innenminister Hermann Göring kritisierte noch im März 1934 die häufige Verwendung der »Schutzhaft« anstelle gerichtlicher Maßnahmen als »Missbrauch«. ³⁷ Mit der Reichstagsbrandverordnung vom 28. Februar 1933, die alle Grundrechte der Verfassung außer Kraft setzte, konnte die Schutzhaft unbegrenzt ausgeweitet werden, von der Polizei selbst angeordnet, vollstreckt und vollzogen. Um Konflikte zwischen der Ministerialbürokratie und der Gestapoführung zu vermeiden, folgten die auf legale Absicherung ihrer Terrormaßnahmen orientierten NS-Instanzen mit den Umerziehungsbemühungen durch Schutzhaft in der Regel dem Vorbild der alten deutschen Strafvollzugspraxis. Diese erlaubte keine Zwangsarbeit, sondern gestattete den Gefangenen u. a. den Zugang zu Büchern durch die Einrichtung von Häftlingsbibliotheken. ³⁸ Nur so ist zu verstehen, dass in den Gefängnissen und Zuchthäusern außerordentliche schriftstellerische Leistungen und Kulturprojekte von Häftlingen

36 Vgl. Ulrich Herbert, *Best. Biographische Studien über Radikalismus, Weltanschauung und Vernunft 1903–1989*, Bonn 1996, S. 170ff.; Johannes Tuchel, *Konzentrationslager*, Boppard 1991, S. 310ff.; Ulrich Herbert/Karin Orth/Christoph Dieckmann, *Die nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Göttingen 1998, Band 1, S. 60ff.

37 Vgl. den Erlass des preußischen Ministerpräsidenten vom 11. März 1934.

38 U. a. Dienst- und Vollzugsordnung für die Gefangenenanstalten der Preußischen Justizverwaltung vom 1. August 1933, in: *Reichsarchiv*, 41, 1934, S. 196f. Auch der Freistaat Bayern erließ noch am 29. Juli 1933 eine ähnliche Verordnung, vgl. Torsten Seela, *Die Lagerbücherei im KZ Dachau*, in: *Dachauer Hefte*, 7, 1991: *Solidarität und Widerstand*, S. 35, Fußnote 6.

entstehen konnten. Wie wären wir sonst im Besitz der »Briefe aus dem Gefängnis«, der »Junius-Broschüre« und des unvollendeten Manuskripts »Zur Russischen Revolution« von Rosa Luxemburg gekommen? Von den zahlreichen Dokumenten der Weltliteratur und den späteren Aufzeichnungen und künstlerischen Betätigungen der Häftlinge im KZ ganz abgesehen. Kurzum, die Möglichkeit kultureller Aktivitäten und der Buchbenutzung in den Gefängnissen und Zuchthäusern blieb auch im KZ-System erhalten; in dem zentralen Zuchthaus für die Häftlinge aus den Hansestädten Lübeck, Hamburg und Bremen, in Bremen-Oslebshausen ebenso wie in den meisten Konzentrationslagern.³⁹ Zahlreiche Zeitungen berichteten 1933/34 offen und manipuliert über das Geschehen in den Konzentrationslagern und schreiben über den Versuch, die KZ-Häftlinge »zu guten deutschen Volksgenossen« umzuerziehen. Von Misshandlungen und Folterungen wurde geschwiegen.⁴⁰

Da auch Reichsführer-SS Heinrich Himmler in den Lagerbibliotheken schon aus propagandistischen Gründen eine sinnvolle Einrichtung sah und auf Umerziehung durch Schutzhaft setzte, ordnete der erste Leiter des KZ Dachau, Theodor Eicke, als ernannter Inspekteur der Konzentrationslager und Führer der SS-Wachverbände am 1. August 1934 an, dass Lagerbüchereien zur Einrichtung eines Konzentrationslagers gehören.⁴¹ Die aktive Freizeitgestaltung wurde von Anfang an neben dem Schachspiel durch Lagerkurse zu den unterschiedlichsten Themen geprägt, zu deren Vorbereitungen man auf die Bücherbestände zurückgreifen konnte. So berichtete die »Bremer Nationalso-

39 Zu Oslebshausen u.a. der Bericht über vier Jahre Zuchthaus des Hamburger ISK-Mitgliedes Curt Bär, Von Göttingen über Osleb nach Godesberg. Politische Erinnerungen eines Hamburger Pädagogen 1919–1945, Hamburg 1981 (Privatdruck), S. 92 ff.; oder die Erinnerungen des 18-jährigen Henry Oliver über seine Einzelhaft: Nazi Jahre 1933 bis 1939, in: Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte. Zeitschrift für die Regionalgeschichte Bremens, Heft 21/22, Bremen 2008, S. 19 ff. Dazu auch Harry Naujoks, Mein Leben im KZ Sachsenhausen 1936–1942, Köln 1987, S. 45 ff.

40 U.a. Lawrence D. Stokes, Konzentrationslager im Spiegel der Provinzpresse, in: Dachauer Hefte, 2001, S. 60 ff.; Sybil Milton, Die Konzentrationslager der dreißiger Jahre im Bild und in der ausländischen Presse, in: Ulrich Herbert u. a. (Hg.), Die nationalsozialistischen Konzentrationslager, Göttingen 1998, S. 135 ff.; Robert Gellately, Backing Hitler. Consent and Coercion in Nazi-Germany, Oxford 2001.

41 Vgl. Torsten Seela, Lesen und Literaturbenutzung in den Konzentrationslagern. Das gedruckte Wort im antifaschistischen Widerstand der Häftlinge. Diss. Berlin 1990, S. 38; Jörg Wollenberg, Viktor Matejka und Kurt Schumacher als Häftlingsbibliothekare in Dachau und Flossenbürg, in: Spurensuche, 16. Jg., Heft 1–4, Wien 2005, S. 37 ff.

zialistische Zeitung« (BNZ) am 23. Juli 1933 über den Besuch ihres Redakteurs Kurt Teege im Konzentrationslager Mißler. Mit Billigung der Gestapo durfte der Redakteur »als getarnter Marxist einige Tage in dem Bremischen Konzentrationslager verleben« und darüber einen ganzseitigen Bildbericht verfassen, um die »Lügenhetze der ausländischen Judenpresse mit Tatsachenmaterial zu widerlegen.« Er schreibt u. a.:

»Im Konzentrationslager können sich die Häftlinge miteinander unterhalten, so viel sie wollen. Sie können Bücher und Zeitungen lesen, Skat spielen usw. Ich selbst habe meine freie Zeit mit Schachspielen zugebracht und kann behaupten, dass ich meine Kenntnisse auf diesem Gebiet Dank des Konzentrationslagers vervollkommen habe. Es ist paradox, aber gerade das königliche Schachspiel wird von den kommunistischen Lagerinsassen sehr bevorzugt.«⁴²

Auch aus anderen frühen Lagern wurde immer wieder über kulturelle Aktivitäten informiert. So lasen prominente Häftlinge aus ihren Werken. Der Schriftsteller Armin T. Wegner sprach zum Beispiel im KZ Börgermoor über seine Reisen als »Weltreporter«. Der langjährige Chefredakteur der »Weltbühne« Carl von Ossietzky organisierte beim Kartoffelschälen in Esterwegen eine Presseschau, unter Rückgriff auf die »Frankfurter Zeitung« oder die »Berliner Börsen-Zeitung«⁴³. Beiden gelang es, mithilfe der eigenen Handbücherei eine offizielle Lagerbücherei einzurichten.⁴⁴ Und in fast allen Lagern entstanden Häftlingskapellen, Theatergruppen, Zeichenstuben. So leitete z. B. Wolfgang Langhoff die Gruppe »Zirkus Konzentrazani« im KZ Esterwegen. Der bis 1933 in Düsseldorf engagierte Schauspieler und KPD-Funktionär hatte ein 16-köpfiges Ensemble zusammengestellt, das die Kulturveranstaltung am 27. August 1933 mit der abschließenden Uraufführung des von ihm verfassten »Börgermoor- Liedes« beendete. Ein Lied, das durch Langhoffs 1935 in Zürich veröffentlichten Bericht weltweite Verbreitung fand.⁴⁵ Der Refrain prägte

42 BNZ, 23. Juli 1933: »BNZ-Redakteur zwei Tage unerkant als Schutzhäftling im Konzentrationslager. Interessante Erlebnisse in der Umgebung des Genossen Faust und anderer gestürzten Säulen der Judenrepublik.« Dazu Wollenberg (wie Anm. 3), S. 85 ff.

43 Dirk Luerßen, »Wir sind die Moorsoldaten«. Die Insassen der frühen Konzentrationslager im Emsland 1933 bis 1936, Diss. Osnabrück 2001, S. 128.

44 Ebd., S. 129: Ossietzky im KL Sonnenburg mit seiner Handbücherei; Wegner im Börgermoor und Lichtenburg, unterstützt von Verlegern und Schriftstellern. Im Oktober 1933 erhielt Wegner z. B. einige Bücher von Thomas Mann zugesandt.

45 Wolfgang Langhoff, Die Moorsoldaten, Zürich 1935, 4. Aufl. 1978; Luerßen (wie Anm. 43), S. 131 f. Zu diesem Lied und anderen Liedern im KZ: Inge Lammel/

sich nicht nur den Häftlingen ein, auch die SS-Wachmannschaften sangen mit:
»Wir sind die Moorsoldaten. Und ziehen mit dem Spaten. Ins Moor ...«

Solidarität im Lager und in der Bevölkerung

Trotz der die Terrormaßnahmen ergänzenden massiven Versuche der »Umerziehung« gelang es den Nationalsozialisten in Bremen nicht, den Widerstandswillen der Schutzhaftgefangenen zu brechen. Nach Berichten der Häftlinge wählten die kommunistischen Funktionäre eine illegale Lagerleitung, der u. a. der ehemalige KPD-Bezirkssekretär Georg Buckendahl angehörte. Dazu kamen Stubenälteste aus den Reihen der KPD um Albert Oltmanns und Heinrich Buchholz in Mißler oder Hermann Prüser in Ochtumsand. Buckendahl riet allen Inhaftierten, sich möglichst dumm zu stellen und keinen falschen Ehrgeiz zu entwickeln. Vielen Gedemütigten machte er mit Sprüchen wie dem folgenden Mut: »Du musst dir unsere Herren und Gebieter immer in Unterhosen vorstellen, wie sie da so vor uns angeben. Dann weißt du, dass diese Scheißkerle keine Götter und keine Übermenschen sind« (so nach dem Bericht von Albert Flachmann). Die brutale Behandlung der prominenten Inhaftierten erzeugte unter den Häftlingen ungeachtet politischer Gegensätze spontane Solidarität. Selbst KPD-Funktionäre wie der Bürgerschaftsabgeordnete Hermann Prüser, die Alfred Faust in der Endphase der Weimarer Republik als einen ihrer ärgsten politischen Gegner kennengelernt hatten, solidarisierten sich mit dem SPD-Reichstagsabgeordneten.⁴⁶ Als Faust und Oskar Drees bei einer nächtlichen Prügelvernehmung im Heizungskeller erneut zusammengeschlagen wurden, organisierte Albert Oltmanns einen Hungerstreik mit anderen KPD-Genossen. Und Eduard Fregin (KPD) übernahm Arbeiten, die Faust wegen seines miserablen körperlichen Zustandes nicht mehr erledigen konnte. So entwickelten sich im KZ Mißler aus diesen Formen der Solidarität und der Resistenz erste Ansätze einer Einheitsfront, die nach der Entlassung von einigen Häftlingen aufrechterhalten wurde und 1945 in der Bremer »Kampfgemeinschaft gegen den Faschismus« einen prägnanten Ausdruck fand.⁴⁷ Der Weg dahin war mühsam. Als Alfred Faust ins KZ eingeliefert und dem Schlaf- und Tagesraum von Albert Flachmann zugeteilt wurde, musste dieser noch feststellen: »Faust verfügte über geldliche Mittel und konnte zusätzliche Lebensmittel und sonstige Einkäufe machen. Als er an seinem Tisch nach einiger Zeit näher bekannt war – es waren lauter Kommunisten – wollte er für sie mitbestellen. Er bot

Günther Hofmeyer, Lieder aus den faschistischen Konzentrationslagern, Leipzig 1962; zu Sachsenhausen: Günter Morsch (Hg.), Sachsenhausen-Liederbuch, Berlin 1995 (mit Erläuterungen zum Reprint von Inge Lammel).

46 Interview mit Hermann Prüser, 29. Januar 1980.

47 Vgl. Peter Brandt, Antifaschismus und Arbeiterbewegung, Hamburg 1976, S. 100 ff.

Bremer Nachrichten



Das Bremer Konzentrationslager

Das Bild zeigt einen Blick in das Konzentrationslager der Schutzjüdlinge im Lloydheim an der Walsroderstr., über das wir Donnerstag ausführlich berichteten.

Phot. Vieweg

Abb. 2: Bremer Nachrichten, 5. Mai 1933.

auch direkt dem einen oder anderen etwas an. Doch keiner nahm. So groß war auch hier anfangs noch die erbitterte Feindschaft.«

Die Zustände im KZ Mißler blieben der Bremer Bevölkerung nicht verborgen. Neben den zahlreichen Berichten über Mißler in den beiden Bremer Zeitungen drangen Informationen durch entlassene Häftlinge oder über Verwandtenbesuche nach draußen. Mütter und Ehefrauen trugen die blutige Wäsche der gefolterten KZ-Häftlinge öffentlich in Bremen zur Schau (z. B. von Jan Onasch); manche Gefangene konnten bei kurzfristigen Beurlaubungen wegen Todesfällen in der Familie (Heini Schramm) ihre Verwandten über die Zustände informieren. Außerdem war das Gelände für die Anwohner einsehbar und die Findorffer wurden so Augen- und Ohrenzeugen der Misshandlungen. Aus den Fenstern und von den Balkonen in den Nachbarstraßen (Walsroder Straße, Hemmstraße) hatten die Anwohner einen direkten Einblick in das Geschehen im KZ.

Polizeipräsident Laue musste Anfang Mai 1933 mit einem Oberstaatsanwalt den Beschwerden im KZ nachgehen. Der KP-Bürgerschaftsabgeordnete Krohn war als Einziger bereit, in Gegenwart der Wachmannschaften über die Misshandlungen zu berichten. Um ihn vor der Rache der SS-Wachmänner zu schützen, wurde er von Laue im Untersuchungsgefängnis am Ostertor untergebracht. Nach weiteren Befragungen sah sich der Polizeisenator gezwungen, die SS-Wachmannschaft durch SA-Leute auszutauschen. In der Senatsakte findet

sich dazu am 6. Mai 1933 die kurze Notiz: »Ablösung der SS ersetzt durch SA als Bewachung«. ⁴⁸

Die Auflösung des KZ Mißler und der Umzug nach Ochtumsand

Die Pressekampagne des Senats wie auch die zahlreichen über die Tageszeitungen veröffentlichten Warnungen und Anordnungen hatten nicht den gewünschten Erfolg. Im Gegenteil – durch die Veröffentlichungen gewannen die Lagerinsassen die Gewissheit, dass der Widerstand trotz aller Abschreckungsmaßnahmen fortgesetzt wurde. Das NS-Konzept der Umerziehung ging nicht auf. Nur wenige Schutzhäftlinge fielen um. Die Akten der Bremer Polizeidirektion enthalten einige »Geständnisse« von Schutzhäftlingen. Der Häftling Stratmann erklärte z.B. am 27. Juli 1933, er habe sich schuldig gemacht. Arno Drobisch von der Roten Hilfe denunzierte gar einige Mithäftlinge, um seine Freiheit zu erlangen. Und Maria Krüger berichtet in ihren Erinnerungen von »dem furchtbarsten Tag meines Lebens«: Ihr damaliger Mann Klaus Bücking, prominenter Jurist und leitendes Mitglied der Bremer KPD, war während seiner Verhaftung in Mißler ein überzeugter Nazi geworden. Er musste dennoch im Anschluss an den »Bücking(Lührs)-Prozess« vom April 1936 gegen 88 KPD-Genossen (u.a. mit Gustav Böhrnsen, Walter von Perlstein, Hermann Meyerhof und Henryk Oliver) wegen der »Verbreitung kommunistischer Flugblätter und Flugschriften« (Kleine Arbeiterzeitung) acht Jahre Zuchthausstrafe in Oslebshausen absitzen. ⁴⁹ Der zuständige Polizeisenator schlug deshalb Anfang Juli 1933 vor, das KZ Mißler aufzulösen und die Häftlinge außerhalb Bremens zu verlegen. Am 11. Juli 1933 hält das Senatsprotokoll fest:

»Mit Rücksicht auf die anhaltenden kommunistischen Untriebe beabsichtige er (Laue), das KZ an der Walsroder Straße aufzuheben und etwa 50 besonders gefährliche Schutzhäftlinge auf dem Fort Langlütjen II unterzubringen [...] Die restlichen Schutzhäftlinge würden zweckmäßigerweise zu nutzbringender Arbeit herangezogen, und zwar auf dem sog. Ochtumsand [...]« ⁵⁰

Aber erst im September war es soweit. Am 13. September 1933 informieren die »Bremer Nachrichten« über die Verlegung:

48 Vgl. StAB: Senatsregistratur S-1.a, Nr. 277, 64, Nr. 1.

49 Vgl. Prozess vor dem Hanseatischen OLG, Js 66/37; Maria Krüger, gesch. Bücking, Erinnerungen 1907–1970, München 2011, S. 24 ff., 39 ff. (Privatdruck des Sohnes Bernd Bücking).

50 StAB S-1.a, Nr. 277.

»Das Konzentrationslager Mißler in der Walsroder Straße ist aufgehoben worden, nachdem die Bemühungen, Arbeitsmöglichkeiten für die politischen Schutzhaftgefangenen ausfindig zu machen, zum Erfolge geführt haben. Der größte Teil der Schutzhäftlinge ist nunmehr auf einem Schiff untergebracht, das für Wohn- und Wirtschaftszwecke hergerichtet ist und unmittelbar bei der Arbeitsstelle liegt. Ein zweites Lager ist außerhalb Bremens in einer früheren Militärbefestigung eingerichtet worden. Hier sind diejenigen Personen untergebracht worden, die wegen ihrer politischen Tätigkeit und ihrer Einstellung gegen den nationalen Staat als besonders gefährlich anzusehen sind. In Zukunft sollen alle Personen, die wegen Fortsetzung staatsfeindlicher Propaganda in Schutzhaft genommen werden, ebenfalls in diesem Lager untergebracht werden, wo sie, völlig von der Außenwelt abgeschlossen, auf lange Zeit Gelegenheit haben, über ihre verbrecherische Tätigkeit nachzudenken.«⁵¹

Regelmäßige Besuchzeiten für die Angehörigen der rund 100 Häftlinge in Ochtumsand wurden schon durch die größere Entfernung von Bremen erschwert. Außerdem mussten die Inhaftierten erstmals Zwangsarbeit (Erd- und Landarbeit) verrichten. Joseph (Seppl) Mehrer teilt das seiner Frau Alma mit Schreiben vom 16. September 1933 mit und berichtet über seine Unterkunft auf dem »Lloydkahn in der Ochtum«: Er ist sich noch unsicher, »ab wann Besuch erlaubt ist.«

Alma Mehrer informiert ihren Mann am 19. September 1933, wie schwer es war, den Weg nach Ochtumsand zu finden: »Das Lager liegt so versteckt, dass man sich ordentlich anstrengen muss, um es ausfindig zu machen.«⁵² Ochtumsand wurde am 15. Mai 1934 geschlossen, nachdem das für »besonders gefährliche Häftlinge« eingerichtete Isolierungslager in Langlütjen II bei Bremerhaven schon nach vier Monaten am 25. Januar 1934 aufgelöst worden war. »Wer jetzt noch nicht entlassen worden war, wurde in ein neues Lager außerhalb Bremens überstellt: nach Dachau oder in die Emslandlager«⁵³ oder in das Konzentrationslager Vechta.⁵⁴

Bleibt noch anzumerken, dass in der zeitgenössischen überregionalen und internationalen Presse das KZ Ochtumsand häufig als »Konzentrationslager

51 BN, 13. September 1933.

52 Brief von Alma Mehrer, 19. September 1933. Der Briefwechsel befindet sich im Privatarchiv Wollenberg.

53 Lothar Wieland, Die Bremer Konzentrationslager Ochtumsand und Langlütjen II, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hrsg.), Herrschaft und Gewalt. Frühe Konzentrationslager, Bd. 2, Berlin 2002, S. 275 ff., Zitat S. 290.

54 Vgl. Albrecht Eckhardt, Das Konzentrationslager Vechta, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (wie Anm. 53), Bd. 1, Berlin 2001, S. 211 ff.

Missler bei Bremen« wahrgenommen und bezeichnet wurde. So zum Beispiel auf dem Deckblatt der in Prag von Willi Münzenberg herausgegebenen »Arbeiter Illustrierten Zeitung« (AIZ) vom 12. Oktober 1933. Und in dem Heft 9 der Sozialdemokratischen Schriftenreihe »Problem des Sozialismus« erschien 1934 in Karlsbad bei der »Graphia«-Druck- und Verlagsanstalt als Nummer 9 ein Sammelband von Zeitzeugen über die frühen KZ in Deutschland – unter dem Titel »Konzentrationslager. Ein Appell an das Gewissen der Welt. Ein Buch der Greuel. Die Opfer klagen an«. Zwischen den Seiten 96 und 97 befindet sich dort ein Foto aus Ochtumsand mit folgender Unterschrift: »Das Konzentrationslager Missler bei Bremen wurde auf einem Schiff eingerichtet: Die Schutzhaftgefangenen bekamen Sträflingskleider. Auf die Hosen wurden an beiden Seiten mit Ölfarbe weiße Streifen gemalt, um sie bei Fluchtversuchen von weitem als Gefangene erkennbar zu machen.«

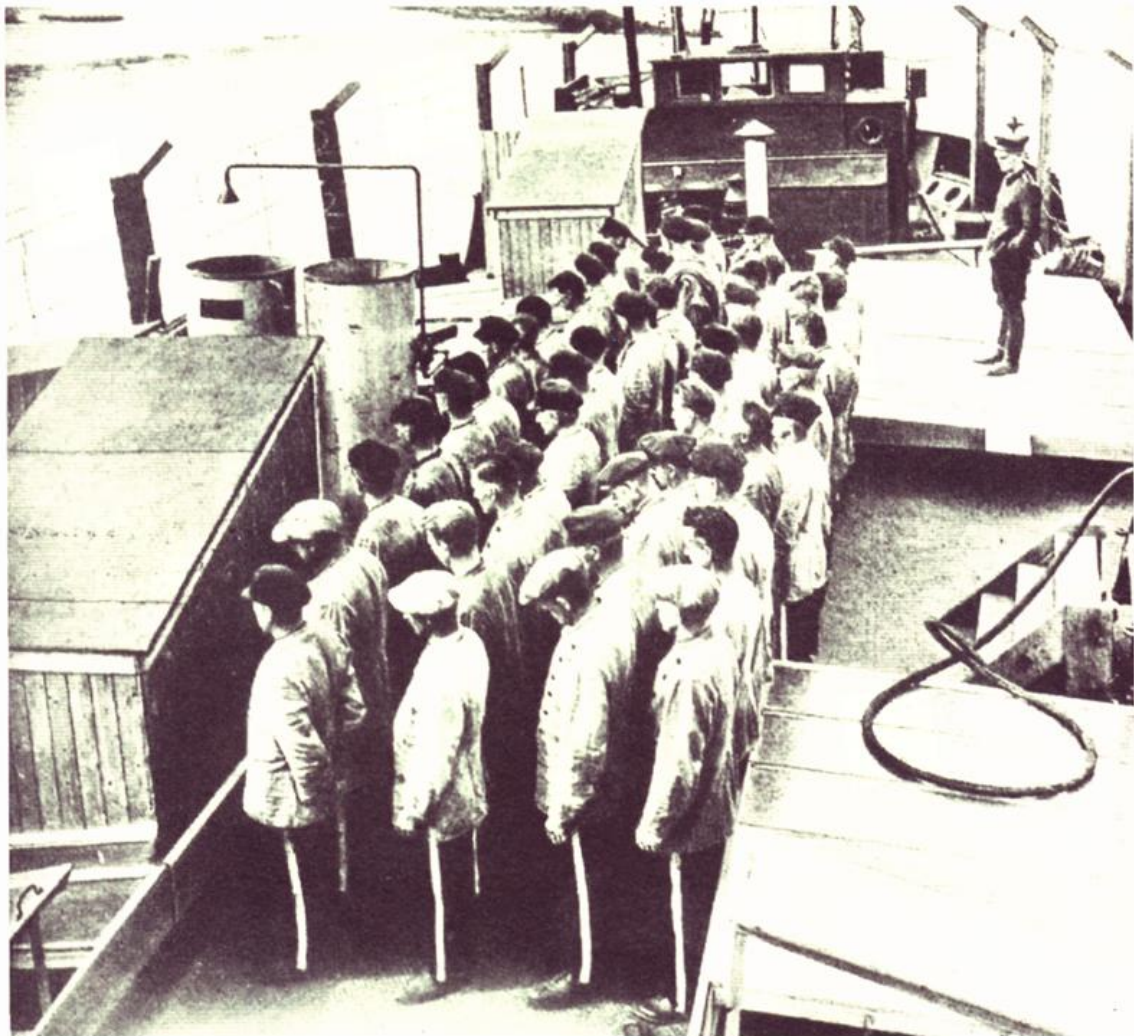


Abb. 3: Aus: Konzentrationslager. Ein Appell an das Gewissen der Welt, Karlsbad 1934, S. 96f.

Theodor Laue und Johann Heinrich Böhmcker finanzieren das KZ ab Juli 1933 als staatliche Institution mit Mitteln der Reichsregierung (FAD-Projekt)

Der Umzug der KZ von Mißler nach Ochtumsand wie auch der von Eutin nach Ahrensböök/OH diente im Gau Weser-Ems nicht nur dem Ziel, die Häftlinge aus den Zentren der Städte in ländliche Gegenden zu verlegen und sie so stärker der öffentlichen Wahrnehmung zu entziehen. Es waren vor allem finanzielle Gründe, die die Oldenburger wie auch die Bremer Landesregierung veranlassten, die Häftlinge in den staatlichen Konzentrationslagern zu »nutzbringender Arbeit heranzuziehen«. Seit dem 12. April 1933 war Bremen zur Kooperation mit dem Gau Weser-Ems unter dem Gauleiter Röver als Statthalter des Reiches in Bremen gezwungen. Der spätere Regierende Bürgermeister Bremens (ab 1937) und damalige Regierungspräsident des Landesteiles Lübeck im Freistaat Oldenburg, Johann Heinrich Böhmcker, gewann dabei eine Vorreiterrolle. Er gehörte mit den Bremern zu den Vertretern, die ab März 1933 immer wieder versuchten, Zwangsarbeit für KZ-Häftlinge anzuordnen und dafür die Reichszuschüsse für den Freiwilligen Arbeitsdienst (FAD) einzuwerben, ohne dass dafür rechtliche Möglichkeiten bestanden. Auch der Bremer Polizeisenator Laue klagte über die hohen Ausgaben des Senats für das KZ Mißler und bemühte sich um einen Zuschuss vom Reich zu den 600 RM, die ein Schutzhäftling nach seinen Berechnungen jährlich kostete. Im Ergebnis handelt es sich um den bislang wenig beachteten und umstrittenen Versuch, in Deutschland Schutzhaft in den frühen KZ mit den Mitteln des FAD zu finanzieren und rechtlich begründete wie auch finanziell geförderte Formen der Zwangsarbeit für Schutzhäftlinge im KZ einzuführen. Noch am 19. März 1933 hatte die Landesregierung Böhmcker darauf hingewiesen: »Eine Rechtsgrundlage für die Anordnung der Zwangsarbeit gegen die anlässlich der staatsfeindlichen Umtriebe in Schutzhaft genommenen besteht nicht.« Auch auf einer Sitzung der Sachreferenten der Ländergemeinschaft von Oldenburg, Braunschweig, Hamburg, Lübeck und Bremen wurde am 2. Juni 1933 keine Einigung darüber erzielt, ob die Schutzhaftgefangenen wie Untersuchungs- oder Polizeigefangene zu behandeln seien. Oldenburg und Bremen erklärten darauf, sie würden die Schutzhäftlinge aus finanziellen Gründen als Polizeigefangene betrachten. Der Eutiner Regierungspräsident Böhmcker ordnete deshalb an, »die Schutzhäftlinge aus Gesundheits- und sittlichen Gründen mit Außenarbeit ab 19. Juni 1933 (von 6 Uhr bis 12 Uhr) zu beschäftigen [...] und die Kleidung aus den Beständen des Arbeitsdienstes zu entnehmen.«⁵⁵ Diese »tatkräftige Aufbau-

55 Vgl. Jörg Wollenberg, Ahrensböök. Eine Kleinstadt im Nationalsozialismus, Bremen 2000, S. 82 ff. Ein Vergleich der Lagerordnung der Bremer FAD-Lager von 1932 mit dem vom KZ Mißler 1933 dokumentiert die Gleichsetzung.

arbeit der Eutiner Regierung«⁵⁶ legitimierte das Landesarbeitsamt durch die offizielle »Ergänzungsanerkennung der Bezirksleitung für den Arbeitsdienstbezirk Nordmark« vom 11. Juli 1933. Der Wegebau von Holstendorf nach Havekost durfte als FAD-Maßnahme von KZ-Häftlingen aus Ahrensbök fortgesetzt werden.⁵⁷

Das Hauptbuch der Landeskasse Eutin, Konto »Schutzhaftkosten«, registriert unter den Einnahmen u. a. am 22. Dezember 1933: Erstattung vom Reich: 840,- RM, und als Nachtrag: 10. Juli 1935: Reichszuschuss 1.709,99 RM.

Insgesamt galt ab Herbst 1933 für die »Schutzhaftgefangenen« im KZ, was der »Arbeitsplan« für den Freiwilligen Arbeitsdienst vorgab: »Nach der täglichen Arbeitszeit von 6–8 Stunden betätigen sich die Jugendlichen unter sachgemäßer Leitung sportlich und geistig.« Die von dem FAD propagierten Ideale geregelter körperlicher Arbeit galten also auch für solche Deutsche, die der »politischen Radikalität, Kriminalität oder Asozialität zu verfallen drohten oder schon verfallen waren«. Man hoffte, sie als Bekehrte in die »neue Volksgemeinschaft« überführen zu können. Diese im Konzept des Freiwilligen Arbeitsdienstes nicht angelegte, jedoch durchaus mögliche organisatorische und ideologische Vorbereitung von Zwangsarbeit und KZ-Tätigkeit stieß im Landesteil Lübeck wie in Bremen schon vor 1933 auf massive Unterstützung. So berichtete die »Weser-Zeitung« am 10. September 1932 über die vorbildliche freiwillige Arbeitsgemeinschaft und fügte am Schluss hinzu: »Schließlich besichtigte man ein Gemeinschaftslager in den Mißler-Baracken beim Lloyd-Heim. Wehrwolf und Reichsbanner haben hier ihre Unterkunft. Zwischen den Angehörigen beider Organisationen hat sich ein guter Kameradschaftsgeist herausgebildet.« Dass die organisatorische und ideologische Vorbereitung der kasernierten Arbeitsdienstpflicht bei republikfeindlichen Verbänden und Presseorganen auf breite Unterstützung stieß, muss nicht verwundern. Aber hätte man nicht von den Sozialdemokraten und Gewerkschaften mehr kritische Distanz erwarten können? Über die gemeinsame Unterbringung mit den Gruppen vom »Wehrwolf« und »DHV« (Deutscher Handlungsgehilfen-Verband) in den Mißler-Hallen an der Walsroder Straße – ab März 1933 gleichzeitig »Schutzhaftlager« für KZ-Häftlinge – berichtet das Organ der SPD und des ADGB, die »Bremer Volkszeitung«, unter ihrem Chefredakteur Alfred Faust am 10. September 1932: »Über die Unterbringung selbst in hohen geräumigen Hallen kann man nur Anerkennung sagen [...], vor allem herrscht Sauberkeit und größte Ordnung [...] Unter den jungen Reichsbanner-Kameraden herrscht

56 Vgl. Anzeiger für das Fürstentum Lübeck (AFL), Nr. 152, 2. Juli 1933.

57 Landesarchiv Schleswig-Holstein (LAS) 260/17893. Dazu auch Wollenberg (wie Anm. 55), S. 76 ff. Entsprechende Belege für die Einführung der Arbeitsdienstpflicht in Ochtumsand habe ich bislang allerdings nicht finden können.

ein militärischer Drillgeist.« An den »guten Kameradschaftsgeist« appellierten die Nationalsozialisten auch bei den Gegnern, die ab März 1933 in »Schutzhaft« genommen worden waren.

Der heute wieder aktuelle, schon 1929 eingeleitete Weg, über »Missbrauchsdiskussionen« und »Zumutbarkeitsregelungen« Leistungskürzungen in Zeiten der Massenarbeitslosigkeit durchzusetzen, mündete über den 1931 eingeführten »Freiwilligen Arbeitsdienst« im »Reichsarbeitsdienst« (RAD) vom 26. Juni 1935. Das führte nicht nur zu einer vormilitärischen allgemeinverbindlichen Arbeitspflicht, sondern diente immer mehr dem Aufbau einer kriegswichtigen Infrastruktur und bezog dabei »Arbeitsscheue« und »Asoziale« aus dem Zuchthaus und Konzentrationslager mit ein.⁵⁸ Der »Deutsche Arbeitsdienst«, die »überparteiliche Fachzeitschrift«, lobte im September 1932 die »vorbildliche Gemeinschaftsarbeit von den Nationalsozialisten bis zur SPD« im FAD-Bündnis von »Parteien, Bünden und Siedler-Organisationen sowie der zuständigen Behörden«. Gemäß der Verordnung vom Juni 1932 ernannten die Träger »Führer« für die jeweiligen Maßnahmen.

Dagegen lehnten die KPD, die KPO und die 1931 aus der SPD ausgeschlossenen Linkssozialisten der SAP den FAD als Mittel der Sozialdisziplinierung ab. Am 15. September 1932 verhöhnte die »Arbeiter-Zeitung«, die Tageszeitung der KPD für den Bezirk Weser-Ems, die »Papenknechte der SPD«, die Jugendliche im Freiwilligen Arbeitsdienst für 3 Mark Wochenlohn im mili-

58 Um vor allem den arbeitslosen Jugendlichen eine Perspektive zu geben, hatte die Weimarer Reichsregierung unter Brüning im Juni 1931 eine Notverordnung erlassen und über die Reichsanstalt für Arbeit Förderprogramme verabschiedet, die u. a. darauf abzielten, Arbeitslosen im Straßenbau und durch sogenannte Meliorationsvorhaben mithilfe des »Freiwilligen Arbeitsdienstes« eine befristete Beschäftigung zu geben. Die Reichsregierung legte im Juni 1932 neue Bestimmungen für den Freiwilligen Arbeitsdienst fest. Von den mehr als eine Million arbeitslosen männlichen Jugendlichen zwischen 18 und 25 Jahren griffen bis zum Oktober 1932 rund 250.000 Deutsche auf dieses Angebot zurück, »um zum Nutzen der Gesamtheit im gemeinsamen Dienste freiwillig ernste Arbeit zu leisten und zugleich sich körperlich und geistig-sittlich zu ertüchtigen«, wie das Reichsgesetzblatt verkündete (Reichsgesetzblatt, Teil I, 1932, S. 352). Die von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung eingesetzte Gutachterkommission zur Arbeitslosenfrage hatte 1931 empfohlen, die jungen Erwerbslosen gemeinnützige Arbeit leisten zu lassen oder sie zu »Arbeitsgemeinschaften« zusammenzuschließen, um »auf dem Gebiet der inneren Kolonisation« tätig zu werden. Als »Träger der Arbeit« fungierten die staatlichen Behörden oder andere Körperschaften des öffentlichen Rechts, die sich verpflichteten, für jeden Arbeitsdienstfreiwilligen 50 Pfennig pro Tag als Taschengeld zu zahlen. Das Reich leistete einen Zuschuss von 2 RM pro Tagewerk und entlastete so die Fürsorgeämter von den Kosten für die Wohlfahrtserwerbslosen.

tärischen Barackengeist drillt. Die »Arbeitsgemeinschaft Bremer Arbeitslose« legte schon im Juli 1930 ein »Kampfprogramm« vor, mit dem man vor allem innerhalb der ADGB-Gewerkschaften Einfluss zu gewinnen versuchte. Die gesetzliche Einführung des Sieben-Stunden-Tages und der Bau von Wohnungen und Schulen waren ihre Forderungen. Der Kommunistische Jugendverband (KJV) und der Sozialistische Jugendverband (SJV), die Jugendorganisationen der KPD und der SAP, gründeten im Mai/Juni 1932 ein »Jugendkampfkomitee gegen Arbeitsdienstpflicht und Faschismus«. Trotz gemeinsamer Veranstaltungen und Protestkundgebungen kam es nicht zu der propagierten »Einheitsfront des Jungproletariats«.⁵⁹

Die Nationalsozialisten, die immer wieder verkündeten, die Beseitigung der Arbeitslosigkeit sei die vorrangige Aufgabe, folgten dem Weimarer Weg der Arbeitsbeschaffung und stießen dabei auf breite Zustimmung. Auch das früh und offen propagierte ideologische Ziel, mithilfe des FAD den Arbeitsdienst und die allgemeine Wehrpflicht durchzusetzen, folgte Vorstellungen, die in Weimar Repräsentanten aus dem bürgerlichen Lager verkündet hatten. Diese konnten sich dabei auf den »vaterländischen Hilfsdienst« von 1916/17 als Vorstufe des Arbeitsdienstgedankens berufen. Den Ursprung der freiwilligen Sozialdisziplinierung mit erzieherischem Akzent – Arbeitsdienst als Erziehungsaufgabe, die, wie Eugen Rosenstock-Huessy, der Gründungsleiter der Frankfurter »Akademie der Arbeit«, urteilte, früher der Heeresdienst geleistet habe – nutzte die NSDAP schon im Februar 1933 als erste »institutionalisierte Manifestierung der nationalsozialistischen Arbeitspolitik« (David Schoenbaum), indem Hitler erklärte: Die Arbeitsdienstpflicht solle »durch eine allgemeine Erziehung zur Arbeit einer Überbrückung der Klassengegensätze dienen [...], um zur Achtung vor der Arbeit zu erziehen.«⁶⁰

Für diesen »Dienst« gewannen die Nationalsozialisten zahlreiche, meist von der Jugendbewegung und der Reformpädagogik geprägte Lagerführer und Erzieher, die schon in den 1920er-Jahren damit befasst waren, körperliche Arbeit und Gemeinschaftsleben im Lager miteinander zu verbinden. Kein Widerspruch war aus diesen Kreisen zu hören, als Hitlers Beauftragter für den Arbeitsdienst, der ehemalige Generalstabsoffizier Konstantin Hierl, vom Arbeitsdienst als einer »Erziehungsanstalt« für den Staat sprach und den »Dreischritt Schulpflicht-Arbeitspflicht-Wehrpflichtjahr« als Instrument kollektiver

59 Vgl. Jörg Wollenberg u. a., *Von der Krise zum Faschismus*, Frankfurt/Main 1983, S. 77 ff., 115 ff.

60 Eugen Rosenstock, *Arbeitsdienst – Heeresdienst?* Jena 1932; Theodor Bäuerle, *Der Arbeitsdienstgedanke und seine Verwirklichung*, in: *Die Erziehung*, Nr. 7, 1932, S. 405 ff.; vgl. zur Gesamtproblematik: H. Tuguntke, *Demokratie und Bildung*, 1988, S. 51 ff.; Hitler am 15. Februar 1933 an Louis P. Lochner, in: Max Domarus (Hrsg.), *Hitler, Reden und Proklamationen*, Wiesbaden 1973, Bd. 1, S. 212.

Disziplinierung 1934 verkündete. Schon zu Beginn des Schuljahres 1933 traten im Freistaat Oldenburg und in Bremen »Richtlinien für die Erziehung zur Wehrhaftigkeit« in Kraft, die das Ministerium der Kirchen und Schulen am 4. April 1933 erlassen hatte – ohne Widerspruch der Pädagogen. Diese wurden zum gleichen Zeitpunkt öffentlich aufgefordert, »im Interesse der nationalen Gleichschaltung« Mitglieder der NSDAP zu werden oder den »Dienst zu quittieren«⁶¹.

Warum sollten sie auch widersprechen? Hatte doch Eduard Spranger, einer der hochgeachteten Pädagogen und Philosophen, im November 1933 das »entschiedene Bekenntnis zur nationalsozialistischen Weltanschauung« unterzeichnet – zusammen mit 529 Professoren, darunter die späteren »Grandseigneure« der bundesdeutschen Philosophie und Pädagogik wie Heidegger, Litt, Gadamer, Flitner, Blättner oder Bollnow.⁶² Nach den »begeisternden Tagen des März« 1933 beginne nun, so Spranger zu den »großen Ereignissen« des »Tages von Potsdam« in der Zeitschrift »Die Erziehung«, die »geduldige und treue Arbeit im einzelnen [...] Freiwilliger Arbeitsdienst und Arbeitspflicht, Wehrwille des Leibes und Wehrwille des Geistes, Freiheit und Bindung, Wille zur Macht und Achtung vor Recht, irdisches Bauen und Gottesdienst.«⁶³

Zweifelsohne dürfen solche Gemeinsamkeiten nicht mit einer prinzipiellen Übereinstimmung verwechselt werden. Dennoch kann nicht übersehen werden, dass die arbeitspädagogischen Maßnahmen des FAD schon 1932 als »gute Vorarbeit für die kommende Volksdienstpflicht« verstanden wurden. Gestützt auf das organisatorische Gerüst der Weimarer Arbeitsverwaltung erließ die NS-Führung eine Fülle von Verordnungen, die im »Gesetz zur Ordnung der

61 Anzeiger für das Fürstentum Lübeck (AFL), 20. April 1933.

62 Vgl. u.a. Wolfgang Fritz Haug (Hrsg.), *Deutsche Philosophen 1933*, Hamburg 1989; Michael H. Kater, *Studentenschaft und Rechtsradikalismus in Deutschland 1918–1933*, Hamburg 1975; Martin Broszat/Klaus Schwabe (Hrsg.), *Die deutschen Eliten und der Weg in den Zweiten Weltkrieg*, München 1989; Jörg Tröger (Hrsg.), *Hochschule und Wissenschaft im Dritten Reich*, Frankfurt/Main 1995; Victor Farias, *Heidegger und der Nationalsozialismus*, Frankfurt/Main 1987; Helmut Heiber, *Universitäten unterm Hakenkreuz*, München 1991; Ernst Rudolf Huber, *Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1879*, Bd. 6, Stuttgart 1990; H.P. Bleuel, *Deutschlands Bekenner-Professoren zwischen Kaiserreich und Diktatur*, Bern 1968; Gangolf Hübinger/Wolfgang J. Mommsen (Hrsg.), *Intellektuelle im deutschen Kaiserreich*, Frankfurt/Main 1993; Wolfgang Keim, *Erziehung unter der Nazi-Diktatur*, Bd. I u. II, Darmstadt 1997; Jörg Wollenberg, »Juden raus! Lessing raus!« Wie in »Deutschland die Tötung eines geistigen Menschen abrollt«, in: *Mittelweg* 36. Zeitschrift des Hamburger Instituts für Sozialforschung, 6. Jg., 1997, 1, S. 22 ff.

63 *Die Erziehung*, 8. Jg., April 1933, S. 410 f.

nationalen Arbeit« von 1934 kulminierten. Das Ziel bestand nicht nur darin, die Massenarbeitslosigkeit zu bekämpfen. Es ging auch darum, ordnungspolitische, erzieherische und ideologische Maßnahmen durchzusetzen, die zur Militarisierung der Arbeitsbeziehungen führten; eine Militarisierung, die im Reichsarbeitsdienst und bei den Notstandsarbeitern schnell unübersehbar war. Der hochstilisierte »Soldat der Arbeit« ging mit Schaufel und Uniform zur »Arbeitsschlacht«. Ulrich Herbert hat mit Recht auf die Schattenseiten dieser »propagandistischen Arbeitsideologie« vom »Arbeitsheer« – als »soldatisches Gegenbild zum Moloch Proletariat« – hingewiesen. Er zitiert dazu die Sopade-Berichte von 1935 über die Reichsautobahnbaustellen, die Arbeitsbedingungen beschreiben, die jeder sozialen und menschlichen Würde widersprachen und die von KZ-Häftlingen ausgeführt wurden. Schon damals charakterisierten die Prager Exil-Berichte der SPD diese Form der Beschäftigung als »Los der Zwangsarbeiter« – mit Elementen, »die nach 1939 bei den ausländischen Arbeitern in geballter Form auftreten sollten: Militärischer Drill, Barackenlager, schlechte Verpflegung und Unterkunft, oft dazu noch lange Anmarschwege, das Fehlen jeglichen politischen und sozialen Gegengewichts auf Seiten der Arbeiter.«⁶⁴ So vermittelt die soziale Lage der »Soldaten der Arbeit« beim Straßen- und Autobahnbau einen sozialen Vorgeschmack auf die Fremdarbeiter fünf Jahre später. Zogen doch nach 1939 in die Barackenlager des FAD und RAD Kriegsgefangene und Fremdarbeiter ein. Liegt hier vielleicht einer der Gründe dafür, warum die meisten Deutschen das Schicksal des Sklavenheeres der Zwangsarbeiter für ganz »normal« hielten? Auf jeden Fall blieb die Erinnerung an die nicht zu übersehende Zahl der Häftlinge in den frühen KZ wohl auch deshalb in der Bevölkerung nicht nur in Bremen lange verloren, weil diese Häftlinge in normaler Kleidung oder im weißen Drillich des FAD zur Arbeit geführt wurden – und nicht mit gestreifter Häftlingskleidung, die sich erst nach 1935 im öffentlichen Bewusstsein als Erkennungszeichen für KZ-Häftlinge dauerhaft eingepägt hatte.

Ludwig Preller, der große Sozialpolitiker der SPD und Arbeitsminister der Landesregierung Schleswig-Holsteins nach 1945, stellte 1949 fest: »Der Nationalsozialismus brauchte nur noch zuzugreifen, um aus dem zunächst friedlichen Zielen gewidmeten freiwilligen Arbeitsdienst eine Schule der Militarisierung der Jugend zu machen.« Aus dem Arbeitsdienst wurde Zwangsarbeit und später Vernichtung durch Arbeit. Daran und an die Vorgeschichte in Bremen zu erinnern, erscheint mir dringend angezeigt zu sein, wenn extrem verharmlosende Bemerkungen von Historikern wie Götz Aly zur »progressiven Sozialpolitik« des Naziregimes und zur »Gefälligkeitsdiktatur« heute weite Verbreitung finden.⁶⁵

64 Ulrich Herbert, *Fremdarbeiter*, Bonn 1985, S. 41 f.

65 Götz Aly, *Hitlers Volksstaat*, Frankfurt/Main 2005.

FAD-Lagerordnung im Vergleich mit der im KZ

FAD-Lagerordnung 1932

Jeder Arbeitsdienstwillige untersteht der Lagerordnung. Die Lagerordnung wird von der Leitung streng durchgeführt. Gehorsam gegen die Führer ist Ehrenpflicht jedes Einzelnen. Im Lager wird kein Alkohol genossen und während der Arbeit wird nicht geraucht. Das Lager darf nur mit vorheriger Erlaubnis verlassen werden. Bei schweren Verstößen gegen Haus- und Lagerordnung verfügt die Leitung die Entfernung aus dem Arbeitsdienst. Politische Abzeichen werden nicht getragen.

Tageseinteilung

06:00 Uhr Wecken. Anschließend Waschen, Bettenmachen und Schlafräume reinigen.

07:00 Uhr Kaffeetrinken

07:30 Uhr Fortmarsch zur Arbeitsstätte

12:00 Uhr Mittagessen

16:00 Uhr Feierabend

17:00 Uhr Kaffeetrinken, anschließend Freizeit

19:00 Uhr Abendessen

20:00 Uhr Abendbeschäftigung (Vorträge und dergl.)

21:30 Uhr Tagesausklang

22:00 Uhr Nachtruhe (Sonntags 23:00)

Diensteinteilung

Täglich machen 4 Mann Tagesdienst (Küchendienst, Auf- und Abdecken und Abwaschen, Tagesraum säubern); täglich abwechselnd machen 2 Mann Stubendienst. Der Stubendienst sorgt für Sauberkeit in den Schlafräumen sowie im Treppenhaus.«

(Aus der Lagerordnung der »Arbeitsgemeinschaft für Arbeitsdienst und Siedlung« für das Arbeitsdienstlager an der Baustelle Erhöhung des Weserdeichs bei Bremerhaven, September 1932, in: StAB 4,35-210)

KZ-Lagerordnung 1933

06:00 Uhr Wecken
08:00 Uhr Flaggenparade
08:00 bis 09:00 Uhr Freiübungen
(bzw. schon um 7 Uhr)
09:00 Uhr bis 12:00 Uhr Freizeit
(ausgefüllt durch Selbstbeschäftigung,
Räumereinigen und andere Arbeiten)
12:00 Uhr Mittagessen, anschließend bis 18 Uhr
Freizeit (wie oben)
18:00 Uhr Abendessen, anschließend bis 20 Uhr
Freizeit (wie oben)
20:00 Uhr Flaggenparade, anschließend bis 22 Uhr
Freizeit
22:00 Uhr Ruhe im Haus

(Nach dem Bericht des Redakteurs der »Bremer Nationalsozialistischen Zeitung« (BNZ), 23. Juli 1933, über den Tagesablauf im Bremer Konzentrationslager Mißler vor der Umsiedlung nach Ochtumsand. Hier trat dann an die Stelle von Freizeit »Fortmarsch zur Arbeitsstätte«).

*»Viel Gutes gewollt, aber manches Schlechte verschuldet«?
Die Mißler-Prozesse nach 1945*

Im Juni und Juli 1981 diskutierten im »Bremer Blatt« zwei Verfolgte des Nazi-Regimes darüber, wie ein »Polizeisenator namens L.« politisch einzuschätzen sei. Der ehemalige Schutzhäftling des KZ Mißler Albert Flachmann konnte dem am 30. Juli 1933 aus dem Schuldienst entlassenen Vertreter des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK), Paul Goosmann, nicht folgen, der »L.« als einen »idealistischen Nationalsozialisten« charakterisiert hatte. Mit »L.« ist der von 1933 bis 1937 zunächst als Polizeipräsident und dann als Senator für Inneres und Justiz tätige Theodor Laue gemeint. Nach seiner Kritik an der Ernennung des SA-Führers Böhmcker aus Eutin zum Regierenden Bürgermeister von Bremen wurde Laue am 11. Mai 1937 aus dem Bremer Dienst entlassen. Er begann als SS-Standartenführer eine neue, bis heute tabuisierte Karriere in den Reihen der SS und der Wehrmacht.

Die unterschiedliche Einschätzung eines prominenten Nazis durch zwei Hitler-Gegner macht deutlich, wie schwer wir es uns bis heute mit der Aufarbeitung der nationalsozialistischen Vergangenheit machen. Auch der bekannteste Mißler-Häftling, Alfred Faust, sah sich als Sprecher des Senats genötigt, am 3. Oktober 1953 den kritischen Nachruf der »Bremer Volkszeitung« vom 30. September zu missbilligen, den »seine« ehemalige Zeitung aus Anlass des Todes von Laue veröffentlicht hatte. Geradezu salomonisch verhält sich der Bremer Historiker Herbert Schwarzwälder, wenn er seinen Artikel über Laue in der »Bremischen Biographie« mit folgenden Worten schließt: »Man wird sagen müssen, dass er viel Gutes wollte, aber manches Schlechte mit verschuldete.«⁶⁶ Völlig ausgeklammert blieb bei diesen Beurteilungen das verantwortliche Mitwirken des Senators a. D. und SS-Standartenführers Theodor Laue an den medizinischen Experimenten in dem Konzentrationslager Dachau.⁶⁷

Der starke Mann der ersten Stunde und Schöpfer des Konzentrationslagers Mißler rechtfertigte sich in einem fünfständigen Referat vor der Spruchkammer im Januar 1949: »Ich kämpfte immer wieder gegen den Radikalismus in der NSDAP der ersten Monate [...] Man hat mein Vertrauen missbraucht, und das ist meine einzige Schuld.«⁶⁸ Von den Misshandlungen der Häftlinge im KZ

66 Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 311; im »Großen Bremen-Lexikon«, Bremen 2003, Bd. 2, S. 531 f. verzichtet Schwarzwälder auf diese Formulierung.

67 Vgl. dazu u.a. das Schreiben Laues an Dr. Brandt vom persönlichen Stab des Reichsführers-SS am 12. September 1942 zur biochemischen Behandlung von Sepsis und anderen Krankheitsfällen im KZ Dachau; Akten des Bundesarchivs, NS 19/2228, fol. 1, S. 10 f.

68 Weser-Kurier, 20. Januar 1949.

Mißler will Laue erst während der vierjährigen Internierungshaft in britischer und amerikanischer Gefangenschaft Kenntnis erhalten haben. Und Vagts, der erste Bürgermeister Bremens nach 1945, der wegen seiner Zusammenarbeit mit den Nazis bald wieder abgesetzt wurde, entlastete Laue vor der Kammer: »Überall dort, wo es sich um Willkür und Rechtsbruch handelte, stand Laue auf der Seite des Rechts.« Andere Entlastungszeugen erklärten Laue gar zum Widerstandskämpfer.⁶⁹ Bei solchen Entlastungszeugen folgte die Spruchkammer nicht dem öffentlichen Kläger, der Laue als Hauptschuldigen eingestuft hatte. Die Spruchkammer verurteilte Bremens Justiz- und Polizeisenator als »Großaktivisten« zu vier Jahren Sonderarbeit und 25 Prozent Vermögensentzug. Da Laue drei Jahre und vier Monate der Internierungshaft angerechnet wurden, konnte er seine erfolgreiche Tätigkeit als Kaufmann sofort wieder aufnehmen.⁷⁰ Ähnlich erging es anderen prominenten Bremer Nationalsozialisten und »Wehrwirtschaftsführern«, die in der Regel nach einer kurzen Verweilzeit ihre alten Tätigkeiten fortsetzen konnten. Selbst ein vor dem US-Tribunal im Nürnberger Einsatzgruppenprozess zu 20 Jahren Haft verurteilter Kriegsverbrecher, der ehemalige Bremer Gestapochef Erwin Schulz, oder der Nebenadjutant Karl Schulz konnten die Wiederverwendung im öffentlichen Dienst Bremens erreichen oder auf eine gut dotierte Pension setzen.⁷¹

Nicht immer ganz so glimpflich kamen ihre untergeordneten Helfershelfer davon.

Im März und April 1951 standen z. B. einige dieser Nazi-Chargen vor der Großen Strafkammer des Landgerichtes Bremen. Ehemalige Mitglieder der Wachmannschaften des KZ Mißler wurden wegen Körperverletzung im Amt, teils gemeinschaftlich, teils einzeln handelnd für schuldig und, soweit sie mit Gummiknüppeln geschlagen oder mit dem Stiefel getreten hatten, auch der gefährlichen Körperverletzung für schuldig gesprochen. Das Landgericht wies nach, dass 15 Angeklagte 78 Schutzhäftlinge misshandelt hatten. Sie kamen mit Strafen von 6 Monaten bis zu 2 Jahren und 6 Monaten davon. Durch die

69 Ebd.

70 Weser-Kurier, 25. Januar 1949.

71 Vgl. dazu Michael Wildt, *Generation der Unbedingten*, Hamburg 2002, S. 779 ff., S. 790 ff. Hinzuweisen ist außerdem darauf, dass am 30. Juni 1949 die Bremer Bürgerschaft über die Verlängerung des Entnazifizierungsverfahrens diskutierte. Der Bürgerschaftsabgeordnete Rudolf Rafoth (KPD) erinnerte in seiner Rede an Bremer Nazi-Größen, den Gauleiter Wegner, an die Wehrwirtschaftsführer Wenhold und Stapelfeld, an den Gestapo-Chef Herrlein wie an die Polizeiherrn Caspari und Laue, die nach wie vor in Bremen frei herumlaufen könnten, obwohl einige von ihnen zu einigen Jahren Arbeitslager verurteilt worden seien. Trotz der Verlängerung des Entnazifizierungsverfahrens kam es auch später nicht mehr zur Verurteilung von prominenten Bremer Nationalsozialisten.

volle Anrechnung der Internierung und des Arbeitslagers erlangten auch in diesem Falle fast alle Angeklagten ihre sofortige Freiheit. In seiner Urteilsbegründung führte der Landgerichtsdirektor Dr. Burhorn aus, das Gericht habe den Angeklagten trotz ihrer Schuld mildernde Umstände zugebilligt. Sie seien jung, arbeitslos und verhetzt gewesen, der politische Kampf sei aber in den 1930er-Jahren von allen Parteien mit rücksichtsloser Härte geführt worden. Es sei ein Fehler von oben gewesen, die Gegner von gestern zu Bewachern von morgen zu machen.⁷²

Exkurs:

»Kein Paradies, aber auch nicht die Hölle.«

Die KZ-Haft im Spiegel der Presse

Dass die Existenz der ersten Konzentrationslager zur Einschüchterung der NS-Gegner beitrug und einige Häftlinge zu »Bekehrten« machte, die von »Gummiknütteln« nichts bemerkt haben wollten, wird durch die tägliche Berichterstattung über die Lager in der gleichgeschalteten Presse suggeriert. »Kein Paradies, aber auch lange nicht die Hölle« verkündete der Leserbrief »Gegen die Greuelhetze im Konzentrationslager«, veröffentlicht von einem »irregeleiteten Marxisten« nach seiner Freilassung aus dem Ahrensböcker KZ im »Lübecker Generalanzeiger« am 8. Februar 1934. Zweck des KZ sei es, so der Verfasser, Saboteure der nationalen Bewegung »für kurze oder längere Zeit unschädlich« zu machen und ihnen Gelegenheit zu geben, »über begangene Sünden nachzudenken«. Entgegen der weitverbreiteten Meinung fand er die Lagerverpflegung »sehr gut und reichlich«, ja sogar besser als die eines großen Teils der deutschen Bevölkerung. Der Kommandant sei gerecht, »ein Vorbild für die Wachleute«. Der Verfasser Christian Sievertsen, ein ehemaliges Mitglied der SPD, der wegen Unterschlagung von Geldern der NS-Betriebszelle als Betriebsratsvorsitzender der Schwartauer Werke verhaftet worden war,⁷³ kam am 10. Oktober 1933 als einer der ersten Häftlinge in das KZ Ahrensböck-Holstendorf. Der geübte Opportunist will von »Gummiknüttel und Peitschenhieben nichts vernommen« haben: »Alles marxistische Greuelhetze und Märchen. Während meines Dortseins ist mir [...] überhaupt nichts Unrechtes zugefügt worden.« Ein Konzentrationslager sei bestimmt kein Paradies, aber auch lange nicht die Hölle, meinte Sievertsen. Er lege jetzt die »Befreiung der Arbeiterschaft« in die »Hände des großen Führers Adolf Hitler«.⁷⁴

72 Weser-Kurier, 17. April 1951.

73 Vgl. dazu Lawrence D. Stokes, Kleinstadt und Nationalsozialismus, Neumünster 1984, S. 562 f.

74 Jörg Wollenberg, Unsere Schule war ein KZ, Bremen 2001, S. 71.

Solche beschönigenden Berichte über die Konzentrationslager füllten nicht nur die Nazi-Presseorgane. Die Einrichtung von Konzentrationslagern in Deutschland blieb nicht geheim. Unser heutiges Nicht-Wissen steht in keinem Verhältnis zu der Öffentlichkeit der Verfolgung von damals. Denn das frühe Konzentrationslager war ein öffentlicher Vorgang. Alle wichtigen Informationen über Schutzhaft und Konzentrationslager standen in den Zeitungen. Auch, wie wir gesehen haben, in den beiden weitverbreiteten Bremer Tageszeitungen, den Bremer Nachrichten (BN) und der Bremer Nationalsozialistischen Zeitung (BNZ), häufig ergänzt mit bebilderten Sonderberichten und Beilagen wie in der BNZ vom 23. Juli 1933 mit dem Aufmacher »BNZ-Redakteur zwei Tage unerkannt als Schutzhäftling im Konzentrationslager. Interessante Erlebnisse in der Umgebung des Genossen Faust und anderer gestürzten Säulen der Judenrepublik«.

Auch auf dem Lande waren diese Ereignisse der Gegnerverfolgung und des NS-Terrors in kleineren Zeitungsorganen zu verfolgen. Und das nicht nur über das Geschehen vor Ort, sondern auch im gesamten Reichsgebiet. So informieren u. a. die Ahrensböcker Nachrichten oder der Anzeiger für das Fürstentum Lübeck (AFL) immer wieder über die Konzentrationslager in anderen Landesteilen. Am 22. März 1933 veröffentlicht die AFL z. B. die Mitteilung des Münchener Polizeipräsidenten, der in Dachau ein Konzentrationslager für 5.000 Menschen errichtet hatte: »Hier würden Kommunisten, Reichsbanner und marxistische Führer zusammengezogen, die die Sicherheit des Staates gefährdeten.« Am 25. März 1933 berichtet die AFL über die Konzentrationslager für politische Häftlinge am Beispiel von Heuberg mit 1.500 Gefangenen. Am 8. April 1933 erscheint ein Bildartikel »Vom Leben in einem KZ« (Oranienburg). Am 5. Mai 1933 wird aus Anlass eines »Besuches in einem schlesischen Konzentrationslager« bei Breslau mitgeteilt, dass für 100 Insassen »vorbildliche sanitäre Einrichtungen« vorhanden seien. Am 11. und 30. August 1933 lenkt die AFL das Interesse erneut auf das KZ Oranienburg und zeigt ein Bild mit »früheren Rundfunk- und SPD-Größen« wie Kurt Magnus, Alfred Braun, Friedrich Ebert jun. und Ernst Heilmann. Hier ist »Sonn- und Feiertags arbeitsfrei«. In diesen Tagen hören die »Insassen politische Vorträge, die sie in die Weltanschauung der Nationalsozialisten einführen«.

Die Berichterstattung über die Weihnachtsergebnisse klammert die Konzentrationslager nicht aus. Hatte die AFL am 4. April 1933 über 400 Hausdurchsuchungen in Lübeck informiert, so erfahren die Leser am 22. Dezember 1933 von der Entlassung von »60 Lübecker Schutzhäftlingen«, die auf Anordnung des Senats wieder in die Volksgemeinschaft eingegliedert werden sollen. Der Erlass des preußischen Ministerpräsidenten Göring führt nach der AFL vom 22. Dezember 1933 und 27. Januar 1934 zu Entlassungen aus den Konzentrationslagern Oranienburg und Brandenburg. Zu diesem Zeitpunkt hatte der preußische Ministerpräsident weitere Massenentlassungen von KZ-Insassen

wegen guter Führung und Beteiligung an der Umerziehung angekündigt und folgendermaßen begründet, zitiert nach der AFL vom 9. Dezember 1933:

» 5000 Schutzhäftlinge sollen in Preußen entlassen werden. Der preußische Ministerpräsident hat, wie der Amtliche Preußische Pressedienst meldet, in seiner Eigenschaft als Chef der Geheimen Staatspolizei an die Inspektoren der Geheimen Staatspolizei ein Schreiben gerichtet, in dem es heißt: »Im Hinblick auf das günstige Ergebnis der Reichstagswahl insbesondere in den Konzentrationslagern und aus Anlass des Weihnachtsfestes habe ich die Absicht, Entlassungen aus den Konzentrationslagern vorzunehmen. Ich habe mich zu dieser Maßnahme um so bereitwilliger entschlossen, als ich durch die Übernahme der Führung der Politischen Polizei durch mich in Verbindung mit der in Aussicht genommenen Umorganisation die Gewähr für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Staat und die Niederhaltung der marxistisch-kommunistischen Bewegung auch bei einer Milderung der Schutzhaftmaßnahmen gegeben sehe. Ich halte es bei der Beruhigung der innerpolitischen Lage und im Hinblick auf die abgeschlossene Stabilisierung des nationalsozialistischen Regiments für tragbar, auf diese Weise bis Weihnachten noch rund 5000 Gefangene zur Entlassung zu bringen. Damit die Entlassenen ihren erzieherischen Zweck nicht verfehlen, haben sie als Sammelentlassungen zu erfolgen, wobei Beauftragte der Geheimen Staatspolizei oder die Lagerkommandanten gehalten sind, die versammelten Gefangenen auf die Gründe dieser meiner Anordnungen hinzuweisen. Die zur Entlassung kommenden Gefangenen sind insbesondere über meine Absicht aufzuklären, sie dem Wunsch des Führers entsprechend wieder in die nationalsozialistische Volksgemeinschaft einzuordnen. Sie sind aber auch nicht im unklaren darüber zu lassen, dass ich mit rücksichtsloser Strenge diejenigen, die die Großmut des nationalsozialistischen Staates erneut mit staatsfeindlichen Treibereien entgelten, in unnachsichtlicher Weise und für immer unschädlich machen werde.«

Wie das Geheime Staatspolizeiamt hierzu mitteilt, betrachtet der preußische Ministerpräsident diese Entlassungsaktion als einen Versuch, den er zu wiederholen gedenkt, falls die Entlassenen nicht rückfällig werden sollten. Die Entlassung aus den Konzentrationslagern wird vornehmlich den Schutzhäftlingen zugute kommen, bei denen es sich um einen verhältnismäßig geringen Anlass für die Verhängung der Schutzhaft handelte oder die sich während der Schutzhaft gut geführt haben und die Gewähr dafür geben, dass sie sich nicht wieder gegen den nationalsozialistischen Staat und seine Regierung betätigen. Vor allem sollen Väter von mehreren Kindern entlassen werden, falls nicht schwerwiegende Gründe dagegen bestehen.«

Unübersehbar und bislang nicht aufgearbeitet ist die Flut der innerdeutschen Presseberichterstattung über die Einlieferung von »Novemberverschlechtern«, über offizielle Lagerbesichtigungen und Besuche von prominenten Gästen im KZ. Die scheinbar objektiven Berichte erreichten ein Massenpublikum. Ihr Ziel ist es, das KZ als Ort der »Umerziehung« vorzustellen, als Rehabilitierungsstätte für die »Systemgegner« von einst. Sybil Milton liefert eine Reihe von Belegen aus der örtlichen und überregionalen Presse, die über die »Eröffnung« der ersten Lager, über Häftlingstransporte und die Arbeit der Kommandos berichten und das Einverständnis der Bevölkerung voraussetzen. Das harmonisierende Bild der Lager als Besserungseinrichtungen steht freilich im Widerspruch zu den Berichten in der Auslandspresse und den Mitteilungen der deutschsprachigen Exilpublizistik. Die »New York Times«, so Milton, brachte zwischen 1933 und 1939 allein 74 Artikel über die Haftbedingungen in den Lagern.⁷⁵ Eindrucksvoll sind die Fotoartikel der deutschen Exilpresse, z. B. der »Arbeiter Illustrierten Zeitung« (AIZ) aus Prag, die der Weltöffentlichkeit einen Eindruck von dem Naziterror und den frühen Konzentrationslagern vermitteln. Am 12. Oktober 1933 veröffentlicht die AIZ auf dem Deckblatt zu der Artikelserie »Brüder in Not? Wo?. Nein nicht an der Wolga ... Im Dritten Reich!« ein Foto des Bremer KZ mit folgender Beschreibung: »Politische Gefangene im Konzentrationslager Mißler bei Bremen«. Am Stacheldraht und dem Bug des Bootes wird deutlich: Es handelt sich nicht um ein Foto aus Mißler, sondern von Ochtumsand.

Auch die eingeschmuggelten Exilzeitungen aus Prag wie »Der Gegenangriff«, der »Neue Vorwärts« oder die »Neue Weltbühne« berichteten regelmäßig über deutsche KZ und wurden in Bremen illegal verteilt. Dazu kamen immer wieder Flugblätter und Handzettel, die die »Wahrheit« verbreiten⁷⁶ und damit den nach wie vor vorhandenen Widerstand dokumentieren. Berichte über Misshandlungen in den Konzentrationslagern finden sich auch in dem in Bremen illegal verteilten Organ des Einheitsverbandes der Seeleute, Hafendarbeiter, Binnenschiffer, »Der Scheinwerfer«, ein Verband, der auch in der Illegalität bis zu deren Verhaftung von den Bremer Kommunisten Johann Koschnick und Heinrich Schramm geleitet wurde.

75 Sybil Milton, Die Konzentrationslager der dreißiger Jahre im Bild der in- und ausländischen Presse, in: Ulrich Herbert/Karin Orth/Christoph Dieckmann, Die nationalsozialistischen Konzentrationslager, Bd. I, 1998, S. 135 ff.

76 »Die Wahrheit« war eine der ersten illegalen Zeitschriften, die die KPD ab April 1933 in Bremen druckte und verteilte, vgl. Mechthild Müser/Lore Heer-Kleinert, Die »Wahrheitsprozesse« in Bremen 1934, in: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremen, Heft 5, 1982, S. 159 ff.

Zur öffentlichen Wahrnehmung der Verfolgung und KZ-Haft in Bremen trugen neben den großen öffentlichen Prozessen gegen die Gegner des NS-Systems vor allem die Auseinandersetzungen um den bekanntesten Häftling in Mißler und Ochtumsand bei: den Bremer Reichstagsabgeordneten Alfred Faust. Sie blieb von Anfang an verknüpft mit einer Pressekampagne im In- und Ausland.

Alfred Faust als gewendeter Mephisto

»Um ein völlig klares Bild von dem Leben und Treiben in einem Konzentrationslager zu bekommen«, entsandte das Organ der Bremer NSDAP, die »Bremer Nationalsozialistische Zeitung« (BNZ), ihren politischen Redakteur Kurt Teege im Juli 1933 – mit Billigung des Geheimen Staatspolizeiamtes Bremen (Gestapo) – nach Findorff in die Walsroder Straße, wo Teege – wie er später formulierte – als »getarnter Marxist« einige Tage in dem bremischen Konzentrationslager verleben konnte. Am 23. Juli 1933 veröffentlichte die »BNZ« einen ganzseitigen Bildbericht des »unerkannten Schutzhäftlings«. Mit den Erlebnissen des Redakteurs aus der »Umgebung des Genossen Faust und anderer gestürzten Säulen der Judenrepublik« wollte die »BNZ« die »Lügenhetze der ausländischen Judenpresse mit Tatsachenmaterial widerlegen und zunichte machen.« Unter »Verpfändung seines Ehrenworts« trat Kurt Teege den Gerüchten ausländischer Pressevertreter und der illegalen KPD-Presse entgegen, die regelmäßig über Misshandlungen von Schutzhäftlingen berichteten. So sah sich der Bremer NS-Polizeisenator Laue noch am 17. Juni 1933 veranlasst, folgende »Warnung an Hetzer und Schwätzer« in den »Bremer Nachrichten« zu veröffentlichen: »Es gehen immer wieder Gesuche um Entlassung von Schutzhaftgefangenen ein, ohne dass Aussicht besteht, irgendwelche Entlassungen vorzunehmen, solange die niederträchtige Hetze marxistischer Elemente andauert. Eine umfangreiche Entlassung von Schutzhaftgefangenen wird erfolgen, sobald die Verbreitung illegaler Druckschriften aufhört. Bereits entlassene Schutzhäftlinge werden wieder interniert, wenn die unverantwortliche Hetzkampagne andauert. Auch gewisse bürgerliche Elemente, die unsachliche Kritik an den Regierungsmaßnahmen üben und dadurch Unruhe in die Bevölkerung tragen, haben Schutzhaft zu gewärtigen.«

Der aus diesen Zeilen sprechenden Verunsicherung traten die Nazis mit einer verstärkten Terrorwelle und Verhaftung der Widerstandsgruppen aus dem Lager der Arbeiterbewegung entgegen. Außerdem versuchten sie, mit massiver politischer Propaganda die Bremer Bevölkerung für sich zu gewinnen. In dem Sonntagsbericht vom 23. Juli 1933 galt es deshalb, nicht nur die »Gräuelmärchen der Berichterstatter führender ausländischer Zeitungen« zu widerlegen. Der Redakteur Teege hatte zugleich das Leben im Konzentrationslager Mißler als »Paradies« zu beschreiben: »Im Konzentrationslager können sich

die Häftlinge miteinander unterhalten, soviel sie wollen, sie können Bücher und Zeitungen lesen, Skat spielen usw. Ich selbst habe meine freie Zeit mit Schachspielen zugebracht und kann behaupten, dass ich meine Kenntnisse auf diesem Gebiet dank des Konzentrationslagers vervollkommen habe. Es ist fast paradox, aber gerade das königliche Schachspiel wird von den kommunistischen Lagerinsassen sehr bevorzugt.« Und ein wenig später heißt es: »Über die gute Unterbringung in den Schlaf- und Tagesräumen äußern sich die Häftlinge sogar anerkennend. Und es ist auch tatsächlich so; [...] blitzblank ist es im Konzentrationslager Mißler [...] Es gibt eigentlich nur eins in Bremens Konzentrationslager, was die Häftlinge [...] mit Unbehagen erfüllt und wovon auch ich während meines Aufenthalts betroffen war. Und das sind die täglichen Freiübungen, die morgens entweder von sieben bis acht Uhr oder von acht Uhr bis neun Uhr stattfinden.« Von den 140 »Schutzhäftlingen«, »die auf Bänken im Hof saßen und sich von der Sonne braun brennen ließen«, berichtet Teege folgendes: »Es ist ein buntes Volk, ehemalige Bürgerschaftsmitglieder, Funktionäre, Betriebsratsvorsitzende usw. Deutlich hebt sich aus der Menge der Künstlerkopf des ehemaligen Schauspielers Edgar Bennert heraus, neben ihm der in Hamburg festgenommene und nach Bremen überführte frühere kommunistische Redakteur Eildermann. Dann ist noch der bekannte Kommunist Petri da, der im Lager den Posten eines Faktotums einnimmt. Er schneidet seinen Genossen die Haare, rasiert sie, hat für jeden ein gutes Wort und – immer eine Widerrede. Und über allem steht der ehemalige Regent des Hauses, in dem diese Zeilen geschrieben werden und das heute das Verlagsgebäude der »BNZ« ist, Reichstagsabgeordneter a.D. und Chefredakteur a.D. Alfred Faust. Zu seinem Stab im Lager gehören der ehemalige Parteisekretär Böhm und van Heukelum. Faust hat sich genau wie seine Kollegen den Lagerverhältnissen schon sehr gut angepasst und macht mit seinem dicken Bauch mehr den Eindruck eines gutbürgerlichen Herren im Anfang der 50er Jahre als den eines ehemaligen sozialdemokratischen Führers und Redakteurs, dessen Aufgabe einzig und allein darin bestand, den Nationalsozialismus und damit den Führer des neuen Deutschland, Reichskanzler Adolf Hitler, zu verleumden und mit Schmutz zu bewerfen. Den Lohn für seine Schandtaten hat Genosse Faust durch die Unterbringung im Konzentrationslager, das auch noch in einigen Jahren sein Aufenthalt sein wird, erhalten.«

Alfred Faust, dem zu dieser Zeit bestgehassten Gegner der Bremer Nationalsozialisten, nutzte die parlamentarische Immunität als Reichstagsabgeordneter nichts. Bald nach den ersten großen Massenverhaftungen von Kommunisten im Februar und März 1933 war Faust am 28. April 1933 unmittelbar nach seiner Rückkehr aus Berlin »im Interesse seiner eigenen Sicherheit und zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe und Ordnung« als einer der ersten prominenten Sozialdemokraten Bremens in Schutzhaft genommen und als »Novemberverbrecher« in das Konzentrationslager Mißler eingewiesen worden, wie die

Bremer Polizeidirektion öffentlich über die bürgerlich-konservativen »Bremer Nachrichten« am 29. April 1933 mitteilen ließ. Seine journalistisch meisterhaften und meist polemisch-satirischen Montagsartikel unter der Schlagzeile »Rund um den Fangturm«, in denen er Nationalsozialisten und Kommunisten anprangerte, hatten in den Augen der Nationalsozialisten »die politischen und wirtschaftlichen Interessen Bremens aufs schwerste geschädigt. In weiten Kreisen der Bevölkerung herrscht hierüber außerordentliche Erregung und die Befürchtung, dass Faust diese Tätigkeit auch fernerhin zum Schaden der nationalen Erneuerung fortsetzen könnte. Diese Erregung hat bereits mehrfach zu tätlichen Angriffen auf Faust geführt, die er sich durch eine unsachliche, maßlose und mit Vorliebe unter persönlichen Angriffen geführte Kritik selbst zuzuschreiben hat«, wie es in der Mitteilung der Polizeidirektion vom 29. April 1933 heißt.

Den beanstandeten Tätigkeiten konnte der Chefredakteur der »Bremer Volkszeitung« schon ab März 1933 nicht mehr nachgehen. Nach dem am 2. März 1933 vorgenommenen endgültigen Verbot des von Faust als »Rubel-Blatt« und »Blutiger Knochen« beschimpften KPD-Organs »Bremer Arbeiterzeitung« wurde auch die Auslieferung der Tageszeitung der Bremer SPD am 10. März 1933 auf Dauer eingestellt. Die Übernahme des Druck- und Verlagsgebäudes der »Bremer Volkszeitung« Am Geeren 6–8 feierte die NSDAP als »Symbolisierung der Überwindung der marxistischen Irrlehre durch den Nationalsozialismus« (BNZ, 10. Juli 1933). Dieser Akt veranlasste den Verlagsdirektor der »BNZ«, den Reichstagsabgeordneten der NSDAP und Bürgerschaftspräsidenten Kurt Thiele, der Bremer Öffentlichkeit in einem Leitartikel die »Zeitungswende« anzukündigen: »Das Eigentum der SPD und der sozialdemokratischen Presse ist vom Reich beschlagnahmt und enteignet. Die Parteisekretäre und Redakteure befinden sich in Gewahrsam. Der in Bremen weidlich bekannte Herr Faust, der seine größten Schweinereien unter dem bezeichneten Namen »Mephisto« schrieb, beschäftigt sich jetzt nützlicher bei der Reinigung der Klosettanlagen im Konzentrationslager.« (BNZ, 10. Juli 1933)

Trotz der Unterdrückung der Arbeiterpresse und der Massenverhaftungen von Funktionären der Arbeiterparteien und Gewerkschaften gelang es den Nationalsozialisten in Bremen nicht, die Opposition gänzlich zu unterdrücken. Informationen über Misshandlungen von Inhaftierten im KZ Mißler und im Gefangenenhaus am Ostertor zwangen den Senat und den Oberstaatsanwalt, Untersuchungen vorzunehmen. Um den Widerstand einzudämmen, versuchten die Nationalsozialisten in Bremen, inhaftierte prominente Arbeitervertreter für die braune Propaganda zu gewinnen. Dabei spielten groß initiierte und in den Zeitungen ausführlich dokumentierte Veranstaltungen mit Mißler-Häftlingen aus Anlass des 1. Mai 1933, des »Feiertags der nationalen Arbeit«, eine ebenso große Rolle wie das Bemühen, den bekanntesten KZ-Häftling in Mißler, Alfred Faust, als Autor gegen die »Lügen der Auslandspresse« zu gewinnen.

So veröffentlichte die BNZ am 13. August 1933 einen »Offenen Brief des SPD-Reichstagsabgeordneten an die ›Freie Presse‹ in Amsterdam«. Diese hatte am 5. August 1933 einen mehrere Spalten langen Artikel verfasst – mit der Überschrift: »Abgeordneter Faust von SA ermordet. Nach wochenlangem Martyrium in dem Konzentrationslager zu Tode geprügelt.« Mit dem »Offenen Brief eines Ermordeten« an die »Freie Presse in Holland« widerlegte Alfred Faust diese Falschmeldung und warnte die Auslandspresse im Interesse der KZ-Häftlinge vor weiteren Fehlinformationen:

»Es stimmt, dass ich mich seit Ende April in Schutzhaft und im Konzentrationslager Mißler in Bremen befinde. Es stimmt, dass ich mit dem grünen Wagen eingeliefert wurde: aber den schwarzen Wagen habe ich noch nicht zu Gesicht bekommen. Im Gegenteil hoffe ich, bald in voller Gesundheit und per pedes apostolorum das Lager verlassen zu können! Niemand wird bestreiten, dass ein Konzentrationslager kein angenehmer Aufenthalt und kein Sanatorium ist! Niemand wird bestreiten, dass dieser Aufenthalt für jeden freiheitsliebenden Menschen, insbesondere für Geistesarbeiter, mit körperlichem Unbehagen und seelischer Bedrückung verbunden ist. Niemand wird schließlich bestreiten, dass jeder politische Gefangene sich mit ganzer Seele nach Freiheit sehnt [...] Es ist aber leider auch nicht zu bestreiten, dass Artikel mit so offenkundigen Falschmeldungen und Gräuellügen nicht dazu beitragen, die Lage der Gefangenen zu verbessern, geschweige denn, den ersehnten Tag der Freiheit zu beschleunigen.« (BNZ, 13. August 1933)

Bereits fünf Tage danach konnten die »Bremer Nachrichten« und die »Bremer Nationalsozialistische Zeitung« einen weiteren aus ihrer Sicht positiven Bericht über das KZ-Mißler veröffentlichen. Die Großfürstin Maria von Rußland, eine Kusine des letzten Zaren, stattete mit dem Gauleiter und NS-Reichsstatthalter Carl Röver dem Bremer Konzentrationslager einen Besuch ab. Sie machte dabei der Presse gegenüber »aus ihrer Bewunderung für den neuen in Deutschland herrschenden Geist keinen Hehl. Der Unterschied zwischen dem damaligen deutschen Menschen und der heutigen deutschen Nation sei ein überaus auffallender gewesen. Heute sei, das habe sie auf den ersten Blick feststellen können, Disziplin, Ordnung, neuer Lebensmut in Deutschland eingezo-gen. Ein Vergleich von heute mit damals falle entschieden zugunsten des neuen Deutschland aus.« (BN, 18. August 1933) Aber auch diese Pressekampagne hatte offensichtlich nicht den gewünschten Erfolg.

Schließlich musste das inmitten der Stadt gelegene KZ Mißler auch aufgrund des Drucks der Bevölkerung am 11. September geschlossen werden. Der größte Teil der Häftlinge – einschließlich Alfred Faust – wurde auf den Lloyd-Kahn 86 überführt, der bei Ochtumsand an der Ochtum-Mündung lag.

Auch hier versuchte die Bremer NSDAP, die Häftlinge für ihre Propaganda einzuspannen. Alfred Faust musste mit den drei prominenten Kommunisten August Raschen, Heinrich Schramm und Friedrich Müller am 8. Oktober 1933 von Ochtumsand in den Arbeiterstadtteil Bremen-Gröpelingen fahren. Sie sollten dort der Fahnenweihe der NSDAP-Ortsgruppe in der Lindenhofstraße beiwohnen und ihre Eindrücke über das Ereignis in der nationalsozialistischen Presse schildern.

In großer Aufmachung erschien dieser ganzseitige Artikel in der »BNZ« vom 13. Oktober 1933: »Alfred Faust sieht das neue Deutschland«. Angesichts der zahlreichen Hakenkreuzfahnen, die im einst roten Gröpelingen an diesem Tage zu sehen gewesen waren, schrieb Faust: »Diese Fahrt hat mir eindeutig mehr als alles andere bewiesen, dass die Arbeiterschaft heute hinter der NSDAP und der Regierung steht. Und da die Regierung wirklich fest im Volke verankert ist, wäre jedes Arbeiten gegen dieselbe sinnlos.«

Was waren die Motive der KZ-Häftlinge, die sich mit Faust und Raschen »vom Saulus zum Paulus« bekehrten? War es Anpassung und Resignation oder die Hoffnung auf Hafterleichterung oder gar Haftentlassung? Wurden auch viele der von mir befragten, sich damals noch in Freiheit befindenden Widerstandskämpfer durch solche Aussagen verunsichert, so neigten die unter gleichen Bedingungen lebenden Mithäftlinge eher dazu, auf jenen ungeheuren Druck zu verweisen, unter dem die unfreiwilligen Mitarbeiter der »BNZ« standen. Schrieben sie wirklich selbst »um ihre Freiheit«? Waren die Texte frei erfunden oder unter Terror erpresst worden? Auf jeden Fall gelang es Alfred Faust auch in diesen schwierigen Situationen, den schwungvollen, zum Sarkasmus neigenden Stil beizubehalten und in ironischer Distanz den einstigen politischen Gegner zu schmähen:

»Spartagonien wurde früher dieser Bezirk getauft – die einzige Hochburg des Sowjetsystems, die einzigen Straßen Bremens, in denen die KPD bei den Wahlen absolute Mehrheiten erzielte. Das Fest der Fahnenweihe hat bewiesen, dass die Verhältnisse sich von Grund auf geändert haben. Heute herrscht nun das Hakenkreuz über ›Spartagonien‹. Aus früheren Umzügen der Hitlerbewegung war die Erinnerung, dass das bürgerliche und kleinbürgerliche Element dominierte. Der Umzug durch Gröpelingen bewies, dass jetzt auch die Arbeiter gewonnen sind, denn nur Arbeiter waren im Umzug zu erkennen. Kannte ich sie nicht alle, so kannten sie mich, und hundertfach klang der Ruf ›Alfred‹ aus den Reihen der Demonstranten. Scherzten sie, lockten sie? – Wir waren Gefangene, saßen still und stumm und erwiderten – auf Anweisung – keinen Ruf und keinen Gruß.« (BNZ, 13. Oktober 1933)

Kaum aus der Haft entlassen, beteiligten sich die Kommunisten August Raschen und Heinrich Schramm an Widerstandsaktionen, bevor sie erneut verhaftet wurden. Nicht ganz so eindeutig ist das Verhalten von Alfred Faust einzuordnen. In den durch die Lagerleitung zensierten Briefen, die er in jenen Tagen an seine Frau schrieb, verhehlte Faust seine Enttäuschung darüber nicht, dass die Nationalsozialisten in dem Vorspann zu dem Bericht den vorgeblichen Sinneswandel der vier Häftlinge skeptisch beurteilten. »Bin ein richtiger Pechvogel, alles wendet sich gegen mich. Nichts zu meinem Besten: weder dass ich mich freiwillig stellte, noch mein Holland-Brief, und jetzt die Gröpelingen-Fahrt, es ist zum Verzweifeln!«⁷⁷

Alfred Faust musste noch bis zum 28. Dezember 1933 im KZ-Ochtumsand bleiben, bevor er in das Gefangenenhaus am Ostertor verlegt wurde, das er am 22. März 1934 verlassen konnte. Aus dem »Saulus war kein Paulus« geworden, wie Alfred Faust in der BNZ vom 13. Oktober 1933 schrieb. Aus dem »Mephisto« wurde in Anlehnung an Wilhelm Kaisen ein »verklärter Faust«. Faust beteiligte sich an keinen Widerstandsaktionen mehr. Er genoss den Schutz des Hitlerförderers und Kaffee-HAG-Besitzers Ludwig Roselius, bei dem er schon vor 1918 als Werbefachmann tätig gewesen war und der den einstigen Leiter des Kommissariats für Presse und Propaganda beim Rat der Volksbeauftragten in der Bremer Räterepublik (vom Januar bis Februar 1919) jetzt in Berlin als Vertreter des Angelsachsen-Verlags aus Bremen unterbrachte.

Die Berichterstattung aus der »Umgebung des Genossen Faust und anderer gestürzten Säulen der Judenrepublik« (BNZ, 23. Juli 1933) dokumentiert, zu welchen perfiden Methoden die NS-Presseorgane griffen, um die politischen Gegner zu isolieren und einzuschüchtern. Mit dem von Hitler im Juli 1933 verkündeten »Abschluss der Revolution«, spätestens jedoch nach der Schließung der frühen Lager im Frühjahr 1934, nahm die Berichterstattung über die Konzentrationslager ab, auch in der ausländischen Presse. Der SS gelang es, die KZ-Häftlinge immer mehr in den neuen großen Lagern von Dachau bis Buchenwald zu isolieren. Und mit der Entfesselung des Krieges wurden die Lager zusehends zu einem »univers concentrationnaire« (David Rousset), zu einer eigenen, geschlossenen Welt, zu einem Prototyp einer das Individuum leugnenden Masseninstitution (Bruno Bettelheim), die der Umwandlung der KZ zu Vernichtungslagern voranging.

77 Zitiert nach Hartwig Gebhardt, Zeitung und Journalismus in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Brem. Jb. 57, 1979, S. 183 ff.

Quellen und Dokumente

1. Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv Bremen

4,65/17: Polizeidirektion: Ausrüstung und Verpflegung der Hilfspolizeibeamten der Wache Mißler; Verstärkung der Polizei durch bisherige SS- und SA-Leute

4,65/257: Linksradikale Bewegungen in Bremen und Oldenburg

4,65/190-193: SA- und SS-Übergriffe 1933/34

4,65 II A 4b 22: Namensliste der KPD (Buckendahl), Namensliste der KPD (Borcherding)

4,65 II A 10b 4: Polizeiberichte zur SAP 1932/33

4,66 I Laue, Theodor, Blatt 2-483: Akte Senator Theodor Laue

4,89/1: Staatsanwalt beim Landgericht

4,89/2-8, KS/8 KMS, Karton 62-65: Hauptverfahrens- und Ermittlungsakten zu NS-Prozessen nach 1945

3-N.7, Nr. 162: Stimmungsberichte der Kreisleitung der NSDAP

3-D.9, Nr. 86: Berichte der Gestapo an den Reg. Bürgermeister, 1933/34

5,4: Geheime Staatspolizei, Staatspolizeistelle Bremen

3-5.1a, Nr. 277 (64) Nr. 1: Senatsregistratur. Betrifft Schutzhaft politischer Gefangener 1933

Niedersächsisches Staatsarchiv Stade

- Mitgliederbestand der KPD in Hemelingen/Hastedt: Rep. 80P, Nr. 867, Bd. I

- Aktivgruppen der KPD in Achim: Rep. 80P, Nr. 867, Bd. II

2. Mündliche Quellen

Interviews zum KZ-Mißler im Rahmen des Forschungsprojektes zur Bremer Arbeiterbewegung:

Name	Termin
Berthold, Hermine	14.02.80
Bethge, Willi	27.10./05.11.80
Blase, Wilhelm	29.07.80
Böhrnsen, Gustav	17.09.79
Buchholz, Rudolf	13.02.80
Deppe, Elsa und Friedrich	15.02.80
Eiteljörge, Hermann	28.02.80

Enderle, Irmgard	18.10.79
Fabian, Walter	18.10.79
Flachmann, Albert	11.07./21.07.80
Fregin, Eduard	10.11.80
Grobe (Meyer), Hilde	29.02.80
Grobe, Karl	08.01./08.02.80
Gumpert, Georg	08.10./29.10.80
Heinemann, Erwin	28.07.80
Hogrefe, August	25.01./07.02.80
Krüger, Maria	05.03.82
Kundel, Heinz und Lu	22.11.79/08.02./13.02.80
Landwehr, Wilma	11.12.79/28.03.80
Meinecke, Udo	14.02.79/16.01.80
Meyer, Martin	18.12.79
Naujoks, Harry	05.12.80
Oltmanns, Albert	09.01.80
Paul, Fritz und Frieda	08.09.80
Popall, Käthe	13.10.80
Prüser, Hermann und Frieda	16.01./29.01./08.01./08.02.80
Reichel, Heinrich	04.03.80
Reiners, Johann	25.06.81
Spreckelsen, Hermann	22.06.82
Stockmann, Georg	24.07.80
Vogée, Anni	22.07.80
Warninghoff, Hans	12.09.80
Warnke, Helene	25.11.80.

3. Bremer Arbeiterbiografien

Videofilme zu Gustav Böhrnsen (Film I und II, 177 Minuten); Karl und Hilde Grobe (Film I–V, 377 Minuten); Heinz und Lu Kundel (Film I–V, 389 Minuten); Udo Meinecke (Film I–III, 240 Minuten); Hermann und Frieda Prüser Film I–IX, 396 Minuten). Zeitzeugenberichte zusammengestellt von Ingeborg Gerstner, Heinz-Gerd Hofschien, Wolfgang Jung, Mechthild Müser und Jörg Wollenberg, Bremen 1991 (Kooperationsstelle Universität-Arbeiterkammer). Dazu als Ergänzung die jüngst im Donat Verlag veröffentlichten Briefe von Heinrich Buchholz: »Na, Lütten?« Briefe aus dem Konzentrationslager und Zuchthaus 1933–1937, Bremen 2011.

Vertreibung aus Bremen

Von Wiltrud Ulrike Drechsel

Zwar nimmt die 1948 erschienene Erzählung »Umgepflanzt in fremde Sommerbeete«¹ ihren Ausgangspunkt in Bremen, dennoch ist sie in dieser Stadt so gut wie unbekannt geblieben. Die Schriftstellerin Ruth Hoffmann² erzählt die wahre Geschichte von der Emigration ihres Bruders und seiner Familie nach der Verabschiedung der Nürnberger Gesetze am 15. September 1935. Der Journalist war zur Aufgabe seines Arbeitsplatzes gedrängt worden, nachdem eine antisemitische Hetzschrift der Bremer NSDAP seine Ehefrau öffentlich zur »Jüdin« erklärt hatte. Hier soll weder eine literarische Würdigung noch eine literaturgeschichtliche Einordnung der Erzählung erfolgen. Ich beschränke mich auf die Teile, die von der Vertreibung der Familie aus Bremen handeln, und konfrontiere sie mit lokalgeschichtlichen Quellen³. Dabei wird eine subtile Version des

- 1 Vgl. Ruth Hoffmann, *Umgepflanzt in fremde Sommerbeete*. Berlin 1948, 128 Seiten. Im Folgenden zitiert als »Umgepflanzt ...«.
- 2 Ruth Hoffmann (geb. Breslau 1893, gest. Berlin 1974) war ausgebildete Grafikerin und begann 1933 zu schreiben. Wegen ihrer Ehe mit dem Juden Ernst Scheye wurde ihr erster Roman noch im Erscheinungsjahr 1935 verboten. 1936 folgte der Ausschluss aus der Reichsschrifttumskammer. So konnte sie erst nach dem Ende der NS-Herrschaft publizieren. Unter ihrem Geburtsnamen veröffentlichte sie in rascher Folge Erzählungen, Romane, Gedichte, zwei sehr erfolgreiche Mädchenbücher und schließlich auch einen Rückblick auf ihr Leben. Viele Themen und Motive der Schriften entstammten ihrem persönlichen Umfeld und Erleben, zum Beispiel die Sammlung von Kurzgeschichten »Meine Freunde aus Davids Geschlecht«, Berlin 1947. Hier berichtete sie auch von ihren vergeblichen Versuchen, den Ehemann vor der Deportation nach Auschwitz zu bewahren, wo er 1943 ermordet wurde, und von der Emigration des Sohnes aus Ernst Scheyes erster Ehe, den sie und ihr Mann als Jugendlichen rechtzeitig ins Ausland schickten. Für bio- und bibliografische Hinweise zur Autorin und hilfreiche Diskussionen danke ich Marion Schulz von der »Stiftung Frauen-Literatur-Forschung e. V.«, Universität Bremen, Fachbereich 10.
- 3 Ich beziehe mich vorwiegend auf die Wiedergutmachungsakte Hans M. Hoffmann StAB 4,54-E 9511. Ihre Angaben sind vom Antragsteller sehr sorgfältig dokumentiert und im Zuge der Bearbeitung des Antrags von zuständigen Institutionen geprüft und bestätigt worden. Personalakten des Norddeutschen Lloyd Bremen (1930–1935) sind in Bremen nicht verfügbar. Leider ist auch nicht zuverlässig zu erfahren, an welchem Ort welche Bestände eingesehen werden können. Den Vorschlägen, es in »unbearbeiteten Kartons in einem Hamburger Keller« oder »eventuell in Hannover« zu versuchen, bin ich nicht nachgegangen.

nationalsozialistischen Terrors sichtbar, die keiner offenen Gewaltanwendung bedurfte, weil sie ihr Ziel mit der Bereitschaft zur Denunziation und zu vorseilendem Gehorsam der Mitbürger erreichte. Nicht zuletzt zeigt die Fallgeschichte des Bremer Journalisten, dass jemand weder Jude sein noch Verbindungen zu Widerstandsgruppen haben musste, um im nationalsozialistischen Deutschland der Verfolgung aus politischen und Rassegründen anheimzufallen. So sah es auch das Bremer Landesamt für Wiedergutmachung und gab diesem Antrag schließlich in allen Punkten statt.

Der Journalist Hans Martin Hoffmann (geb. Breslau 1903, gest. Washington 1959) war nach seinen Studienjahren (1928–1929) zunächst als Schriftleiter in Breslau tätig gewesen. 1930 kam er nach Bremen, um hier bei der bedeutenden Schifffahrtsgesellschaft »Norddeutscher Lloyd Bremen« (NDL) verantwortlicher Redakteur der »Lloyd-Zeitung« zu werden.⁴

Die »Lloyd-Zeitung« war ein großformatiges, aufwendig illustriertes Magazin, das monatlich im hauseigenen Verlag erschien. Ihre kurzen Beiträge zu vielerlei Themen: Städteporträts (Jerusalem, Málaga, Frankfurt am Main u. a.), Hintergrundinformationen über prominente Passagiere des NDL (z. B. Marlene Dietrich, Harald Kreuzberg), Kurzgeschichten und Gedichte boten anspruchsvollen Individualtouristen eine abwechslungsreiche Lektüre. Dazwischen platzierte die Redaktion Berichte über technische Innovationen und den Komfort der Paradeschiffe der NDL-Flotte (u. a. Schnelldampfer »Bremen« und »Europa«) und die aktuellen Schiffspläne des NDL im Passagier- und Frachtverkehr. In englischer oder spanischer Sprache erfuhr man von den Neuheiten der deutschen Firmen (z. B. Rosenthal) auf der Leipziger Messe oder von renommierten »Events« wie der Hygiene-Ausstellung in Dresden. Breiten Raum widmete die »Lloyd-Zeitung« der Werbung. Namhafte Unternehmen schalteten ganzseitige Anzeigen, in kleineren Formaten präsentierten sich internationale Hotels, Restaurants, Fremdenverkehrsvereine oder die Hersteller von Reiseartikeln. Politik kam nicht vor. Die »Lloyd-Zeitung« wollte Unterhaltungsblatt und Werbeträger sein; sie pflegte das weltoffene, internationale Selbstbild des NDL.⁵

Der Bremer Arbeitsplatz entwickelte sich zu Hoffmanns Zufriedenheit. Er ließ ihm Zeit zur regelmäßigen freien Mitarbeit an einer Reihe deutscher

4 Vgl. Bescheinigung des NDL vom 10. April 1954, StAB 4,54-E 9511, Bl. 5.

5 Die »Lloyd-Zeitung«, Monatsschrift des Norddeutschen Lloyd Bremen, Lloyd Verlag GmbH, Bremen, wurde in den Bibliotheken Bremens nicht systematisch gesammelt, es finden sich nur einzelne Hefte oder gelegentlich einzelne Jahrgänge aus dem fraglichen Zeitraum 1930–1935. Der Darstellung liegt die Durchsicht des 22. Jahrgangs 1930 (Bibliothek der Handelskammer Bremen) sowie einzelner früher bzw. später erschienener Nummern zugrunde. Es zeigte sich, dass der personelle Wechsel in der Schriftleitung 1935/1936 nur wenig änderte, denn die Funktion der »Lloyd-Zeitung« und damit auch ihr Profil blieben gleich.

Zeitungen. Mit wirtschafts-, verkehrs- und außenpolitischen Artikeln konnte Hoffmann sein Gehalt spürbar verbessern. Offenbar war auch der NDL mit seinem Mitarbeiter zufrieden, denn nach einer Einarbeitungszeit stieg dessen Gehalt von Jahr zu Jahr.⁶ Hoffmann hatte also Grund zu der Annahme, dass er beim NDL eine »ausbaufähige Lebensstellung«⁷ gefunden hatte. Im September 1931 heiratete er die Berlinerin Kitty Gertrud Maria Küpper (geb. Berlin 1912).⁸ Die Eheleute wohnten in der Benquestraße 10 im Stadtteil Schwachhausen. Im Juli 1933 kam Christa, die erste Tochter der Hoffmanns, in Bremen zur Welt. Als Christa etwas über ein Jahr alt war, wechselten sie in eine größere Wohnung in der Geisbergstraße 18, wo sie nun auch ein Kinderzimmer einrichten konnten.⁹ Am Abend des Umzugstages wurde die Familie vom Bremer Brauch des »Stühlerückens« überrascht. Alle Freunde kamen und brachten mit, was man zum »Stühlerücken« braucht. Es wurde ein fröhlicher Abend (vgl. »Umgepflanzt...«, S. 20). Die Neubremer hatten sich gut integriert.

Nach einiger Zeit bekam der Redakteur der »Lloyd-Zeitung« die Veränderungen zu spüren, die 1933 im NDL eingesetzt hatten. Nach der Annahme eines Reichskredits über 30 Millionen Reichsmark war der Spielraum des Betriebs bei Personalentscheidungen enger geworden. »Generaldirektor Dr. h. c. H. F. Albert ging am 30. September 1933, als er sich weigerte, eine politisch beeinflusste Überprüfungscommission hinzunehmen. Als Nachfolger bestimmte man den Nationalsozialisten und Vertreter Bremens in Berlin, Dr. Rudolph Firle...«¹⁰ Auf Firle (1881–1969) bezieht sich Ruth Hoffmanns Bemerkung: »Schwedische und Schweizer Volontäre verließen augenblicklich das Kasino, wenn der neue Syndikus es betrat.« (»Umgepflanzt...«, S. 21). »1935 wurde auf Verlangen der NSDAP der Personalchef gegen einen Nationalsozialisten ausgetauscht.«¹¹ Hoffmann erhielt einen »Aufpasser«, einen Vorgesetzten; er wurde aufgefordert, sich scheiden zu lassen (vgl. »Umge-

6 Vgl. Bescheinigung des NDL vom 10. April 1954, StAB 4,54-E 9511, Bl. 5.

7 Hoffmann an Landesamt für Wiedergutmachung Bremen am 5. Juni 1954, StAB 4,54-E 9511, Bl. 10.

8 Vgl. Standesamt Berlin-Charlottenburg, 7. September 1931, StAB 4,54-E 9511, Bl. 48 f.

9 Vgl. Vermerk über eine telefonische Anfrage beim Stadt- und Polizeiamt Bremen vom 2. September 1955, StAB 4,54-E 9511, Bl. 22. Ruth Hoffmann erwähnt nur die Anschrift »Benquestraße«, sie berichtet zwar vom Umzug in die größere Wohnung, nennt aber die Adresse »Geisbergstraße« nicht. Vielleicht sollte der »Gastwirt von der Ecke«, den sie für den »Spitzel und Denunzianten« hielt (vgl. »Umgepflanzt...«, S. 19) nicht identifiziert werden können.

10 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Band IV: Bremen in der NS-Zeit (1933–1945), ND Bremen 1997, S. 189.

11 Ebd., S. 234.

pflanzt...«, S. 21 f.). Noch lachte er über das groteske Ansinnen. Aber nach den Nürnberger Gesetzen, die der anlässlich des Reichsparteitages nach Nürnberg einberufene Reichstag am 15. September 1935 beschloss, wurde seine Lage bedrohlich ernst. Das »Reichsbürgergesetz« gewährte volle politische Rechte nur noch den »Staatsangehörigen deutschen oder artverwandten Blutes«. Das »Gesetz zum Schutze des deutschen Blutes und der deutschen Ehre« verbot »Eheschließungen zwischen Juden und Staatsangehörigen deutschen oder artverwandten Blutes«. Mit diesen Vorschriften wurde eine Definition, wer Jude war bzw. als Jude gelten sollte, unumgänglich. Da aber in der Ministerialbürokratie noch Dissens über einzelne Elemente dieser Bestimmung bestand, wurde sie auf die Durchführungsverordnung zum »Reichsbürgergesetz« verschoben, die erst am 14. November 1935 erlassen wurde.¹²

Die Bremer Kreisleitung der NSDAP wartete den Erlass nicht ab, sondern schloss die Lücke der Gesetze in einem Akt vorausseilenden Gehorsams. Ohne Rücksprache mit übergeordneten Instanzen ließ sie eine 15-seitige Druckschrift herstellen und verbreiten. Unter dem Titel »... auch Dich geht es an!« enthielt sie nach einem kurzen Vorspann die alphabetische Folge von über 400 Namen, Vornamen, Berufsangaben und Adressen von Einwohnern Bremens.¹³ Auf den Seiten fanden sich Fotos von Geschäftshäusern, Hotels, Restaurants, antisemitische Parolen und Karikaturen im »Stürmer«-Stil. Es war eine Boykottliste.

Unter dem Buchstaben »H« stand der Eintrag: »Hoffmann, Hans M., Schriftleiter der ›Lloyd-Zeitung«, Geisbergstraße 18 (Ehefrau ist Jüdin)«. Mit dieser Zeile war die journalistische Karriere Hoffmanns in Deutschland erle-

12 Vgl. zum Wortlaut der Nürnberger Gesetze und der Ersten Durchführungsverordnung zum Reichsbürgergesetz vom 14. November 1935: Die jüdische Emigration aus Deutschland 1933–1941: Die Geschichte einer Austreibung. Ausstellung der Deutschen Bibliothek, unter Mitwirkung des Leo Baeck Instituts, New York, Frankfurt am Main 1985 (Sonderveröffentlichungen der Deutschen Bibliothek, Nr. 15), S. 76 f. und S. 78 sowie Ingo Müller, Furchtbare Juristen: Die unbewältigte Vergangenheit unserer Justiz, München 1987, S. 97 ff.

13 Vgl. »... auch Dich geht es an!« Kreisleitung der NSDAP Bremen. Robert Tretow, Kreis-Propaganda-Leiter, o.J. unpag. StAB Ab-9997-2 a. Das Erscheinungsjahr wurde irrtümlich mit 1936 nachgetragen. Da Hoffmann bereits im November 1935 die Daten seiner Abreise aus Bremen und der Ankunft in Übersee seiner Mutter und seiner Schwiegermutter mitteilte (vgl. »Umgepflanzt...«, S. 29 f.), muss die Aufhebung seines Arbeitsvertrages, aufgrund dieser örtlichen Boykottaktion, früher, vermutlich im Oktober 1935, erfolgt sein. Das dürfte auch der Monat gewesen sein, in dem die Boykottliste veröffentlicht und verbreitet wurde. 1936 hatte Hoffmann keine Bremer Adresse mehr. Die NSDAP-Kreisleitung hielt es also nicht für nötig, die amtliche Definition der von den Nürnberger Gesetzen Betroffenen abzuwarten, sondern definierte den Personenkreis selbst.

dig. Dass die NSDAP-Kreisleitung sich mit ihrer voreiligen »Einzelaktion« eine scharfe Rüge des Reichswirtschaftsministers¹⁴ einhandelte – im Jahr vor der Berliner Olympiade waren öffentliche Aufrufe zur wirtschaftlichen Schädigung der jüdischen Minderheit unerwünscht! – konnte daran nichts mehr ändern, das »Pamphlet« (»Umgepflanzt ...«, S. 22) kursierte bereits. Der Nichtjude Hoffmann war einer Bevölkerungsgruppe zugeordnet worden, deren systematische Verfolgung 1933 begonnen hatte. Unterstellt wurde zudem, er führe eine sogenannte »Mischehe«, wie sie jüngst vom Gesetz zum »Schutze des deutschen Blutes und der deutschen Ehre« verboten worden war. Welche deutsche Zeitung hätte noch Arbeiten dieses Journalisten angenommen, wer hätte ihn noch eingestellt?

Der NDL setzte Hoffmann zum 31. Dezember 1935 den Stuhl vor die Tür. Am 10. April 1954 bescheinigte er ihm:

»Herrn Hoffmann wurde Ende 1935, aufgrund einer örtlichen Boykott-Aktion der NSDAP, von seinem Abteilungsleiter dringend nahe gelegt, aus Lloyds Diensten auszuschneiden und sich in Amerika eine neue Existenz zu suchen. Obwohl er, soweit wir unterrichtet sind, rechtmäßiges Mitglied der seinerzeitigen Reichspressekammer war, wurde ihm unseres Wissens aufgrund der obigen Aktion und ihrer Folgeerscheinungen die freie journalistische Mitarbeit bei einer Reihe deutscher Tageszeitungen unmöglich gemacht.«¹⁵

In diesen Sätzen wird keine Kündigung beschrieben (möglicherweise fehlte ein Kündigungsgrund). Vielmehr bot der NDL Hoffmann für die Aufhebung seines Arbeitsverhältnisses zum Quartalsende die kostenfreie Schiffspassage 1. Klasse Bremen–New York und den kostenfreien Schiffstransport seiner Habe an. Hoffmann, der sah, dass er keine beruflichen Perspektiven in Deutschland mehr hatte, zögerte nicht und nahm das Angebot an. Am 3. Januar 1936 verließ er Deutschland mit seiner Familie an Bord des NDL-Schnelldampfers »Europa«.¹⁶ Über seine »Verdrängung« aus dem NDL gibt es eine explizite kurze Bemerkung Hoffmanns, im Rahmen seiner Aufstellung der Auswanderungskosten: »Die Passage Bremen–New York für mich, meine Frau

14 Vgl. Regina Bruss, Die Bremer Juden unterm Nationalsozialismus (VStAB Bd. 49), Bremen 1983, S. 78 ff.

15 Bescheinigung des NDL, StAB 4,54-E 9511, Bl. 5. Aus der Reichspressekammer wurde Hoffmann »mangels journalistischer Tätigkeit« ausgeschlossen, als er nicht mehr in Deutschland lebte. Vgl. ebd., Bl. 89.

16 Zum Beleg des Ausreisedatums fügte Hoffmann das unbenutzte Rückreiseticket (!) bei, das er vom NDL erhalten hatte; es enthält die Daten der Hinreise, vgl. StAB 4,54-E 9511, Bl. 98.

und ein Kind wurde vom Norddeutschen Lloyd kostenlos zur Verfügung gestellt, da die Schiffahrtsgesellschaft sich zwar dem Nazidiktat beugen musste, aber sich damit nicht identifizierte.¹⁷ Das könnte eine allzu wohlmeinende Interpretation Hoffmanns gewesen sein, denn jenes »Nazidiktat« hatte mehr als eine Schwachstelle. Die Behauptung der Boykottliste, Kitty Hoffmann sei Jüdin, entsprach weder den Tatsachen noch den neuen Vorschriften. Kitty Hoffmann war Katholikin und von 1931 bis 1935 in Bremen mit der Konfessionsangabe »k« (= katholisch) polizeilich gemeldet. Möglicherweise hatte sie in der mütterlichen Linie zwei »volljüdische« Großelternanteile. Dann wäre sie in der damaligen rassistischen Terminologie der nationalsozialistischen Bestimmungen »jüdischer Mischling I. Grades« gewesen. Diese »galten« aber nur als Juden, wenn sie beim Inkrafttreten der Nürnberger Gesetze entweder der jüdischen Religionsgemeinschaft angehörten oder einen jüdischen Ehepartner hatten. Dass weder das eine noch das andere auf Kitty Hoffmann zutrifft, war in Bremen bekannt.

Das Document Center U.S. Mission, Berlin, dem Entschädigungsanträge routinemäßig zur Prüfung vorgelegt wurden, steuerte zu Hoffmanns Akte eine Karteikarte des Sicherheitsdienstes bei, die neben Hoffmanns persönlichen Daten und seinen Tätigkeiten bis zum Eintritt in den NDJ zwei Vermerke enthielt: »A.I.« (Erklärung unbekannt) und »Abstammung der Ehefrau jüdisch.«¹⁸

Dahinter steckten eine Bspitzelung und eine Denunziation. Ein Anonymus hatte in Kitty Hoffmanns Familie nachgeforscht und dabei herausgefunden, dass ihre Mutter, die, vom Berliner Vater getrennt, in der Dominikanischen Republik lebte, Jüdin war. In der Erzählung wurde sie »die biblische Großmutter« der kleinen Christa Hoffmann genannt. Wie diese anonyme Information (»A.I.«?) an den Sicherheitsdienst gelangte, ist nicht bekannt. Für Ruth Hoffmanns Vermutung (vgl. Anm. 9) gibt es keinen Beleg.

Wann ist die Karteikarte angelegt worden? Der Auskunft des Document Center zufolge entstand sie »vermutlich aufgrund einer politischen Überprüfung« Hoffmanns. Hoffmanns Anschrift wurde mit »Geisbergstraße 18« angegeben. Dort wohnte er seit dem 10. Oktober 1934. War die große Schiffahrtsgesellschaft sich nicht zu gut, die schmierigen Dienste eines Denunzianten anzunehmen, um Hoffmann unter Druck zu setzen?

Ein Interesse am Ausscheiden des Redakteurs muss es im NDJ gegeben haben. Man plante das Erscheinen einer NS-konformen Betriebszeitung. Diese kam erstmals am 1. März 1936 unter dem Titel »Die Lloyd-Flagge« heraus.

17 Vgl. Hoffmann an Landesamt für Wiedergutmachung Bremen, betr. »Aufstellung meiner Auswanderungskosten«, am 15. August 1955, vgl. StAB 4,54-E 9511, Bl. 24.

18 Vgl. Document Center U.S. Mission Berlin an Landesamt für Wiedergutmachung Bremen am 25. September 1958, StAB 4,54-E 9511, Bl. 147e.

Der »Betriebsführer« Dr. Rudolph Firle kennzeichnete die »neue Zeitschrift einer neuen Zeit und in einem neuen Geiste« mit den Worten:

»Erlebensberichte, Mitteilungen über wichtige Begebenheiten im Betriebe, Anregungen und Vorschläge, Fahrtberichte, Sportberichte, Berichte über Gemeinschaftsfahrten und nicht zuletzt Aufsätze über das Ideengut der Bewegung [...] sollen einen engeren Zusammenhang der großen Familie des NDL zu Wasser und zu Lande herbeiführen, vor allem aber den nationalsozialistischen Geist pflegen, damit er immer mehr die Grundlage allen unseren Tuns werde«.¹⁹

Schriftführer der »Lloyd-Flagge«, die kaum eine Gelegenheit zu Ergebnissen adressen an den »Führer« ausließ, war Orrie Müller, der nun auch für die Fortführung der »Lloyd-Zeitung« verantwortlich war. Wer in den Jahrgängen der »Lloyd-Flagge« blättert, kann feststellen, dass sie dem ideologischen Auftrag Firlers konsequent nachkam. Hoffmann, der weder der NSDAP noch einer ihrer Gliederungen angehörte²⁰, dürfte für dieses Blatt nicht der geeignete Redakteur gewesen sein.

Hoffmann registrierte aufmerksam, dass es im NDL noch Belegschaftsmitglieder gab, die sich dem »neuen Geiste« nicht angeschlossen hatten, zum Beispiel den Mitarbeiter, dem der Transport seines Hausrats oblag. Bei ihm bedankte er sich später brieflich dafür, und dieser gab ihm in einer herzlichen Antwort zu verstehen, dass er den Dank richtig verstanden hatte. Offen sprach man darüber nicht mehr. Mit Erleichterung stellte Hoffmann auch fest, dass die Mannschaft der »Europa«, mit der er Anfang Januar 1936 ausreiste, noch nicht unter dem Einfluss der NSDAP stand; später sollte sich das ändern (vgl. »Umgepflanzt...«, S. 31).

Das Ziel der Emigranten war Ciudad Trujillo in der Dominikanischen Republik. Dort lebten Kitty Hoffmanns Mutter und andere Verwandte, die beim Start im fremden Land behilflich sein konnten (vgl. »Umgepflanzt...«, S. 35 ff.), außerdem hatte Hoffmann eine persönliche Einladung der Dominikanischen Republik, die zu jener Zeit um Einwanderer aus Europa warb, um die Wirtschaft des Landes zu modernisieren.²¹ Es stellte sich aber nach kurzer Zeit heraus, dass die Familie dort nicht bleiben konnte, denn Ehefrau und Tochter

19 »Die Lloyd-Flagge«, Betriebszeitung des Norddeutschen Lloyd Bremen, 1. Jg. 1936, Nr. 1 vom 1. März 1936, S. 1.

20 Vgl. die vom Document Center geprüfte Selbstauskunft Hoffmanns, StAB 4,54-E 9511, Bl. 3.

21 Vgl. Hoffmann Landesamt für Wiedergutmachung am 15. August 1955, StAB 4,54-E 9511, Bl. 7.

konnten das tropische Klima der Insel nicht vertragen. Zudem war an journalistische Arbeit für Hoffmann nicht zu denken. Im Herbst 1936 verließ die Familie Haiti, um sich in den USA anzusiedeln. Hoffmanns zogen nach East Orange (New Jersey), und der deutschsprachige Journalist trat in den Redaktionsstab der großen deutschsprachigen Tageszeitung, der »New Yorker Staats-Zeitung und Herold« ein, dem er von November 1936 bis Dezember 1943 angehörte.²² Am 27. Januar 1944 meldete die »New Yorker Staats-Zeitung«, dass Hoffmann als Leiter der deutschsprachigen Abteilung des OWI (Office of War Information) in Washington vereidigt worden war.²³ Nach Angaben seiner Witwe arbeitete Hoffmann bis zu seinem Tod als Sektionschef bei der Central Intelligence Agency (CIA) in Washington.²⁴ 1952 bis 1954 ordnete seine Dienststelle ihn ab nach Frankfurt am Main, an den Sitz der amerikanischen Militärregierung.²⁵

Wer aus den nahezu lückenlosen Beschäftigungsverhältnissen Hoffmanns folgert, die berufliche Integration dieses Emigranten sei reibungslos vor sich gegangen, sollte zur Kenntnis nehmen, dass »der lange Arm der NSDAP« in jenen Jahren über den Ozean reichte, und dass deutsche Konsulate, NSDAP-Ortsgruppen und die Presse-Ortsgruppe in New York wiederholt versuchten, Hoffmann wirtschaftlich und politisch unter Druck zu setzen.²⁶ Erst nach acht Jahren erzielte Hoffmann in den USA ein Einkommen, das seinem letzten in Deutschland entsprach.²⁷

Hans M. Hoffmann hat den Abschluss seines Entschädigungsverfahrens nicht mehr erlebt. Er starb am 27. Januar 1959 in einem Krankenhaus in Washington an einer verfolgungsbedingten Schädigung des Herzens. 1964, nach zehnjähriger Bearbeitung, waren die Positionen seines Antrags so weit geklärt, dass das Landesamt für Wiedergutmachung am 18. Dezember 1964 einen Vergleich vorschlug, den seine Witwe unterzeichnete.²⁸

22 Vgl. ebd.

23 Vgl. den Presseauschnitt StAB 4,54-E 9511, Bl. 114e.

24 Vgl. Kitty Hoffmann an Landesamt für Wiedergutmachung Bremen am 1. April 1960, StAB 4,54-E 9511, Bl. 188.

25 Von dieser Zeit handelt Ruth Hoffmanns Mädchenbuch »Poosie in Europa«, Berlin 1954, das sie »Hans und Kitty« widmete. »Poosie« wurde die jüngste Tochter der Hoffmanns genannt. Anspielungen auf die Emigration der Eltern von Poosie gibt es in diesem Buch nicht.

26 Vgl. Hoffmann, Darstellung seiner Berufslaufbahn, StAB 4,54-E 9511, Bl. 10 ff.

27 Vgl. ebd., Bl. 11.

28 Vgl. StAB 4,54-E 9511, Bl. 284.

Prof. Dr. Herbert Schwarzwälder
(14.10.1919–11.9.2011)

Am 11. September 2011 starb Herbert Schwarzwälder kurz vor Vollendung des 92. Lebensjahres. Bürgermeister Jens Böhrnsen würdigte ihn:

»Wir verlieren mit Professor Dr. Herbert Schwarzwälder einen herausragenden Chronisten, der nahezu sein ganzes berufliches Leben der Erforschung und Vermittlung bremischer Geschichte gewidmet hat. [...] Mit seinem klaren, unbeugsamen Stil hat Herbert Schwarzwälder sich um die Vermittlung bremischer Geschichte große Verdienste erworben. Dafür sind wir ihm zu Dank verpflichtet.«¹

Diese Anerkennung von höchster Bremer Stelle hat sich Schwarzwälder durch sein Lebenswerk verdient.

Seine Lebensgeschichte ist vor zwei Jahren im Bremischen Jahrbuch bereits von seiner Schülerin Sylvelin Wissmann anlässlich seines 90. Geburtstages nachgezeichnet worden.² Am 14. Oktober 1919 als Sohn eines Schneiders in Bremen geboren, in Bremen zur Schule gegangen, verbrachte er nach dem Abitur 1938 neun Jahre mit Arbeitsdienst, Militärdienst, Kriegsdienst und Kriegsgefangenschaft. 1947 nach Bremen zurückgekehrt, bereitete er sich auf das Studium vor, das ihn 1948–1953 nach Marburg führte. Er schloss es mit dem Ersten Staatsexamen für den höheren Schuldienst und der Promotion ab. Die Dissertation, die 1955 als Veröffentlichung des Staatsarchivs Bremen gedruckt wurde, behandelt die Frühgeschichte Bremens quellennah und kritisch als Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Städtewesens und ist immer noch grundlegend. Er unterrichtete bis 1960 vor allem in der Schule am Leibnizplatz und setzte nebenbei seine Forschungen zur Geschichte Bremens fort, wie man jetzt anhand seines Schriftenverzeichnisses leicht verfolgen kann.³ Sein Debüt im Bremischen Jahrbuch gab er bereits 1955 mit einem Beitrag über Bremens Weserbrücke im Mittelalter. Es folgten Forschungen zur Geschichte des Zauber- und Hexenglaubens in Bremen, die er 1958–1960 veröffentlichte, und der wichtige Aufsatz »Die Kirchspiele Bremens im Mittelalter« (1960).

Von 1960 bis 1971 lehrte er als Professor an der Pädagogischen Hochschule Bremen Geschichte. In dieser Zeit entstand der Aufsatz zur Geschichte der

1 Pressemitteilung des Senators für Kultur, 13. September 2011.

2 Brem. Jb. 88, 2009, S. 235–238.

3 Ebd., S. 239–246. Darin sind die im Folgenden genannten Titel ausführlich zitiert.

Bremer Bürgerweide (1962) und die exzellente Strukturanalyse »Bremen im Mittelalter« in der Zeitschrift »Studium Generale« (1962). 1962 übernahm er von Friedrich Prüser die Literaturberichte für die Hansischen Geschichtsblätter (»Hansische Umschau«) nicht nur über Bremen, sondern auch über andere nordwestdeutschen Städte und Landschaften.⁴ Mit der »Reise in Bremens Vergangenheit«, die 1965 in vielen Folgen zuerst in den Bremer Nachrichten erschien, machte er Szenen aus der bremischen Geschichte populär. Sie erschien alsbald als Buch und erfasste Bremens Geschichte von den Anfängen zunächst bis 1933, in der zweiten Auflage (1984) wurde sie bis 1945 fortgeführt. Besonderen Wert legte er dabei auf die Bildquellen. In seinem Buch »Bremen im Wandel der Zeiten« (1970) stellte er Zeichnungen, Stiche und Fotos von Teilen der Bremer Altstadt aus verschiedenen Zeiten einander gegenüber und gab dazu genaue historische Erklärungen. Ein entsprechender Band über die Neustadt folgte 1973. In den 60er-Jahren begann er auch mit der intensiven Erforschung der Bremer NS-Zeit, als er zusammen mit Karl H. Schwebel die Herausgabe der »Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte« übernahm, für die er 1966 das 1. Heft über die Machtergreifung in Bremen 1933 beisteuerte.

1971 wurde die Pädagogische Hochschule in die neu eröffnete Universität Bremen eingegliedert. Schwarzwälder wurde damit Universitätsprofessor, ohne dass sich sein Arbeitsgebiet, die Lehrerbildung und die Regionalgeschichte, änderte. Er veröffentlichte weiter Aufsätze über das Bremer Mittelalter, nämlich über die Chronik von Rinesberch und Schene (1972), »Gräfin« Emma von Lesum (1974) und über die Bürgerunruhen 1365/66 (»Bannerlauf und Verrat«, 1975); Biografien schrieb er für die von der Historischen Gesellschaft und dem Staatsarchiv Bremen herausgegebene »Bremische Biographie 1912–1962« (1969) und den von ihm allein verfassten Band »Berühmte Bremer« (1972). Die Reihe der »Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte« führte er von 1972 bis 1974 mit drei Heften »Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945« fort, die er 1974 noch durch ein Heft für Bremerhaven (»Das Ende an der Unterweser«) ergänzte. Tief getroffen hat ihn, dass die Kulturbehörde 1973 den Vertrag über die zeitgeschichtliche Reihe kündigte.⁵

In der Folge suchte er, ohne staatliche Mittel durch Verlagsverträge seine Forschungsergebnisse zu publizieren. Er nahm eine Geschichte der Freien Hansestadt Bremen in Angriff, die mit einem Bremer Verleger zunächst als ein Band von etwa 500 Seiten geplant war. Die Darstellung sollte zuverlässig und zugleich gemeinverständlich sein, aber auch erschwinglich für den Verlag (und für die Käufer).⁶ Letztendlich wurden es fünf Bände mit fast 3.000 Seiten.

4 Hansische Geschichtsblätter 81, 1963, bis 121, 2003.

5 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 3, 1983, S. 13; Bd. 4, 1985, S. 11.

6 Ebd., Bd. 1, 1975, S. 13; Bd. 2, 1976, S. 11 f.

1975 erschien der erste Band (bis 1810), der zweite folgte 1976 (1810–1918). Jetzt war ein dritter Band unausweichlich. 1978 starb der Bremer Verleger, ein Hamburger Verlag sprang ein und genehmigte einen dritten und vierten Band, denen nun die Forschungen zur Zeitgeschichte zugute kamen. Der dritte Band (1918–1933) erschien 1983. Der vierte Band, der neben der NS-Zeit auch eine »Literaturübersicht« (eine bremische Bibliografie) und das Gesamtregister enthielt, schloss das Werk ab. In dem durch Hinweise auf neuere Literatur ergänzten Nachdruck von 1995 wurde der letzte Band geteilt, sodass das Werk nun in fünf Bänden vorliegt. Gegen mögliche Kritik hat der Verfasser sein Werk selbst verteidigt: Das Ungleichgewicht der Zeitabschnitte erklärt sich aus der Entstehungsgeschichte, denn erst mit dem »Markterfolg« der ersten Bände ließ sich der Umfang der weiteren Bände vergrößern. Den Abschluss mit Kriegsende 1945 begründete er 1985 damit, dass die Entwicklung nach 1945 noch im Fluss und mit der Gegenwart eng verbunden sei.⁷ Er war stolz darauf, dass er die mehrbändige Stadtgeschichte allein geschrieben hatte und kein Autorenkollektiv benötigte wie vergleichbare Unternehmungen in Hamburg, Lübeck oder Hannover. Wer den wissenschaftlichen Apparat, also die Einzelnachweise, vermisste, bekam zur Antwort, dass der Umfang sich dadurch mindestens verdoppelt hätte und ein nicht subventioniertes Druckwerk sich nach ökonomischen Regeln richten muss.⁸ Dass sogar ein nicht minder umfangreiches Gemeinschaftswerk für die Bremer Nachkriegszeit ohne solchen Apparat auskommen muss, scheint ihm recht zu geben.

Sein Werk ist wie manche früheren mit Abbildungen zur Veranschaulichung reich ausgestattet, meist Fotos, aber auch Zeichnungen, Karikaturen, Plakate etc. Er schöpfte sie vor allem aus einer eigenen Sammlung, die er vielfältig nutzte. Dazu gehörten auch Ansichtskarten (»Gruß aus Bremen« 1975, Oberneuland etc. 1981) und Proklame (»Sitten und Unsitten« 1984). Besonders wertvoll ist seine sorgfältige Katalogisierung und Kommentierung der Stadtpläne und Stadtansichten des 16. bis 19. Jahrhunderts in »Blick auf Bremen« 1985. Eine ähnliche Zusammenstellung hatte er mit seiner Frau auch für Bremerhaven veröffentlicht (»Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden« 1977). Seine Frau Ingrid, geb. Weise, die er zuerst als Schülerin in der Schule am Leibnizplatz kennengelernt hatte, war seit 1972 mit ihm verheiratet und zugleich seine wissenschaftliche Mitarbeiterin. Beide bildeten ein Team, und damit ist die gewaltige Arbeitsleistung »Schwarzwälder« zum guten Teil auch ihr zu verdanken.

Ein besonderes Interesse Schwarzwälders galt dem Blick von außen auf die Stadt, den Reiseberichten und Beschreibungen von Besuchern, wie sie seit dem 16./17. Jahrhundert erhalten sind. Er sammelte sie mit seiner Frau systema-

7 Ebd., Bd. 4, 1985, S. 14.

8 Brem. Jb. 63, 1985, S. 193.

tisch nicht nur für Bremen, sondern auch für die weitere Umgebung. Einen Vorgeschmack lieferte er in dem Aufsatz »Technische Sehenswürdigkeiten im Bremen der Barockzeit« (1977), dem der Aufsatz »Der ›deutsche Spion‹ und Bremen« (1979) folgte. Zahlreiche seiner Aufsätze schöpften in der Folgezeit aus dieser Sammlung, die zugleich aufschlussreich ist für die Wege und Umstände der Reisen. Die Beschreibungen bis 1620 sind von der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen veröffentlicht worden (»Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland«, Band 1, 1987). Dann scheint vor allem der Umfang der Sammlung die Kommission verschreckt zu haben. Eine Auswahl der für Bremen und seine engere Umgebung relevanten Texte von 1581 bis 1847 erschien erst 2007 als reich illustriertes Verlagsobjekt (»Bremen in alten Reisebeschreibungen«). Die Kulturgeschichte der Frühen Neuzeit fesselte ihn in all ihren Facetten. Dazu gehörte auch die frühe Publizistik (»Bremen in der Publizistik der Zeit des Dreißigjährigen Krieges« 1987). Anlässlich des Jubiläums des Linzer Diploms entstand später (1996) der reich illustrierte Band »Bremen im 17. Jahrhundert«.

Dass sein Blick über Bremen hinausging, davon zeugen nicht nur seine Rezensionen für die »Hansische Umschau« und die Sammlung und Auswertung der Reisebeschreibungen, sondern auch seine Aufsätze über die Auswertung von Inventaren nordwestdeutscher Burgen und Amtssitze seit 1986 und seine bis zum Jahre 1813 detailliert ausgeführte Geschichte von Ottersberg (1989).

Nach seiner Emeritierung und Entlastung von den Universitätspflichten 1988 entfaltete er noch eine erstaunlich rege Veröffentlichungstätigkeit. Etwa 50 der 133 Titel seines Schriftenverzeichnisses fallen in diese Zeit. Dazu gehören die Monografien »Sehenswürdigkeiten in Bremen einst und jetzt« (1990), eine einbändige »Bremische Geschichte« (1993), der Fotoband »Bremen – ein verlorenes Stadtbild« (1994) und der bereits erwähnte Band »Bremen im 17. Jahrhundert« (1996). Auf das Mittelalter kam er zurück in seinem Vortrag vor dem Hansischen Geschichtsverein »Bremen als Hansestadt im Mittelalter« (1994), in Abhandlungen über die Gräber der Erzbischöfe in der Reihe »Die Gräber im St. Petri-Dom« (1996–1997) und in seinem Beitrag »Bremen um 1300 und sein Stadtrecht von 1303« zum Jubiläumsband 2003. Die NS-Zeit beschäftigte ihn nochmals in dem Bremen-Nord gewidmeten Jahrbuch der Wittheit mit dem Beitrag »Das Ringen um die Gebietsneuordnung nördlich der Lesum im Rahmen der Reichsreform und der Deutschen Gemeindereform 1933–1940« (1989) und in einem Aufsatz im Bremischen Jahrbuch »Ein Fall der Militärjustiz – Das Verfahren gegen eine Bremerin wegen Wehrkraftzersetzung« (1996).

Sein bekanntestes und erfolgreichstes Alterswerk ist aber »Das Große Bremen-Lexikon«, das zuerst 2002 erschien. Es beruht auf seiner Sammlungstätigkeit in fünf Jahrzehnten und enthält informative Artikel zu Sachthemen, Personen und zur Topografie in Bremen und Bremerhaven, oft mit Literatur-

hinweisen. Manche Artikel enthalten ausführliche historische Abhandlungen, z. B. der Artikel »Universität«. Ausgestattet ist das Lexikon mit etwa 1.200 Bildern zur Veranschaulichung. Es erschien bereits 2003, auf zwei Bände erweitert, in zweiter Auflage. Ein Ergänzungsband folgte 2008 als letzte von Schwarzwälder selbst besorgte Veröffentlichung. Spätestens mit dem Lexikon wurde »Schwarzwälder« zum Synonym für ein Nachschlagewerk zur bremischen Geschichte.

Dahinter steht ein Lebenswerk für Bremen in Forschung, Lehre und Publikation, ein Lebenswerk nicht nur für die Wissenschaft, sondern auch für ein breites Publikum, dem er sich mit pädagogischem Impuls verpflichtet fühlte. Schwarzwälder schuf sich durch Forschung und Sammlung ein solides Fundament des historischen Wissens bis ins kleinste Detail, von dem er bereitwillig abgab. Kaum einer, der ihn fragte und nicht davon profitierte. Als Lehrer und Hochschullehrer beeindruckte er durch seine überzeugend vermittelten Kenntnisse, stellte aber auch hohe Anforderungen an seine Schüler. Zahlreiche Prüfungsarbeiten, die sich auf Archivalien des Staatsarchivs stützen, zeugen davon. Er war aktives Mitglied im Hansischen Geschichtsverein seit 1954 und in der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen seit 1960. Die Historische Gesellschaft Bremen profitierte von seinen zahlreichen Beiträgen zum Bremischen Jahrbuch. Für Vorträge und Aufsätze war er auch in der weiteren Umgebung Bremens gefragt. Universitäre Gremienarbeit und Netzwerke lagen ihm nicht, statt auf Forschungssubventionen setzte er nach 1973 auf die Zusammenarbeit mit historischen Vereinen und kommerziellen Verlagen. Durch sorgfältige Auswertung der Quellen, abgewogene Beurteilung historischer Tatbestände und gemeinverständliche Sprache suchte er seine Schüler und seine Leser zu überzeugen. Die Presse beobachtete seine Veröffentlichungen zumeist aufmerksam. Seine Bescheidenheit wurde gerühmt. Eine Würdigung in Form einer »besonderen Festschrift« erhielt er erst zum 90. Geburtstag auf Initiative des Verlages Edition Temmen.⁹ 49 Schüler und Kollegen, Historiker und Archivare, Verleger und Buchhändler, Journalisten und Politiker haben sich darin zum Glückwunsch vereint.

Adolf E. Hofmeister

⁹ Herbert Schwarzwälder. Eine besondere Festschrift zum 90. Geburtstag, Bremen 2009.

Dr. Sylvelin Wissmann (6.8.1939–15.7.2011)

Am 15. Juli 2011 verstarb mit Sylvelin Wissmann eine Historikerin, die sich vielfältig um bremische Institute und Vereine verdient gemacht hat, ohne dort je selbst feste Ämter oder Funktionen auszuüben.

Sylvelin Jacobsen wurde am 6. August 1939, nur wenige Wochen vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, in Berlin als Kind norwegischer Eltern (die Mutter war gebürtige Deutsche, der Vater Berufskonsul) geboren. Sie verbrachte den Krieg mit ihrer Mutter in Deutschland und erlebte das Kriegsende in Dänemark. Nach der Übersiedlung zum Vater in das schwedische Exil, erfolgte dort 1946 ihre Einschulung.

1947 folgte nach der Rückkehr der Familie nach Deutschland der Besuch einer privaten Oberschule in Berlin. Nach der Versetzung des Vaters nach Rotterdam erhielt sie dort seit 1950 Privatunterricht in Deutsch, 1958 legte sie in Bonn-Bad-Godesberg das Abitur ab.

Auf Studienstationen in Rotterdam und Tübingen folgte von 1959 bis 1966 ein Studium an der Universität Hamburg in den Fächern Germanistik, Romanistik und Kunstgeschichte und der Beginn einer Promotion zum Thema »Die Brüder Schlegel als Übersetzer italienischer Literatur«.

Private Gründe – eine Heirat und die Geburt der ersten Tochter – unterbrachen zunächst den Studien- und Promotionsabschluss. Einem Umzug nach Bremen und der Geburt der zweiten Tochter folgte 1973 die Bewerbung um einen Studienplatz an der Universität Bremen und 1975 die Wiederaufnahme des Studiums in den Fächern Deutsch und Geschichte für das Lehramt in der Primarstufe.

Bereits bei der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt an öffentlichen Schulen im Jahr 1978 gehörte die Hausarbeit über »Die Geschichte der Schule an der Lessingstraße im Kaiserreich und in der Weimarer Republik (1877–1933)« zu einem Themenfeld, mit dem sich Sylvelin Wissmann fortan immer wieder beschäftigen sollte: die bremische Schul- und Bildungsgeschichte. Auch wenn sie die Zweite Staatsprüfung für das Lehramt an öffentlichen Schulen 1980 mit Auszeichnung bestand, so versperrte doch der damalige Einstellungsstopp ihr den Weg in den erwünschten Lehrerinnenberuf in der Grundschule.

Die bittere Erkenntnis des verbauten Berufseinstiegs im Lehramt führte Sylvelin Wissmann wie nicht wenige Studienabsolventen der 1980er-Jahre zunächst näher hin zur Wissenschaft. Neben privaten Pflichten wie der Versorgung der Familie und auch der kranken Eltern und Schwiegereltern arbeitete sie an einer Doktorarbeit, die an der Universität Bremen von Prof. Dr. Herbert

Schwarzwälder betreut wurde. Das Thema hierzu war durch das Interesse an der lokalen Bildungs- und Schulgeschichte und sicher nicht unwesentlich durch die unstete eigene Bildungsbiografie bestimmt, die nach Kriegsende im schwedischen Ausland begonnen hatte. 1991 erfolgte die Promotion im Fachbereich 8 der Universität Bremen zum Thema »Es war eben unsere Schulzeit. Das Bremer Volksschulwesen unter dem Nationalsozialismus«. Die 1993 unter dem gleichen Titel in der Reihe der Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv erschienene Arbeit ist bis heute die grundlegende Arbeit zu dem Thema geblieben.¹ Mit ihr ist trotz der erheblichen kriegsbedingten Schriftgutverluste in der Bremer Bildungsbehörde durch die Sichtung der disparaten Überlieferungen und zahllose Zeitzeugenbefragungen das Thema erstmals aufgeschlossen und abschließend behandelt worden. Schulgeschichte hatte in jenen Jahren in Bremen nicht zuletzt wegen des Engagements von Sylvelin Wissmann einen guten Ruf und eine Konjunktur, in der bereits während der Arbeit an der Promotion die Mitarbeit an der Schulgeschichtlichen Sammlung (heute Schulmuseum Bremen) aufgenommen werden konnte. Am Auf- und Ausbau dieser Institution hat sie fortan intensiv mitgewirkt.

In das erste große Ausstellungsprojekt der Schulgeschichtlichen Sammlung, die Ausstellung zur Geschichte der Schulpflicht in Bremen im Jahr 1994 konnte sie somit ihre Kenntnisse zur Geschichte der Bremer Schulen in der NS-Zeit einbringen.² Gleiches gilt für die Ausstellung »Am Roland hing ein Hakenkreuz«, mit der 2002 »ihr« Thema mit großem Erfolg für ein breites Publikum aufbereitet wurde.³ Im Zusammenhang mit diesen Ausstellungen veröffentlichte sie auch Aufsätze zu einem gänzlich neuen Thema, das sie in Bremen intensiv durch Quellen- und Zeitzeugenermittlung erforscht hatte: die Kinderlandverschickung im Zweiten Weltkrieg.⁴ Ihre Expertise im Bereich der bremischen Schulgeschichte ist seither bei vielen Vorträgen und Beteiligungen

1 Sylvelin Wissmann, *Es war eben unsere Schulzeit. Das Bremer Volksschulwesen unter dem Nationalsozialismus* (VStAB, Band 58), Bremen 1993.

2 *Schulgeschichtliche Sammlung Bremen* (Hrsg.), *Geh zur Schul und lerne was. 150 Jahre Schulpflicht in Bremen 1854–1994*, Bremen 1994.

3 *Schulgeschichtliche Sammlung Bremen* (Hrsg.), *Am Roland hing ein Hakenkreuz. Bremer Kinder und Jugendliche in der Nazizeit*, Bremen 2002.

4 Sylvelin Wissmann, *Ohne den Krieg wäre sie nicht nötig gewesen – Die Verschickung von Bremer Kindern 1941 bis 1945*, ebd., S. 92–101; dies., *Als Erholungsfürsorge getarnt: die Kinderlandverschickung 1941–1943*, in: *Geh zur Schul und lerne was* (wie Anm. 2), S. 246–259; dies., *Aufnahmegau Sachsen: die Evakuierung der Bremer Schulen 1943–1945*, ebd., S. 260–263; dies., *Kinder Land Verschickung: die erweiterte K.L.V. im Zweiten Weltkrieg 1941–1945* (Veröff. der Schulgeschichtlichen Sammlung, 2), Bremen 1988.

an Projekten gefragt gewesen – so zuletzt auch für die Festschrift zum 150-jährigen Jubiläum des Kippenberg-Gymnasiums im Jahr 2009.⁵

Neben der Schul- und Bildungsgeschichte hatte Sylvelin Wissmann aber für sich ein weiteres Interessengebiet entdeckt, in dem sie über Jahre intensiv arbeitete: die Sozialgeschichte der Bremer Wohltätigkeit und Armenfürsorge sowie ihrer Institutionen. In Publikationen zu sozialen Verbänden wie dem »Verein zum Wohlthun« sowie mehreren Aufsätzen im Bremischen Jahrbuch wurde von ihr die Geschichte von bislang wenig beachteten Bremer Stiftungen und Fürsorgeeinrichtungen bearbeitet.⁶ So entstanden in kurzer Folge im Bremischen Jahrbuch Arbeiten über die auf eine Vereinsinitiative zurückgehenden Anfänge des Bremer Kinderkrankenhauses, die Bremer Schillerstiftung für Schülervorstellungen und über Johann Smidts »Beiträge zur Förderung des Gemeinsinns und republikanischen Staatswesens«.⁷ Dass sie ihre Arbeiten zur Geschichte der bürgerlichen Wohltätigkeit und Philanthropie in der Freien Hansestadt Bremen nicht nur im lokalen, sondern parallel auch im überregionalen wissenschaftlichen Kontext zu verankern wusste, beweisen ihre in Wien, Zürich und Frankfurt erschienenen Beiträge zum Thema.⁸

Mit ihrem Vortrag vor der Jahrestagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen in Göttingen im Jahr 2009 »Vom Gemeinwohl zur Liebe zur Sache. Perspektivwandel im System der Bremer privatbürgerlichen Sozialinitiativen infolge der Beteiligung des Mittelstandes ab etwa 1850« führte Sylvelin Wissmann dieses reiche bremische Forschungsgebiet einem landeshis-

5 Dies., Das Bremer Mädchenschulwesen und die Kippenbergschule bis 1985, in: Ursula Myke u. a. (Hrsg.), 150 Jahre Kippenberg, Bremen 2009, S. 11–77.

6 Dies., Ein gutes Zeichen der Zeit. 200 Jahre Verein zum Wohlthun in Bremen, Bremen 2004.

7 Vgl. Bremisches Jahrbuch 84, 2005; 85, 2006; 87, 2008.

8 Sylvelin Wissmann, Wohltätig im Verein. Zum Wahrnehmen und Lindern städtischer Armut durch die Bremer Bürgerelite im 19. Jahrhundert, besonders bis 1850, in: Christoph Kühberger, Clemens Sedmark (Hrsg.), Aktuelle Tendenzen der historischen Armutsforschung, Wien 2005, S. 167–188; dies., Wohltätig für Wohltäter. Vom doppelten Nutzen der Philanthropie an Bremer Beispielen des 19. Jahrhunderts, in: Philanthropie und Macht, 19. und 20. Jahrhundert, *traverse*, Zeitschrift für Geschichte, Zürich 2006/1, S. 47–61; dies., Stadtväter – Hausväter – Wohltäter. Paternale Philanthropie an Beispielen der Bremer Armenpflege und Privatwohltätigkeit seit der Reformation bis etwa 1850, in: Malte-Christian Gruber u. a. (Hrsg.), Die Unsicherheit der Väter. Zur Herausbildung paternaler Bindungen, Frankfurt/Main 2009, S. 223–238.

torischen Fachpublikum kenntnisreich und souverän vor.⁹ In das Jahr 2009 fiel auch die Herausgabe der Lebenserinnerungen des Diebes Richelmann, eine sozialhistorische Quellenpublikation, die ihr sehr am Herzen lag.¹⁰

Bildung, Wissenschaft und Wohlfahrtswesen waren somit auch die Stichworte, unter denen sie für die Mitarbeit an der »Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005« gewonnen werden konnte.¹¹ Hiermit trat sie zumindest in ihrem Forschungsbereich in die Fußstapfen des von ihr hochverehrten Doktorvaters Herbert Schwarzwälder, für den sie im Jahr 2009 zu seinem 90. Geburtstag einen biografischen Beitrag und ein Schriftenverzeichnis im Bremischen Jahrbuch verfasste.¹²

Sylvelin Wissmann hat aber nicht nur durch Publikationen, sondern auch durch ihre Tätigkeit an der Universität Bremen als Lehrbeauftragte und durch Kurse im Zentrum für Weiterbildung ihre Themen Interessierten nähergebracht. Die Vermittlung von Geschichte – gerne auch in Verbindung mit der Kunst- und Kulturgeschichte – war ihr ein ebenso großes Anliegen wie die engere historische Forschung selbst. Auf Zeitgeschichte war sie dabei keineswegs festgelegt. Vor allem in den letzten Jahren hat sie mit Exkursionen der Historischen Gesellschaft unter ihrer Leitung ein weiteres fruchtbares Feld der Tätigkeit gefunden. Hierbei galt ihr Interesse vornehmlich Zielen in den deutschen Mittelgebirgslandschaften von Westfalen bis Thüringen, doch führte im Jahr 2010 eine von ihr mitkonzipierte und geleitete Studienreise auf den Spuren der Katharer bis nach Südfrankreich.

Der Verbindung von bremischer Ortsgeschichte mit Aspekten der allgemeinen Kunst- und Kulturgeschichte galt auch ihre letzte im Bremischen Jahrbuch publizierte Arbeit über das Gustav-Adolf-Standbild auf der Domsheide.¹³ Das Manuskript wurde von ihr im Juli 2010 bei der Redaktion des Jahrbuchs eingereicht, die Fahnen sollten nach einem Krankenhausaufenthalt korrigiert werden. Schwere Komplikationen führten jedoch dazu, dass sie nach einem auch für Angehörige und Freunde schweren Jahr verstarb.

9 Als Aufsatz erschienen in: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte, Bd. 82, 2010, S. 67–93.

10 Sylvelin Wissmann (Hrsg.), Richelmann (1798–1834). Wege eines Diebes zwischen Hamburger Urteil und Bremer Kerker. Bremen 2009.

11 Vgl. div. Abschnitte in Karl Marten Barfuß, Hartmut Müller, Daniel Tilgner (Hrsg.), Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005, Bd. 1, Von 1945 bis 1969, Bremen 2008.

12 Bremisches Jahrbuch 88, 2009, S. 235–246; vgl. auch den Nachruf auf Herbert Schwarzwälder in diesem Band.

13 Sylvelin Wissmann, Ihrer geliebten Vaterstadt eine neue Zierde – Das Gustav-Adolf-Standbild in Bremen, in: Bremisches Jahrbuch 89, 2010, S. 11–28.

Alle, die sie gekannt haben, werden Sylvelin Wissmann als einen vielsprachig gebildeten, positiven und bei allem Engagement in der Sache stets persönlich bescheidenen Menschen in bester und dankbarer Erinnerung behalten.

Konrad Elmshäuser

Rezensionen und Hinweise

Barfuß, Karl Marten, Müller, Hartmut und Tilgner, Daniel (Hrsg.): Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005. Band 2: 1970–1989. Bremen: Temmen 2010. 640 S.

Mit bemerkenswerter Disziplin lassen die Autoren und das Herausgeberteam Karl Marten Barfuß, Hartmut Müller und Daniel Tilgner ihr Reihenwerk zur Geschichte der Freien Hansestadt Bremen in der Nachkriegszeit innerhalb von Jahresfrist um einen weiteren Band anwachsen. Die Leser werden es ihnen danken – wer möchte schon lange auf Fortsetzungen warten? In Ansatz, Gliederung und Ausstattung folgt der Band seinen Vorgängern und bietet den Lesern damit einen gut strukturierten und reich bebilderten Zugang zur bremischen Geschichte zwischen 1970 und 1989, abermals unterteilt in thematische Abschnitte zu Politik, Wirtschaft, Kultur, Gesellschaft und Stadtentwicklung sowie »Buntes«. Die Herausgeber wählen den Beginn des sozialliberalen Reformprogramms und die deutsche Wiedervereinigung als Zeiteinschnitte und nicht Zäsuren der bremischen Landesgeschichte wie die Regierungszeit Koschnicks (1967–1985); entsprechend stellen dieser Band und im Speziellen die Abschnitte zur Politik und Wirtschaft die Geschichte Bremens konsequent in den Zusammenhang der Geschichte Westdeutschlands. In seinen besten Passagen arbeitet der vorliegende Band ein klar umrissenes Profil der Hansestadt heraus und konturiert so bremische Besonderheiten, zeigt aber auch, in welchen Aspekten sich die Politik und Wirtschaft, Kultur und Gesellschaft unseres Bundeslandes nicht von Strukturen und Trends unterschieden, die prägend für die Geschichte der Bundesrepublik waren.

Karl-Ludwig Sommers gut lesbarer Beitrag über die Politik in Bremen stellt ausführlich die Entwicklung der Landespolitik vor, insbesondere die Wahlen zu Bürgerschaft und Bundestag sowie die parteipolitischen Entwicklungen. Klar analysiert der Autor, dass, nachdem die SPD ihre dauerhafte Mehrheitsposition erobert hatte, eine bürgerliche Machtoption in weite Ferne rückte, zumal die FDP zunächst eine klare Präferenz für eine sozialliberale Koalition besaß und später der dauerhafte Einzug der Grünen in das Landesparlament einen Politikwechsel verhinderte. In diesen Jahren wurde die politische Auseinandersetzung rauer und durchschritt so manchen Tiefpunkt, während zeitgleich innerparteiliche Flügelkämpfe und Generationskonflikte die Parteien erschütterten. Des Weiteren reiht die Studie kursorische Darstellungen einzelner Politikfelder (soweit sie nicht in anderen Beiträgen Erwähnung finden) aneinander, am ausführlichsten fallen die Bemerkungen zur Haushaltspolitik aus.

Bemerkenswert sind Sommers Einschätzungen zu bundes- und außenpolitischen Vorstößen der Bremer Landespolitik, insbesondere zum Anti-Atomwaffen-Engagement, zur »Solidaritätspolitik« (also der Unterstützung von chilenischen Dissidenten, den Sandinisten in Nicaragua, der SWAPO in Namibia usw.) und zur Beteiligung des Senats an der »Neuen Ostpolitik«. Der Autor zeichnet hier das Bild einer internationalen Kontaktpflege, die zwar keine geschlossene und geplante Parallelaußenpolitik darstellte, aber politische Beziehungen aufbaute und gesinnungsethische Positionen vertrat, die manchem Politiker der Bundes-SPD zwar am Herzen lagen, die sich die Bonner sozialliberale Koalition aber aus sicherheits- und außenpolitischer Rücksichtnahme nicht zu eigen machen konnte oder wollte. Die Studie lässt indes die Frage offen, ob diese Politik der SPD auch dazu dienen sollte, um ein sich in den 1970er-Jahren links der klassischen Arbeiterschaft formierendes alternatives Milieu als Wählerschaft zu integrieren, das wegen des auch in Bremen vollzogenen »Radikalenerlasses« eigentlich auf deutliche Distanz zur etablierten Politik gegangen war. Anschließend liefert Hans Wrobel einen fundierten Überblick über die bremische Justiz und behandelt treffend die Anstrengungen um eine Reform von Strafvollzug und Jugendkriminalpolitik. Lediglich die Ausführungen zur einstufigen Juristenausbildung der Bremer Universität sind dem Autor zu kleinteilig geraten.

Das Kapitel über die bremische Wirtschaft hat dessen Autor, Karl Marten Barfuß, ähnlich souverän gestaltet, wie schon im ersten Band des Reihenwerks. Sein Beitrag stellt die Entwicklung von Konjunktur, sektoralem Wandel und anderen volkswirtschaftlichen Phänomenen konzise dar und skizziert, wie die Landespolitik mithilfe einer Wirtschaftsstrukturpolitik auf den ökonomischen Wandel der 1970er- und 1980er-Jahre reagierte, bevor die sozial- und beschäftigungspolitischen Erfolge dieser Politik, aber auch die anhaltende Belastung für die öffentlichen Finanzen resümiert werden. Barfuß schließt in hoch komprimierter Form Porträts der verschiedenen Branchen von Industrie und Dienstleistungsgewerbe an, die er zuweilen um unternehmensgeschichtliche Analysen ergänzt, sodass der Leser viel Wissenswertes über die Unternehmenspolitik der AG »Weser« und des Bremer Vulkan, über die Ansiedlung von Daimler und über die wendungsreiche Entwicklung der Flugzeugindustrie erfährt. Dass Großunternehmen die Darstellung des industriellen Sektors dominieren, liegt in der Wirtschaftsstruktur des Landes Bremen begründet. Gleichwohl hätte der kenntnisreiche Beitrag nach Meinung des Rezensenten an einigen Stellen (zum Beispiel bei der etwas länglichen Darstellung des Finanzwesens oder des Zeitungsmarkts) gerafft werden können, um den so gewonnenen Raum für zusätzliche Porträts herausragender Unternehmen des industriellen Mittelstands zu nutzen, zum Beispiel der Kaefer Isoliertechnik GmbH. Eine lesenswerte Kurzdarstellung über die Hafen- und Transportwirtschaft aus der Feder des Journalisten Hansjörg Heinrich ergänzt Barfuß' Beitrag, der wie schon sein Vorgänger im 2008 erschienenen ersten Band Handbuchcharakter hat.

Das Kapitel über die Entwicklung der bremischen Gesellschaft wird wie gehabt von einem Autorenteam bestritten. Hartmut Müller beschreibt eingangs die Sozialstruktur Bremens vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik, arbeitet anhand der Dimensionen von Vermögen und Einkommen die soziale Ungleichheit der Stadtgesellschaft heraus und verfolgt diese Überlegungen auf originelle Weise weiter, indem er dem Leser eine sozialgeografische Skizze Bremens und seiner verschiedenen Stadtviertel bietet. Sodann widmet sich der ehemalige Direktor des Bremer Staatsarchivs ausführlich der Sozial-, Jugend- und Gesundheitspolitik und den verschiedenen Gruppen (Kinder, Senioren, Ausländer usw.), die ihre Klientel bilden. Dabei gelingt es ihm, die Situation der jeweiligen Personenkreise unter Verwendung von Statistiken, Berichten usw. aussagekräftig und plastisch herauszuarbeiten. Über die Darstellung der staatlichen Daseinsfürsorge zeichnet der Autor mit prägnanten Zügen ein Porträt der bremischen Stadtgesellschaft, das seinen Schwerpunkt freilich auf einzelne, häufig benachteiligte Gruppen legt statt auf das Zentrum der Gesellschaft. Doch ist diskutabel, ob die traditionellen (Klassen-)Bindungen im Untersuchungszeitraum schon so fragil waren, dass der Hinweis auf eine nur noch individuelle soziale Ungleichheit ausreicht. Hans-Ulrich Wehler, Axel Schildt und andere Sozialhistoriker betonen die Zähigkeit und den langsamen Zerfallsprozess althergebrachter sozialer Großgruppen, auch wenn sich diese nicht mehr in Form sozioökonomisch abgrenzbarer Klassen mit klar artikulierten Interessen und einhelliger politischer Interessenvertretung beschreiben lassen. Entsprechend ist mit Hinweis auf die Untersuchungen von Hans-Gerd Hofschien und Lutz Liffers zu fragen, ob sich in Stadtvierteln wie Gröpelingen und Walle im Kreis der Hafen- und Werftarbeiter bis in die 1970er-Jahre Residuen eines Arbeitermilieus erhielten – vielleicht in Form einer Arbeiterkultur als Lebensstil oder als gewerkschaftlich-sozialdemokratische Traditionspflege mit brüchiger Integrationsfunktion. Und auch die mehr oder weniger geschlossenen Verkehrskreise des Bremer Bürgertums mit seinen verschiedenen Institutionen – vom demonstrativen Konsum auf dem Alpenfest bis hin zum bürgerschaftlichen Engagement in der Stiftungslandschaft – sollten einer Sozialgeschichte Bremens nach 1945 zumindest eine Randbemerkung wert sein.

Der Bildungspolitik und damit einer weiteren für die Gesellschaftsstruktur eminent wichtigen öffentlichen Aufgabe nimmt sich Ulla Nitsch, die ehemalige Leiterin der Schulgeschichtlichen Sammlung, an. Mit erkennbarer Sympathie für die Schulreformen der 1970er-Jahre zeichnet ihr Beitrag klar die Grundlinien von Bildungsplanung und -politik nach und fächert übersichtlich die verschiedenen Aspekte des Themas (Curriculumsentwicklung, Schulstruktur, Personalpolitik, Standortentscheidungen usw.) auf, sodass der Leser sich über dieses Politikfeld gut informiert wähnt. Fraglich ist, ob jeder Leser Frau Nitsch in allen Punkten folgen mag, zum Beispiel ihrer Schwerpunktsetzung (das Re-

formgymnasium Horn wird beispielsweise nicht erwähnt) und ihren Bewertungen der Sekundarstufe II – insbesondere nach der genauen Lektüre des von der Autorin nur cursorisch herangezogenen Gutachtens der Klafki-Kommission (Innovation und Kontinuität. Empfehlungen zur Schulentwicklung in Bremen, Bremen 1993), aber auch des Buchs »Schulfrieden« von Renate Jürgens-Pieper und Wilhelm Pieper. Schließlich bietet das Kapitel über die bremische Gesellschaft auch kürzere Abschnitte zu verschiedenen anderen Aspekten des gesellschaftlichen Lebens, wie den Arbeitgeberverbänden, den Gewerkschaften, den Kirchen usw. an, wobei die Gewichtung der einzelnen Aspekte sicherlich diskutabel ist (Beispiel: 15 Seiten für den Sport und nur sechs Seiten für die Universität).

Im folgenden Abschnitt widmen sich Volker Plagemann, Hans-Joachim Manske und andere Autoren, die der Kulturbehörde auf die eine oder andere Weise beruflich verbunden waren, der bremischen Kulturpolitik und ihren verschiedenen Sparten. Wer gebündelt Informationen über die Einrichtungen der »Hochkultur« sucht, wird in diesem Buch fündig. Über die Gründungsdaten der Einrichtungen, die Amtszeiten von Theaterdirektoren, unterschiedliche Programme der Künstlerförderung, Entscheidungen für Baumaßnahmen und vieles mehr informiert das Kapitel kenntnisreich. Schließlich liefert es auch einen gut lesbaren Abriss über die Etablierung der soziokulturellen Einrichtungen in Bremen, insbesondere über die nicht immer konfliktfreie Zusammenarbeit mit den staatlichen Stellen. Unbeleuchtet lassen die Autoren hingegen die Aneignung, die Rezeption und den Konsum von Kultur. Es ist dann folgerichtig, dass eine Einrichtung der »Massenkultur« wie Radio Bremen kurz und lieblos dargestellt wird. Auch erfährt der Leser nur wenig darüber, welche Bremer bestimmte Angebote wahrnahmen und was sie darüber dachten. Die zu diesem Themenkreis durchaus vorhandenen Untersuchungen des Statistischen Landesamts ziehen die Autoren nicht heran. So bleibt der Beitrag schließlich der aus der beruflichen Erfahrung der Autoren, ihrer administrativen Perspektive auf den Gegenstand und dem von ihnen vertretenen »erweiterten Kulturbegriff« verhaftet. Abweichende Formen von Kulturpflege (zum Beispiel die für die Identität der Hansestadt ja durchaus prägenden Kaufmannsfeste wie das Schaffermahl) haben in dieser Kulturgeschichte Bremens keinen Platz.

Zum Abschluss bereiten Detlef Niemeyer und Eberhard Syring die Stadtentwicklung und architektonische Entwicklung in Bremen übersichtlich auf, wobei sie für die Bereiche der Gesamtplanung und der einzelnen Sparten des Bauens die Leitfrage verfolgen, wie sich die Architekten und die Bauherren, die örtliche Stadtplanung und die Genehmigungsbehörden von Leitvorstellungen der »gegliederten und aufgelockerten Stadt«, der Flächensanierung und einer lediglich funktionalen Formensprache nach und nach lösten. Vor einer ausführlichen (vielleicht an einigen Stellen zu ausführlichen) Darstellung der Entwicklung in Westdeutschland stellen die Autoren die prägenden Bauprojekte

vor, erläutern dabei auch die öffentlichen Kontroversen und nachträglichen Probleme mit der Nutzung sowie – fallweise – relevante bautechnische und bauwirtschaftliche Aspekte. Die gelungene Bebilderung veranschaulicht und ergänzt viele Aussagen des gut formulierten Textes, der sicherlich Anstöße für weitere Forschungen geben wird.

Bei der thematischen Aufteilung des Bandes lässt es sich nicht vermeiden, dass die gleichen Aspekte doppelt behandelt werden, zum Beispiel Arbeitslosigkeit im Abschnitt Wirtschaft und Gesellschaft. Ebenso sucht man einzelne Geschehnisse vergebens (etwa den für die Praxis der »Berufsverbote« instruktiven Streit um die Verwendung eines Gedichts von Erich Fried im Deutschunterricht), die in verschiedenen Kapiteln hätten zur Sprache kommen und vermutlich deswegen »vergessen« wurden. Wie schon in dem vorangegangenen Band sind den Autoren Bremerhaven und Bremen-Nord nur Randbemerkungen wert, insbesondere politik-, sozial- und kulturgeschichtlich bleiben diese Landesteile nach Lektüre des Buchs eine Terra incognita. Über Unklarheiten (zum Beispiel über die Auflösung des Landesamts für Entwicklungszusammenarbeit) und Detailfehler (so hat der SV Werder nie gegen »Vorwärts Ostberlin« gespielt (S. 437), hier meint der Autor vermutlich den BFC Dynamo) mag der Leser noch hinweglesen. Nicht zum Vorteil gereicht es dem Band allerdings, dass ein Autor für seinen ansonsten vorzüglichen Beitrag einen ungenügend belegten Artikel aus der Wikipedia passagenweise fast wörtlich abschreibt.

Leider hat der Verlag angekündigt, dass nicht an eine schnelle Publikation des ausstehenden Bandes gedacht wird, der die Zeit von 1989 bis 2005 abdecken und dieses Publikationsprojekt abschließen soll. Dies ist schade, schließlich ist mit diesem Vorhaben in seiner Bandbreite, Gründlichkeit und Analysetiefe schon jetzt eine Wegmarke hin zu einer modernen Stadt- und Landesgeschichte nach 1945 durchschritten.

Jörn Brinkhus

Brinkhus, Jörn: Luftschutz und Versorgungspolitik. Regionen und Gemeinden im NS-Staat, 1942–1944/45. Bielefeld: Verlag für Regionalgeschichte 2010. 350 S.

Jörn Brinkhus widmet sich in seiner Dissertation einem zentralen Widerspruch zwischen dem totalitären und zentralistischen Herrschaftsanspruch der NSDAP und dem faktisch vorhandenen Partikularismus, der von offiziellen wie inoffiziellen dezentralen Macht- und Befehlsstrukturen gekennzeichnet war. Brinkhus stellt die Frage, warum der NS-Staat angesichts dieses zentralen strukturellen Problems nicht implodierte, sondern bis zum Mai 1945 so stabil blieb, dass das Deutsche Reich nur unter Aufwendung enormer militärischer

Anstrengungen seitens der Alliierten besiegt werden konnte. Max Webers Herrschaftssoziologie dient dem Autor als theoretischer Rahmen für eine empirische Analyse exemplarisch ausgewählter Unter- und Mittelinstanzen, deren Machtfülle und Entscheidungskompetenz im Gegensatz zum zentralistischen Anspruch der Oberinstanzen stand. Gegenstand der außerordentlich detailreichen und quellengesättigten Untersuchung sind die Bereiche Luftschutz und Versorgung der Zivilbevölkerung sowie deren Entscheidungskompetenzen, vor allem aber Entscheidungsmotive. Beide Felder seien wichtig, weil die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung nach Luftangriffen und bei der gerechten Verteilung von Gebrauchsgütern für die Zustimmung zum Regime und damit auch für dessen Stabilität von zentraler Bedeutung gewesen seien (S. 19). Die beteiligten Instanzen, so Brinkhus, illustrierten außerdem einerseits das Neben-, Gegen- und/oder Miteinander von unterschiedlichsten Instanzen und Kompetenzen. Andererseits, und diesem Bereich gilt die besondere Aufmerksamkeit, operierten die Mittel-, vor allem aber die Unterinstanzen, im Spannungsfeld zwischen hierarchischen Befehlsstrukturen und den direkt vor Ort wahrnehmbaren Stimmungen in der Bevölkerung. Daraus ergibt sich die Fragestellung, ob die Unter- und Mittelinstanzen sich Handlungskompetenzen aneigneten, um die strukturellen Defizite der Herrschaftsorganisation auszugleichen und so die erteilten Weisungen umzusetzen oder ob sie bewusst Anweisungen umgingen, modifizierten bzw. ignorierten, um die Zustimmung der Bevölkerung zum Regime zu erhalten (S. 18).

Brinkhus erhebt dabei nicht den Anspruch, diese Frage letztgültig zu klären, sondern konzentriert sich auf lokale Fallstudien. Das Stichjahr ist 1942, also nach Abschluss der Harmonisierung von Bezirksgrenzen der für die Versorgungspolitik wichtigen Mittelinstanzen des Reichswirtschaftsministeriums und der Bezirke der Reichsverteidigungskommissare als Mittelbehörden für den Luftschutz. Brinkhus wählt jeweils eine preußische und eine nichtpreußische Region: für den Komplex Luftschutz die Gaue Köln-Aachen und Weser-Ems mit den Städten Bremen, Osnabrück und Wilhelmshaven, für den Bereich der Versorgung der Zivilbevölkerung den Gau Baden und den Regierungsbezirk Düsseldorf.

Auf den Bereich Luftschutz soll hier vor allem eingegangen werden, weil der Gau Weser-Ems und die Stadt Bremen in der Analyse eine zentrale Rolle spielen. Brinkhus beschreibt präzise die zentralen Probleme in diesem Sektor: Die Überforderung der deutschen Luftwaffe ab 1942, die zunehmenden Angriffe sowohl auf Industrieanlagen als auch auf die Städte und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, einerseits Schäden zu begrenzen und zu beheben und andererseits die öffentliche Ordnung aufrechtzuerhalten sowie die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft und der Verwaltung zu garantieren. Dass, so Brinkhus, sei nur als Querschnittsaufgabe zu bewältigen gewesen und habe aufgrund der hier besonders ausgeprägten polykratischen Strukturen das Tor

für dezentrale Akteure weit aufgestoßen. Dies gelte nicht zuletzt, weil sich gerade der Partei-Gau Weser-Ems über zwei staatliche Bezirke erstreckte: Die Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück gehörten formal zu Preußen, Oldenburg und Bremen blieben dagegen formal eigenständig. Brinkhus benennt Gauleiter Wegener als den zentralen Akteur im Bereich des Luftschutzes. Wegener habe in seiner Funktion als Reichsverteidigungskommissar eine eigenständige Luftschutzpolitik betrieben und mit dem von ihm initiierten Reichsverteidigungsausschuss eine zentrale Koordinierungsinstanz geschaffen. Diese Instanz sei eine Art arkaner Machtbereich gewesen, innerhalb dessen das Konzept einer gauinternen Selbsthilfe nach Luftangriffen geschaffen worden sei. Das wiederum habe eine Reduzierung der Abhängigkeiten von den Reichsinstanzen geschaffen und es den lokalen Akteuren ermöglicht, weit mehr auf die Stimmungslage in der Bevölkerung zu reagieren. Diese flexible, primär an lokalen Notwendigkeiten ausgerichtete Politik habe zwar häufig die Vorschriften und Anordnungen der Reichsbehörden konterkariert. Gerade das eigenständige Handeln der Unter- und Mittelinstanzen aber sei ein entscheidender Faktor für die Stabilisierung des Regimes gewesen. Treffend charakterisiert Brinkhus dies in Anlehnung an Niklas Luhmann als »brauchbare Illegalität«, als bewussten Verstoß gegen überregionale Regelungen zur Sicherung der Akzeptanz auf lokaler Ebene (S. 321). Dies dürfe allerdings, so schränkt der Autor ein, keineswegs als Revitalisierung der kommunalen Selbstverwaltung verstanden werden. Denn letztlich konnten Organisations- und Steuerungsprobleme, die sich aus der polykratischen Struktur in den Bereichen Luftschutz und Versorgung ergaben, nur entschärft, nicht aber gelöst werden.

Die Studie von Jörn Brinkhus fördert, das wird an den geschilderten Beispielen deutlich, Erkenntnisse aus archivischen Quellenfunden, die für das Verständnis lokaler Herrschaftspraxis in den ausgewählten Untersuchungsgebieten von hoher Bedeutung sind. Akribisch wertet der Autor seine Quellen aus, gleicht sie mit der vorhandenen Literatur ab und zieht daraus abgewogen und folgerichtig Schlüsse. Die Fülle des Materials und die Komplexität des Verwaltungshandelns machen dieses Buch zu einer nicht leichten Lektüre. An der einen oder anderen Stelle wäre zum Beispiel ein Organigramm hilfreich gewesen, das eine Verortung der jeweiligen Akteure erleichtert hätte. Auch ein Namensregister wäre für die Suche nach den handelnden Akteuren nützlich gewesen. Das aber sind letztlich nur Marginalien, die den Wert für die lokale NS-Forschung gerade in Bremen nicht schmälern. Eine Verwaltungsgeschichte der nationalsozialistischen Herrschaft in Bremen ist noch immer eine Forschungslücke. Brinkhus Studie füllt diese Lücke nun zumindest für den Bereich des Luftschutzes.

Marcus Meyer

Brumshagen, Andree: *Das Bremer Stadtmilitär im 17. und 18. Jahrhundert. Eine Untersuchung zum Militärwesen in einer Hansestadt* (Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen, Heft 45), Bremen: Staatsarchiv 2010. 299 S.

Der Berichtszeitraum der vorliegenden Arbeit umfasst jenen Abschnitt der europäischen Geschichte, in dem sich die ehemals feudalen »Personalstaatsverbände« in souveräne Territorialstaaten verwandelten. Zur staatlichen Souveränität gehörte auch das Recht, zur Verfolgung eigener Interessen nach außen Kriege zu führen und die Fähigkeit, die staatliche Souveränität gegen die Begehrlichkeiten konkurrierender Mächte mit Waffengewalt zu verteidigen. Zu diesem Zweck entstanden anstelle bisher *ad hoc* angeworbener Landsknechtshaufen stehende Heere, die auch in Friedenszeiten dem Territorialherrn zur ständigen Verfügung standen. In diese Gesamtentwicklung ist die Professionalisierung des Militärwesens in den Hansestädten einzuordnen, welches allerdings schon vom geringen Umfang her als Instrument einer offensiven Außenpolitik nicht infrage kam, sondern ausschließlich der Verteidigung (und Verteidigungsbereitschaft) der eigenen Unabhängigkeit und Souveränität gegenüber den Ausdehnungs- und Unterwerfungsbestrebungen benachbarter Territorialstaaten diente.

In seiner regionalgeschichtlichen Studie zeichnet Andree Brumshagen den Prozess der militärischen Professionalisierung für die Freie Hansestadt Bremen für die Zeit von 1618 bis zur Auflösung durch die französische Besatzungsmacht im Jahre 1811 nach. Zuvor werden die Bemühungen der Hanse geschildert, welche aufgrund des Konfliktes zwischen der Stadt Braunschweig und ihrem Herzog Heinrich Julius um die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert auf ein engeres militärisches Zusammenwirken der Mitgliedsstädte zur Verteidigung ihrer (reichsunmittelbaren) Unabhängigkeit gegenüber den Landesfürsten drängte und damit dem Übergang von der städtischen Verteidigung durch Bürgerwehren zu angeworbenen Söldnerformationen den Weg bereitete.

Im ereignisgeschichtlichen Teil schildert der Verfasser die politische Situation Bremens während des Dreißigjährigen Krieges, in dem die Stadt durch geschicktes Lavieren zwischen den kriegführenden Parteien und ihren Söldnerheeren bewaffnete Auseinandersetzungen vermied, sodass das Stadtmilitär lediglich Wach- und Sicherungsaufgaben zu erfüllen hatte. Schwieriger stellte sich die Situation dar, als nach dem Westfälischen Frieden (1648) die schwedische Vormacht ihren Anspruch auf Territorialherrschaft gegenüber Bremen geltend machte. Im Zusammenwirken mit anderen Mächten bewährte sich hier das Bremer Stadtmilitär, sodass mit dem Habenhausener Vergleich von 1666/67 ein *modus vivendi* erzielt werden konnte, der *de facto* die Unabhängigkeit der Stadt sicherte. 100 Jahre später, während des Siebenjährigen Krieges (1757–1763), war das Bremer Stadtmilitär dann allerdings zum Anachronismus geworden. Allein auf sich gestellt und ohne Bündnispartner konnte

die Stadt mit ihren geringen militärischen Mitteln weder eine zweimalige Besetzung durch die Franzosen noch eine durch die kurhannoversch-englische Armee verhindern, was in der Bürgerschaft zu anhaltenden Diskussionen um die Sinnhaftigkeit des Unternehmens angesichts der veränderten Zeiten führte.

Die Arbeit gliedert sich in vier Abschnitte, in denen das bremische Militär bezogen auf die Wehrverfassung, den Militärapparat, den Militärberuf sowie den Soldatenstand untersucht wird und Vergleiche zu den Hansestädten Hamburg und Lübeck angestellt werden. Diese Vergleiche bieten sich insofern an, als es sich hier ebenfalls um reichsunmittelbare Stadtrepubliken handelte, die als seeorientierte Handelsplätze sozial ähnlich strukturiert waren und ständig ihre Unabhängigkeit gegenüber den benachbarten Territorialstaaten zu verteidigen bereit sein mussten. In den jeweiligen Abschnitten wird sozialgeschichtlich interessantes Material ausgebreitet, das vor allem die prekären Lebensverhältnisse der Gemeinen und der Unteroffiziere verdeutlicht, die zur Bestreitung ihres Lebensunterhalts neben ihrem Militärdienst noch weiteren Erwerbstätigkeiten nachgingen, während die Offizierschergen als Teil der gehobenen Mittel- und Oberschicht in die bremische Gesellschaft gut integriert waren. Am beeindruckendsten fand der Rezensent die auf den S. 132 f. dargestellte umfangreiche Ausbeutung der Rekruten durch ihre Vorgesetzten, denen bei Dienstantritt allerhand »Gebühren« abverlangt wurden, damit sie ihren Dienst überhaupt antreten konnten.

Trotz ihres Materialreichtums leidet die Arbeit darunter, dass in ihr übergreifende Fragestellungen nicht vorkommen, sodass die gewiss oft recht interessanten Details beziehungslos im Raum stehen. Schließlich vollzogen sich im Zeitraum vom Dreißigjährigen Krieg bis zur Französischen Revolution im Militärwesen umfangreiche Veränderungen, bei denen der Übergang von den kurzfristig angeworbenen Landsknechtstruppen zu den stehenden Heeren den Beginn der modernen Staatlichkeit markierte. Ein reflexiver Vergleich des stadtbremischen Militärwesens mit den zeitgleichen Veränderungen in den größeren Territorialstaaten, welcher die hier bestehenden Unterschiede und Gemeinsamkeiten aufzeigt, hätte der Arbeit gewiss gutgetan. Dieser Vergleich hätte wohl auch erklärt, warum das Bremer Stadtmilitär zwar in der Mitte des 17. Jahrhunderts seine Aufgaben noch erfüllen konnte, während es dann im 18. Jahrhundert weitgehend funktionslos wurde und die Bürgerschaft es nur noch als Kostenballast empfand.

Friedhelm Grützner

Dauks, Sigrid und Schöck-Quinteros, Eva (Hrsg.): »Wußten Sie, daß Ihre Tochter Herrenverkehr hatte?« Der Fall Kolomak. Bremen: Universität Bremen 2010. 364 S.

Mit dem »Fall Kolomak« liegt der dritte Band der Veröffentlichungen »Aus dem Archiv auf die Bühne« vor. Die Publikationsreihe ist Bestandteil eines von Eva Schöck-Quinteros und Sigrid Dauks betreuten und im Masterstudiengang »Geschichte in der Öffentlichkeit« angesiedelten Projekts an der Universität Bremen. In diesem arbeiten Studierende Themen der Bremer Historie auf, um sie zusammen mit dem Ensemble der bremer shakespeare company für die Öffentlichkeit verständlich und interessant auf die Bühne zu bringen. Eine weitere Besonderheit ist, dass die Studierenden das Projekt in allen Phasen der Umsetzung begleiten: von der Konzeption über die wissenschaftliche Recherche und Dokumentenauswahl für die Schauspieler bis hin zur Dokumentation und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Die überregionale Aufmerksamkeit, die verliehenen Auszeichnungen und nicht zuletzt das Engagement und die Kontinuität der Mitwirkenden sprechen für den Erfolg des Vorhabens.

Im Unterschied zu vorangegangenen Projekten, die sich mit Ausweisungen aus Bremen in der Weimarer Zeit oder dem Schicksal des kommunistischen Arbeiters Johann Geusendam (1866–1945) beschäftigen, steht im Fall Kolomak weniger die Rekonstruktion einer eher unbekanntem Biografie im Vordergrund. Hier wird vielmehr einer der spektakulärsten bremischen Strafprozesse des 20. Jahrhunderts aufgerollt. 1927 wurde in Bremen die Schustersfrau Elisabeth Kolomak wegen schwerer Kuppelei angeklagt und zu acht Monaten Gefängnishaft verurteilt. Besondere Brisanz erhielt der Prozess durch seine Vorgeschichte. Die Tochter der Angeklagten, Lisbeth Kolomak, war 1924 an den Folgen einer staatlich verordneten Syphilisbehandlung mit Salvarsan gestorben, eine frühe und besonders aggressive Form der Chemotherapie. Zwei Jahre nach dem Tod des 16-jährigen Mädchens erschien im katholischen Herder-Verlag ein anonym verfasstes Tagebuch mit dem Titel »Vom Leben getötet. Bekenntnisse eines Kindes«. In diesem schildert die Autorin, wie sie aus Naivität ins Prostitutionsmilieu geriet, sich mit Syphilis infizierte, von den staatlichen Behörden entmündigt, mit Salvarsan therapiert wurde und starb.

Trotz Anonymisierung waren Parallelen zum Fall Lisbeth Kolomak unübersehbar. Dies führte zur Verhaftung und Anklage der Mutter, die nach ihrer Festnahme zugab, das angebliche Tagebuch selber verfasst zu haben. Überraschendes Medieninteresse begleitete im Frühjahr 1927 das zum Bremer Skandalprozess stilisierte Gerichtsverfahren. Hochrangige Prozessbeobachter wie Gabriele Tergit, Paul Felix Schlesinger alias Sling und Carl von Ossietzky waren eigens aus der Reichshauptstadt angereist, um den Fall zu dokumentieren. Je nach politischer Ausrichtung standen Schuld und Moral, die Fürsorgepflicht

des Staates, die Verantwortung der Eltern oder das Recht auf sexuelle Selbstbestimmung im Zentrum der Berichterstattung. Und wie bei jedem Indizienprozess spielte auch im Fall Kolomak die Glaubwürdigkeit der Beschuldigten bzw. der Hauptbelastungszeugin eine entscheidende Rolle. In der anschließenden Berufungsverhandlung gelang es der Verteidigung unter Mitwirkung des bekannten Juristen Dr. Johannes Werthauer von der Deutschen Liga für Menschenrechte eine entscheidende Wende herbeizuführen. Nachdem sich allerdings die Hauptbelastungszeugin unauffindbar abgesetzt hatte, endete der Prozess mit einer Verfahrenseinstellung aufgrund des Bremer Amnestiegesetzes von 1925.

Durch seine spektakuläre Vorgeschichte ist der Fall Kolomak in der Sekundärliteratur besonders von der historischen Frauenforschung bereits aufgearbeitet worden. An diese Untersuchungen knüpft das studentische Projekt an, nicht ohne den Forschungsstand mit eigenen Erkenntnissen zu erweitern. Besonders die aufgrund der Quellenlage schwierige Rekonstruktion der Verhandlung konnte durch die Auswertung des privaten Nachlasses des Rechtsanwalts Hertel um wertvolle Erkenntnisse bereichert werden. Der Fall Kolomak beschränkt sich allerdings nicht auf die Rekonstruktion des historischen Prozessgeschehens, sondern setzt dieses in Bezug zu verschiedenen Themen der Zeitgeschichte (Rezeptionsgeschichte des fingierten Tagebuchs, historische Skandalforschung, die Rolle der katholischen Kirche als Minderheitenreligion in Bremen, Reaktionen der bürgerlichen Frauenbewegung). Weitere inhaltliche Schwerpunkte beschäftigen sich mit medizinhistorischen Fragen wie der zeitgenössischen Syphilisbehandlung, mit dem Vergnügungsgewerbe und Gaststättenwesen in Bremen oder schichtspezifischen Moralvorstellungen im Arbeitermilieu. Juristische Themenstellungen widmen sich der Entwicklung des Kuppeleiparagrafen und der juristischen Handhabung der Prostitution in Bremen von 1870 bis 1927 mit einem Exkurs zum Bremer Modellbordell Helenenstraße. Wie sehr der Fall Kolomak die Bremer Justizgeschichte prägte, zeigt die höchst aufschlussreiche Kolumne von Alfred Faust »Kriminalfälle, die Bremen erregten – aus den Polizeiakten« aus den Bremer Nachrichten der 1950er-Jahre.

29 Autorinnen und Autoren mit 21 Themen in einem Band zu vereinen, ist eine beachtliche Leistung. Hier hätte jedoch eine stärkere redaktionelle Bearbeitung gelohnt, streckenweise entsteht der Eindruck einer Aneinanderreihung von Seminararbeiten. Bedauerlich ist für den interessierten Laien besonders, dass zentrale Fragen zum Thema Prostitution und Geschlechterdiskurs in der Weimarer Republik nur in einem englischen Gastbeitrag erörtert werden, der nicht übersetzt wurde.

Das soll jedoch den insgesamt gelungenen Gesamteindruck nicht verfälschen. Der Fall Kolomak liefert mit interessanten Hintergrundinformationen und ansprechender Gestaltung ein gutes Beispiel für eine der zahlreichen Mög-

lichkeiten angewandter Geschichtswissenschaft. Und nicht zuletzt drängen sich dem heutigen Leser zwischen dem Sittlichkeitsskandal aus der Weimarer Zeit und aktuellen »Skandalprozessen« doch erstaunliche Parallelen auf.

Eva Determann

Determann, Eva (Hg.): Von Mensch zu Mensch. Die Deutsche Bruderhilfe – eine Bremer Initiative im geteilten Deutschland. Kleine Schriftenreihe des Staatsarchivs Bremen. Heft 46. Bremen: 2010

Im November 1951 wurde in Bremen ein Verein gegründet, hinter dessen Organisation ein hochrangig besetztes Kuratorium und ein prominenter Vorstand stand: die Deutsche Bruderhilfe. Ziel des Vereins war es, nach dem Vorbild der US-amerikanischen CARE-Aktion, im geteilten Deutschland »Hilfe von Mensch zu Mensch« (Senator Harmssen) zu leisten, indem Pakete mit Nahrungsmitteln zu den »Brüder[n] und Schwestern jenseits der Zonengrenze« (Bremer Nachrichten vom 31. Oktober 1951) von West nach Ost geschickt wurden. Bremens erster Nachkriegsbürgermeister, der Sozialdemokrat Wilhelm Kaisen, Schirmherr und prominentester Förderer der regionalen Hilfsaktion, wertete die Bremer CARE-Aktion als sichtbaren Ausdruck der Verbundenheit zwischen West und Ost sowie als Möglichkeit einer Überbrückung des Intrigenspiels zwischen Ost und West, welches auf politischer Ebene stattfände. Im Gründungsjahr 1951 ahnte niemand, dass sich aus der spontanen Hilfsaktion ein langes Kapitel in der deutsch-deutschen Geschichte entwickeln sollte, das erst 1991 nach der Wiedervereinigung endete.

Anlässlich des 20. Jahrestages des Tags der Deutschen Einheit am 3. Oktober 2010 war im Staatsarchiv eine kleine, aber dafür sehr feine Ausstellung zu sehen, die an die Geschichte und Arbeit dieses inzwischen nahezu unbekanntem Vereins erinnerte. Begleitend zur Ausstellung erschien die vorliegende Publikation. Der Autorengruppe Eva Determann, Konrad Elmshäuser und Hartmut Müller gelingt es, kurzweilig vielschichtige Aspekte dieser deutsch-deutschen Geschichte anregend zu vermitteln, die nicht nur die unmittelbare Geschichte des Vereins erzählt. So zeigt beispielsweise der Beitrag über die Grafikerin Ina Overbeck, welche das wohldurchdachte Plakat der Deutschen Bruderhilfe entworfen hat, auf amüsante Weise, wie schwer sich die damalige Gesellschaft mit moderner, abstrakter Kunst anfreundete. In dem Beitrag über Wilhelm Kaisens deutschlandpolitische Aktivitäten in den Nachkriegsjahren ist zu erfahren, dass Bremen temporär auf weltpolitischer Bühne eine gewisse Rolle spielte. Qualitativ hochwertige Abbildungen runden den positiven Gesamteindruck des Buches ab.

Ina Grünjes

Eckhardt, Albrecht (Hrsg.): Oldenburgisches Ortslexikon. Archäologie, Geografie und Geschichte des Oldenburger Landes. Band 1: A–K. Oldenburg: Isensee 2010. 572 S.

Die Niedersächsische Verfassung sieht in der sogenannten Traditionsklausel vor, die kulturellen Belange der in Niedersachsen aufgegangenen Länder besonders zu fördern. Für das ehemalige Land Oldenburg nimmt die 1975 gegründete Oldenburger Landschaft diese Aufgabe wahr und hat schon in der Vergangenheit planvoll eine Reihe von Büchern zur Landesgeschichte initiiert und herausgegeben, die – wegen ihrer durchweg hohen Qualität völlig zu Recht – als Standardwerke gelten. Auch das hier vorzustellende Buch soll und wird sich in diese Linie einreihen.

Das Oldenburgische Ortslexikon deckt das Gebiet des ehemaligen Verwaltungsbezirks Oldenburg ab und bietet damit einen lokalhistorischen Zugriff auf die Oldenburger Landesgeschichte. Es ergänzt die schon bestehenden Handbücher zur Geschichte von Stadt und Land sowie das biografische Lexikon des Landes Oldenburg. Die einzelnen Artikel bieten Informationen zu Geografie, Archäologie und Geschichte; den ehemaligen und heutigen Gemeinden ist ein statistischer Vorspann gewidmet.

Das Ortslexikon bereitet eine Fülle von Informationen auf: Ur- und frühgeschichtliche Befunde zur Siedlungsgeschichte werden ebenso referiert wie nützliche Informationen zur Geografie. Der Schwerpunkt liegt allerdings auf den durch schriftliche Zeugnisse (in der Vielzahl der Fälle seit dem Hochmittelalter) gesicherten Ortsgeschichten. Positiv ist zu erwähnen, dass Mittelalter, Frühe Neuzeit, Späte Neuzeit und Zeitgeschichte fast gleichwertig behandelt werden und Politik-, Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte facettenreich zur Geltung kommen. Auch interessante Details wie zum Beispiel ein im Bereich der Gemeinde Hude 1933 von Erich Ludendorff eingeweihter neuheidnischer Friedhof finden Erwähnung. Die Gliederung der Artikel variiert durchaus, was sicherlich den Besonderheiten der einzelnen Orten, vielleicht auch der Verteilung der Aufgabe auf mehrere Autoren geschuldet ist, aber bei der Lektüre trotzdem irritiert. Die Bebilderung ist durchweg geglückt und gestattet mit Ortsansichten, Landschaftsmotiven, Gebäudefotografien usw. einen optischen Eindruck vom Oldenburger Land. Jeder Eintrag wird mit umfangreichen bibliografischen Angaben abgeschlossen.

Die Qualität eines Lexikons steht und fällt mit dem System und der Auswahl der Stichworte. Der Herausgeber, Albrecht Eckhardt, hat sich dafür entschieden, nicht nur alle Gemeinden zu berücksichtigen, sondern auch Bauerschaften und Ortsteile gleichen Rangs sowie bemerkenswerte Ortschaften und Wohnplätze ebenso wie naturgeschichtlich interessante Orte wie Moore, Seen, Flüsse, Kanäle, »Berge« usw. Wer das Gebiet von Radtouren kennt, freut sich über die Einträge zu den einzelnen Großsteingräbern und Findlingen. Leider

fehlen Artikel zu den wichtigen Straßen, insbesondere dem Friesischen Heerweg und der Flämischen Handelsstraße. Auch haben die Autoren sich dafür entschieden, die Sachinformationen zu einem Ort auf mehrere Lemmata zu verteilen, wenn ein Ortsname gleichzeitig mehrere geografische Objekte bezeichnete, etwa Ortsteil, Gemeinde und Kreis. Diese Zersplitterung von Wissen ist nicht immer ganz geglückt. Ein Beispiel: Die Informationen zum heutigen Stadtviertel Bant in Wilhelmshaven verteilen sich auf nicht weniger als vier Artikel, wobei der Leser noch weitere aus dem noch nicht erschienenen zweiten Band hinzuziehen soll, um sich umfassend zu informieren. Auf Übersichtskarten, Personen- und Sachregister, die zur Orientierung dringend benötigt werden, ebenso wie auf die Gesamtbibliografie muss man sich bis zum Erscheinen des dritten und letzten Bandes gedulden.

Das Ortslexikon ist ein sehr nützliches Hilfsmittel. Es bündelt nämlich überzeugend die Erträge der überaus reichhaltigen Forschung, etwa das sperrig zu benutzende Standardwerk von Georg Sello über die territoriale Entwicklung des Landes oder die akribischen Veröffentlichungen Dieter Zollers, aber auch ungezählte Spezialuntersuchungen. Deswegen ist zu wünschen, dass Herausgeber, Autoren und Verlag die beiden ausstehenden Bände möglichst bald folgen lassen werden.

Jörn Brinkhus

Ehrmann-Köpke, Bärbel: »Demonstrativer Müßiggang« oder »Rastlose Tätigkeit«. Handarbeitende Frauen im hanseatischen Bürgertum des 19. Jahrhunderts. Münster: Waxmann 2010. 415 S.

Bärbel Ehrmann-Köpke hat mit ihrer Studie, die aus einer Bremer Dissertation hervorgegangen ist, eine grundsolide und wichtige Arbeit vorgelegt, die sich einem Thema widmet, das ungeachtet seiner Relevanz bislang wenig Beachtung fand und das zudem nur schwer quellenmäßig fassbar ist.

Die Ausbildung von jungen Frauen im 19. Jahrhundert – namentlich die Bildung und Ausbildung sogenannter höherer Töchter – ist in den letzten Jahren intensiv erforscht und auch für Bremen untersucht worden (vgl. Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 21). Wenig oder kaum bearbeitet wurde in diesem Zusammenhang der wichtige Bereich der »(Textil-)Handarbeiten« als Ausbildungs- und Tätigkeitsmerkmal bürgerlicher Erziehung und häuslicher Lebenswelten, vor allem im Umfeld des städtischen Bürgertums von ca. 1800 bis zum Ersten Weltkrieg.

Die vorliegende Studie füllt diese Lücke der historischen Forschung mit einem der Methodenpluralität verpflichteten Ansatz. Thesen und Vorüberlegungen zum Forschungsgegenstand werden von der Verfasserin ausführlich

dargelegt, vor allem zu der nicht unwichtigen Frage der Quellenlage wird detailliert Auskunft gegeben. Die Arbeit will ihren Gegenstand am Beispiel eines bestimmten Stadttypus bearbeiten (dem der Handelsstadt) und hat sich aus diesem Stadttyp, um die relativ schwache Quellenbasis in den Einzelstädten zu erweitern, drei Beispielstädte als Untersuchungsgegenstand gewählt, die gleichwohl in hohem Maße ähnliche Strukturen aufweisen und daher tatsächlich miteinander vergleichbar sind: Die hanseatischen Schwesterstädte Bremen, Hamburg und Lübeck.

Die in den letzten Jahren intensivierten Forschungen zum städtischen Bürgertum in Deutschland werden methodisch rezipiert und dennoch wird ein eigener Ansatz entwickelt. So haben Handarbeiten bei nahezu allen modernen Arbeiten zum weiblichen Erziehungs- und Arbeitsideal Erwähnung gefunden, die vorliegende Arbeit stellt allerdings als erste die bürgerlich-weibliche Handarbeit allein in das Zentrum der Betrachtung. Was die Autorin zum Thema zusammengetragen hat, ist bemerkenswert. Lehrbücher und Ratgeber, Presseprodukte, Ego-Dokumente, private Haushaltsunterlagen und Schulbestände tragen vielfältiges Material zum Thema bei. Dieses wird in vier thematischen Komplexen erarbeitet:

- Bildung und Erziehung an Höheren Töchter Schulen
- Die Rolle der Hausfrau, Gattin und Mutter
- Schein und Realität im bürgerlichen Alltag
- Die Handarbeit im medizinischen Diskurs

Zu allen Themenkomplexen kommen Beispiele und Quellen aus den genannten Hansestädten zu Wort. Der Umfang der Berücksichtigung der einzelnen Städte ist dabei allein dem Vorhandensein relevanter Quellen geschuldet. Bremen kommt immer wieder durch die umfangreichen Lebenserinnerungen und Korrespondenzen einzelner Frauen zur Sprache, auch Bremer Schulunterlagen tragen Wesentliches zum Thema bei. Die Liste der benutzten Archivalien lässt ungefähr gleichviel Bremer und Hamburger Quellen und Bestände erkennen, erweitert um einen kleineren Anteil von Lübecker Unterlagen. Dennoch ist die vorliegende Arbeit nicht vornehmlich ein Stück Bremer Bildungs- und Sozialgeschichte, sondern ein Beitrag zur Bildungsforschung in einem wichtigen Aspekt der Geschichte des hansestädtischen Bürgertums im 19. Jahrhundert. So nennt die Autorin ihre Studie eine »regional begrenzte(n) Großaufnahme, unter einem geschlechtsspezifischen Blickwinkel« (S. 383).

Irrige Annahmen der bisherigen Forschung und der vorhandenen Literatur zu Funktion und Zweck der Handarbeiten im Rahmen der Erziehung junger bürgerlicher Frauen werden von der Verfasserin revidiert und korrigiert, wechselnde Ansichten zu Nutzen und Akzeptanz der Handarbeiten – so vor allem in Friedens- und Kriegszeiten (Herstellung von »Liebesgaben«) – werden überzeugend dargelegt und ihre Hintergründe belegt. Abgrenzungen der bürgerlich-weiblichen Handarbeiten zu den utilitaristisch-gewerblichen Hand- und

Textilarbeiten unterer Schichten kommen ebenso zur Sprache wie die Auswirkungen der zunehmenden Automatisierung und Verbilligung der industriellen Textilherstellung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf den Kanon der bürgerlichen Handarbeiten.

In einer umfangreichen Schlussbetrachtung führt die Autorin sehr viel Vergleichbares der drei untersuchten Städte an und hebt dabei weniger auf individuelle Spezifika ab. Während die drei Hansestädte sich bereits wenig von anderen Städten Deutschlands unterschieden, ließen sich untereinander so gut wie keine Unterschiede feststellen. Vielleicht gerade deshalb liefert die Arbeit auf der breiten Basis einer hansestädtischen Untersuchung einen wichtigen Beitrag zur bremischen Bildungs- und Sozialgeschichte.

Konrad Elmshäuser

Elsmann, Thomas: Johann Georg Kohl. Ein Leben zwischen der Alten und der Neuen Welt. Bremen: Schünemann 2010. 392 S.

Auch wenn Bremen als Hafen- und Handelsstadt stets mit Übersee in Verbindung gestanden hat und gerade zum amerikanischen Kontinent bereits früh transatlantische Beziehungen aufgenommen hat, so sind doch Gelehrte und Forschende eher selten aus der Hansestadt in Richtung Übersee unterwegs gewesen. Bremer tauschten offenbar viel lieber Waren und Menschen (Auswanderer zumal) aus als Ideen und Erkenntnisse. Doch gab es auch auf letzterem Feld bekannte Akteure. Neben Gerhard Rohlfs, dem berühmten Erforscher Nordafrikas und Hugo Schauinsland, dem Sammler und Gründer des Übersee-Museums, fällt bei der Betrachtung jener in Bremen seltenen Spezies zumeist ein weiterer Name: Johann Georg Kohl.

Dass diesem Mann, dessen Lebensspanne von 1808 bis 1878 fast das ganze 19. Jahrhundert umfasst, jetzt erstmals eine detaillierte Biografie gewidmet wird, ist erstaunlich und mag auch mit einer gewissen Geringschätzung von Forschung und Wissenschaft in seiner dem Handel und Kommerz zugewandten Heimatstadt in Zusammenhang stehen. Umso verdienstvoller, dass Thomas Elsmann als später Berufskollege und heutiger Leiter der Handschriftenabteilung der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen sich nun dem hochinteressanten und facettenreichen Reise- und Berufsleben Kohls in einer umfangreichen Biografie zugewandt hat.

Dessen Vita hat viele Gesichter. Doch an welchen Kohl wäre zu erinnern? Bereits der Versuch, sein Lebenswerk auf einen beruflichen Nenner zu bringen, macht die Vielseitigkeit seiner faszinierenden Person deutlich. Von einem außergewöhnlichen Leben als Geograf, Kunsthistoriker, Reiseschriftsteller und Bibliothekar schreibt der Klappentext der Biografie – und all diese Aspekte bringt Elsmanns Werk dem Leser nahe.

Johann Georg Kohl wurde 1808 als Sohn eines Bremer Weinhändlers geboren – als Ältester von 13 Geschwistern! Familie und Elternhaus blieben ihm stets wichtig, frühe Zeichnungen aus seiner Hand geben dem Leser intimen Einblick in den Kohl'schen Hausstand. Seine Schulzeit in Bremen war ihm kaum weiterer Erwähnungen wert, so wie auch das Jurastudium in Göttingen, Heidelberg und München mehr den Wünschen des Vaters als der Neigung Kohls geschuldet war. Nach dem Tod des Vaters sattelte Kohl denn auch um auf die Philologie, was ihm seine erste Fernreise und Anstellung als Hauslehrer bei der adligen Familie des Barons Manteuffel im Baltikum einbrachte. Neben der Erziehung von sechs Kindern des Barons entstanden erste literarische Werke – Aphorismen und Essays –, doch vermochte Kohl auch auf den nächsten beruflichen Stationen – Riga und St. Petersburg – zwar als Lehrer, nicht aber als Schriftsteller zu reüssieren. Die Stunde des Reiseschriftstellers Kohl schlug erst nach der Rückkehr nach Deutschland (Leipzig und Dresden) und Kontakten zu den Verlegern Brockhaus und Arnold. Mit dem Russland-Zyklus verbreitete sich ab 1841 der Ruf des jungen Autors, der das Verlangen des Publikums nach authentischen Berichten aus fernen Ländern bediente. Es folgten nun nach dem Motto »veni, vidi, scripsi« Reisen und Berichte aus allen Teilen Europas, darunter Österreich, Ungarn, Böhmen, der Balkan, die Alpenländer, Großbritannien und Skandinavien. Kohl sollte in jenen Jahren als Modeautor mit den bekanntesten Verlegern, Geistesgrößen und Gelehrten in Verbindung kommen – was eigentlich seinem Naturell als zurückgezogener Einzelgänger, der Gesellschaften lieber mied, entgegenstand. In Erinnerung geblieben ist Kohl aber als Geograf und Schriftsteller vor allem durch seine Reisen nach Nordamerika, die er ab 1850 in Bibliotheken u.a. in Paris und London wissenschaftlich vorbereitete und die ihn von 1853 bis 1858 durch weite Teile des nordamerikanischen Kontinents führen sollten. Die Flüsse und großen Seen, die Prärien und Wälder und immer wieder die Menschen, also die Siedler und die von Kohl mit Empathie und Bedauern geschilderten Lebensumstände der nordamerikanischen Indianer – besonders der Ojibway, unter denen er drei Monate lebte – sollten hier Gegenstände seiner lebendigen Darstellung sein. Als Gegner der Sklavenwirtschaft im Süden – den er nie bereiste – positionierte sich Kohl schon früh zugunsten der Nordstaaten, für deren Sache er sich auch während des Bürgerkriegs publizistisch einsetzen sollte (vgl. Brem. Jb. 82, 2003, S. 109–118). Die literarische und kartografische Ausbeute der Jahre in den USA war gewaltig, das von Thomas Elsmann im Anhang gegebene Verzeichnis der zitierten Werke von Kohl macht ebenso wie die Liste der Literatur zu Kohl die Schaffenskraft und Bedeutung dieses Mannes deutlich.

Die letzten Kapitel des Buches behandeln Kohls Zeit als Stadtbibliothekar und seine Tätigkeit für die bremische Kultur- und Heimatgeschichte. Im Rückblick muss es für Bremen als Glücksfall bezeichnet werden, dass der weitgereiste und polyglotte Kohl mit Mitte 50 den Entschluss fasste, seinem unsteten

Wanderleben ein Ende zu setzen und sich in der alten Heimat niederzulassen. Hierzu boten Stadt, Familie und Freunde dem stets ledig gebliebenen Familienmenschen einen sicheren Hafen, das Salär als erster Bremer Stadtbibliothekar wird für den nicht schlecht verdienenden Schriftsteller eher weniger der Grund für die Heimkehr gewesen sein. Neben seinen Verdiensten um die Reorganisation und den Aufbau der Bibliothek, die in seiner Amtszeit von einer enormen Bestandsvermehrung und einer modernen Katalogisierung profitieren konnte, bleibt für Bremen als Frucht jener Jahre die literarische Betätigung Kohls. Dieser richtete sein Talent nun auf Skizzen, Reiseberichte und kulturhistorische Miniaturen zu Bremen und seiner Umgebung, von denen die »Nordwestdeutschen Skizzen« als bekannteste mehrfach nachgedruckt wurden. Neben den Nachbarschaften von Bremen wurden nun auch stadtbremische kulturhistorisch interessante Institutionen – namentlich die Bremer Bruderschaften – Gegenstand von Kohls Forschungsinteresse.

Mit diesen sollte er in Bremen in Erinnerung bleiben, so wie überhaupt die Anerkennung seiner eigentlichen wissenschaftlichen Leistung eher im Ausland, namentlich den USA erfolgte, von wo der Gelehrte, der nie ein Studium abgeschlossen hatte, auch erste akademische Titel (Ehrendoktor des Bowdoin College) erhielt und im öffentlichen Ansehen direkt hinter Alexander von Humboldt rangierte.

Thomas Elsmann ist es hervorragend gelungen, das facettenreiche Leben Kohls in einer klar gegliederten und flüssig geschriebenen Biografie aufzufächern. Dass ihm dies möglich war, ist jahrelanger und intensiver Beschäftigung mit dem Leben Kohls zuzuschreiben. Zu dessen Nachlass, Quellen und Schriften hatte Elsmann in der Staatsbibliothek direkten Zugang, er hat aber auch Materialien aus zahlreichen Bibliotheken und Archiven im In- und Ausland hinzugezogen. Quellenabbildungen und häufige, auch längere Zitate aus Quellen, vor allem den Korrespondenzen Kohls, geben der Darstellung Authentizität und Glaubwürdigkeit. Elsmanns Biografie ist die Liebe zum Gegenstand anzumerken, unkritisch ist sie dennoch nicht. Kohls Verdienste, aber auch seine publizistischen Niederlagen, seine fachlichen Grenzen und die nicht wenigen unvollendeten oder gar nicht weiterverfolgten Vorhaben Kohls werden angesprochen. Trotz der Länder und Kontinente umfassenden Vita Kohls verliert die Darstellung dabei nie ihren Helden und dessen Absichten aus dem Auge.

Dem schönen Buch ist eine zahlreiche Leserschaft zu wünschen, dem Verlag ist für die ansprechende Gestaltung und solide Verarbeitung des Werkes zu danken.

Konrad Elmsbüser

Elsmann, Thomas, Müller, Maria Elisabeth und Staroske, Uwe (Hrsg.): Vom Katharinen-Kloster zum Hochschul-Campus: Bremens wissenschaftliche Literaturversorgung seit 1660. Festschrift zum 350jährigen Jubiläum der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen 1660–2010 (Schriften der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen; 7). Bremen: Temmen 2010. 232 S.

Anlässlich ihres bemerkenswerten 350-jährigen Jubiläums leistet sich die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen eine Festschrift. Wer allerdings einen beschaulichen Rückblick auf dreieinhalb Jahrhunderte Bibliotheksgeschichte erwartet, wird enttäuscht sein. Während die Beiträge zur Geschichte der Institution gemessen am Gesamtumfang der Festschrift eher knapp ausfallen, zeigt die Publikation vielmehr die Positionierung der heutigen Staats- und Universitätsbibliothek im Wissenschaftsbereich und in der digitalen Welt. Das wird ebenfalls in der Anordnung der Beiträge und der Reihenfolge der Kapitel deutlich. So ist es nur konsequent, im ersten Kapitel die Bedeutung der Bibliothek für die Universität und Hochschulen des Landes Bremen hervorzuheben. Zunächst beschreibt Wilfried Müller die interne und externe Kooperation als Voraussetzung für die Entwicklung der Bibliothek, danach werden in vier Einzelbeiträgen die Teilbibliotheken der Hochschulen Bremen und Bremerhaven und die Teilbibliotheken Musik und Kunst dargestellt.

Erst das zweite Kapitel ist den historischen Grundlagen gewidmet. Thomas Elsmann geht in seinem Beitrag auf die Geschichte der Bibliotheca Bremensis bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ein. Die Geburtsstunde der bremischen wissenschaftlichen Bibliothek schlug am 7. November 1660. An diesem Tag fand die feierliche Eröffnung durch Johann Hipstede im theologischen Auditorium des Gymnasiums Illustre statt. Elsmann beschreibt weiter die wichtigsten Teilsammlungen der Bibliothek bei der Gründung unter Erwähnung der wertvollsten Stücke. Leider enden die Betrachtungen zum Ende des 18. Jahrhunderts. Im nachfolgenden Beitrag beleuchtet Alexander Klugkist die engen Verbindungen zwischen der Universität Groningen und der Universität Bremen. Beide Institutionen hatten bereits vor dem eigentlichen Gründungsdatum eine lange akademische Tradition. Klugkist schlägt den Bogen von der konfessionellen Verbundenheit der beiden Städte im 16. Jahrhundert bis zur Kooperation der Universitäten im Rahmen der Neuen Hanse Interregio.

Der historische Rückblick auf das 19. und 20. Jahrhundert bleibt dem Leser an dieser Stelle leider verwehrt. Warum in dieser Festschrift vollständig darauf verzichtet wurde, bleibt unklar.

Inhaltlich gehört der nun folgende Aufsatz von Jürgen Babendreier ebenfalls zu den historischen Grundlagen, erhält aber im Buch ein eigenes Kapitel namens »Funktions- und Gestaltwandel«, dessen einziger Beiträger er ist. Was auf den ersten Blick befremdlich erscheint, denn immerhin sind auch die

»Gründerjahre« der Bibliothek als Universitätsbibliothek in den 1960er- und 1970er-Jahren Bestandteil der 350-jährigen Geschichte der Bibliothek. Dennoch ist eben dieser Funktionswandel der Bibliothek von einer »wissenschaftlichen Stadtbibliothek« (Elsmann, S. 79) zu einer Staats- und Universitätsbibliothek so bedeutsam, dass sich diese Gewichtung und Alleinstellung des Beitrags erklären lässt. Babendreier zeichnet den nicht immer leichten Weg der Bibliothek in den 1960er- und 1970er-Jahren auf dem Weg zur Universitätsbibliothek nach.

Das vierte Kapitel beschäftigt sich in zwei Beiträgen mit der Funktion der Bibliothek im Wissenschaftsbereich. Detlev Ehrig und Uwe Staroske gehen hierbei der Frage nach, wozu in der Wissensgesellschaft Bibliotheken gebraucht werden. Frieder Nake beschäftigt sich in seinem Beitrag: »Freie Hand und freier Blick. Nachdenken über die alte und neue Bibliothek« unter anderem mit der Frage der Ästhetik digitaler Medien.

Auch das fünfte Kapitel ist ganz dem Blick nach vorn gewidmet. Unter der Rubrik »Bibliotheken und ihre Perspektiven« sind die Aufsätze von Gabriele Beger zu den rechtspolitischen Betrachtungen zum Projekt einer elektronischen Bibliothek, von Anke Offerhaus zur Bedeutung der digitalen Bibliothek der SuUB Bremen und den Anforderungen einer neuen Wissenschaftlergeneration, von Sabine Wefers zur Rolle der Bibliotheken in der Wissensvernetzung und von Maria Elisabeth Müller mit den Überlegungen zur Zukunft der Staats- und Universitätsbibliothek Bremen zusammengefasst. Ausgehend von der Geschichte der Bibliothek skizziert Müller die Handlungsfelder der Staats- und Universitätsbibliothek. Sie versteht ihre Einrichtung als »offenes Tor in die Welt des Wissens«, wobei gerade die Bedeutung der digitalen Bibliothek und der freie Zugang zu wissenschaftlichen Publikationen im Netz (open access) bei der Vernetzung mit der Forschung sowie mit Lehre und Studium besonders betont werden.

Den Abschluss der Festschrift bildet das sechste Kapitel. Es trägt den vielversprechenden Namen: »Gebäudegeschichte«, allerdings findet sich hier kein wissenschaftlicher Beitrag über die Baugeschichte und wechselvolle Unterbringung der Bibliothek. Es ist ein unkommentierter, lediglich mit Bildunterschriften versehener Fotoanhang, der den Charme von übrig gebliebenen Fotos hat, die im Inneren der Festschrift keinen Platz mehr fanden.

Für den Historiker ist die Festschrift, die durchgehend mit Glückwünschen und Kommentaren Bremer Persönlichkeiten angereichert ist, wohl eher eine Enttäuschung, für denjenigen aber, der sich über die aktuelle Ausrichtung und die Zukunftsperspektiven der Bibliothek informieren möchte, sicherlich eine interessante Lektüre.

Brigitta Nimz

Feuerle, Mark: Nienburg. Eine Stadtgeschichte (mit Beiträgen von Patricia Berger, Bernd Ulrich Hucker und Hans-Otto Schneegluth). Bremen: Temmen, 2010, 680 S.

Um es vorwegzusagen: Eine Stadtgeschichte von Nienburg ist dies nicht, allerdings eine Sammlung interessanter Beiträge zur Stadtgeschichte.

In zwei methodologisch angelegten Einstiegskapiteln – überschrieben mit: Stadtgeschichte als Mikroskop historischer Prozesse und: Die Quellsituation und die historischen Vorarbeiten – erläutert der Autor seine Erkenntnis- und Darstellungsabsichten. Interessante Aufschlüsse bieten hier die Überlegungen zur »stadtführerisch« genannten Geschichtsrekonstruktion: In Nienburg wie in anderen Orten wurden Legenden zur Stadtgeschichte vor allem im 19. und 20. Jahrhundert zu Traditionen ausgebildet, teilweise die Stadt mit Darstellungen dazu dekoriert. Die Anmerkungen zur Bauforschung und zur archivalischen Überlieferungslage zeigen in erster Linie den Mangel an Vorarbeiten – die Bau- und Hausforschung bietet wenig, das wohl sehr umfangreiche Stadtarchiv mit bedeutenden Beständen ist kaum aufgearbeitet, die lokale Geschichte ist seit dem 19. Jahrhundert lediglich von Heimatforschern bearbeitet worden.

In einem chronologisch angelegten ersten Hauptteil werden die Vor- und Frühgeschichte, die Zeit des Hoch- und Spätmittelalters – verfasst von Bernd Ulrich Hucker – und das Spätmittelalter und die Frühe Neuzeit, danach die Neuere Geschichte behandelt. Besonders die Texte zur Frühen Neuzeit sind sehr lesenswert: Der Autor Mark Feuerle ist ein ausgewiesener Militärhistoriker, der von der Geschichte der Festung Nienburg in den kriegerischen Auseinandersetzungen des 17. Jahrhunderts sehr fesselnd und kenntnisreich zu erzählen weiß. Die Bedeutung des Militärs für die Stadt Nienburg ist die leitende Fragestellung dieses Abschnitts.

Den zweiten Hauptteil bilden drei Exkurse: Je ein Beitrag beschäftigt sich mit der Bildungs- (Feuerle), der Verkehrs- (Schneegluth) und der Frauengeschichte (Berger). Durch diese Beiträge verstärkt sich noch der Eindruck eines Lesebuchs zu Stadtgeschichte: Neben den lokalen bzw. regionalen Besonderheiten haben alle drei Autoren die von ihnen ausgewählten Themen und Materialien genutzt, um den historischen Kontext aufzubereiten und dem Leser zu präsentieren. Das Kapitel zur Verkehrsgeschichte überzeugt besonders durch die beigegebenen Bildmaterialien, die gut die Argumentationslinien des Textes aufgreifen und unterstützen.

Viele Themenkreise und Fragen bleiben weitgehend unbearbeitet, so besonders die kommunale Verwaltungs- und Politikgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, die in den Exkursen zu Bildungs- und zur Frauengeschichte lediglich schlaglichtartig und exemplarisch aufleuchtet. Dies könnte auch dem Bemühen der Autoren geschuldet sein, mit diesem Buch weniger ein Publikum von Fachhistorikern anzusprechen, als vielmehr für die breitere lokale und regionale

Öffentlichkeit Interessantes zu bieten. Mit zahlreichen Fotos und Abbildungen von Drucken und Schriftstücken verschiedenster Art versehen und gegliedert durch Zwischenüberschriften und rubrizierende Texte am Seitenrand, wirkt das Buch sehr ansprechend.

Bettina Schleier

Krause, Günter: Handelsschifffahrt der Hanse. Bentwisch/Rostock: Klatschmohn Verlag 2010. 347 S.

Die Lektüre des anzuzeigenden Buches hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Der Autor, der einst selbst zur See fuhr, ist ein ausgewiesener Kenner der hansischen Schifffahrtsgeschichte, sein gemeinsam mit Konrad Fritze vorgelegtes Buch über die »Seekriege der Hanse« zählt zu den Standardwerken der Hanseliteratur. Von den profunden Kenntnissen Krauses auf diesem Gebiet profitiert zweifellos auch das vorliegende Buch: Von der Seefahrt über die Seereederei, den Schiffbau, die unterschiedlichen Schiffstypen, die Befrachtungsverhältnisse, das hansische Seerecht bis hin zur Steuermannskunst werden sämtliche Aspekte der hansezeitlichen Seeschifffahrt angesprochen und mehr oder weniger ausführlich beschrieben. Auch die Struktur und Probleme der hansischen Seehäfen werden in einem eigenen Kapitel näher beleuchtet, und einige Hafenstädte – darunter auch Bremen – werden dabei genauer vorgestellt. Erkenntlich ist das Bemühen, stets den neuesten Forschungsstand zu referieren. So fanden etwa auch die jüngsten Erkenntnisse über sogenannte hybride Bauformen im Ostseebereich, die Merkmale unterschiedlicher Schiffbautraditionen miteinander kombinierten, Berücksichtigung.

Trotzdem stellt sich bei der Lektüre ein gewisses Unbehagen ein. Häufig bleiben die Ausführungen im Unbestimmten stecken, immer wieder gerät man an Stellen, an denen man sich zusätzliche Erklärungen wünscht. So wird beispielsweise der Unterschied zwischen der älteren Partenreederei und der jüngeren Kapitalgesellschaft wiederholt angesprochen, ohne jedoch letztendlich klar und auch für den Laien verständlich herausgearbeitet zu werden. Und die Beschreibung der verschiedenen hansezeitlichen Schiffstypen beschränkt sich doch sehr auf das Allerwesentlichste, die älteren Standardwerke von B. Hagedorn, W. Vogel oder O. Höver sind da zum Teil wesentlich ausführlicher. Etwas oberflächlich und teilweise auch unsystematisch ist auch das Eingangskapitel »Auf dem Weg zur Hanse« geraten. Besonders ärgerlich aber ist die ausgesprochen schlechte handwerkliche Machart des Buches. Druck- bzw. Rechtschreibfehler (Transsumpf statt Transsumpt, Basemeister statt Barsemeister, fölliger statt völliger, Desertation statt Desertion etc.), fehlende Satz- und Anführungszeichen, grammatikalische Ungereimtheiten und fehlerhafter Satzbau machen das Lesen nicht gerade zu einem Vergnügen. Der bekannte Hamburger

Hansehistoriker Rolf Sprandel firmiert als Ralf Sprangel. Die Durchnummerierung der Fußnoten geriet an einigen Stellen vollkommen durcheinander, sodass die entsprechenden Quellen- und Literaturbelege, da in falschem Zusammenhang zitiert, völlig wertlos sind. So wird, um nur zwei Beispiele zu nennen, der Bremer Binnenhandel nach Braunschweig und Celle mit einer Lübecker Quelle belegt, welche die Nürnberger Zollfreiheit in Lübeck zum Inhalt hat, und die Hamburger, Lübecker und Wismarer Schonenfahrt wird mit einer Quelle in Verbindung gebracht, die die Schifffahrtsverbindung zwischen Bremen und Hannover beinhaltet. Auch im alphabetischen Literaturverzeichnis kam es zu einer Vertauschung von Seiten, sodass die Buchstaben R bis V nicht mehr in der richtigen Reihenfolge erscheinen. Im Anmerkungsapparat zitierte Literatur wird nicht immer im Literaturverzeichnis aufgeführt oder wird mitunter auch unterschiedlich wiedergegeben (z. B. Pfundzollbücher in der Fußnote, Pfundzolllisten im Literaturverzeichnis). Die Kapitelüberschriften erscheinen bisweilen etwas willkürlich gewählt, wie überhaupt der Text wiederholt unmotivierte, nicht recht nachvollziehbare Sprünge aufweist. Diese Hinweise mögen genügen, die Mängelliste ließe sich ohne Weiteres noch ausweiten. Die Bearbeitung des Manuskriptes durch das Verlagslektorat – falls eine solche überhaupt stattgefunden hat – muss auf jeden Fall als mangelhaft bezeichnet werden, in der vorliegenden Form ist der Lesegenuss jedenfalls beträchtlich eingeschränkt.

Selbstverständlich enthält das Buch auch eine Reihe von Bremen-Bezügen, im Quellenverzeichnis werden neben dem Bremischen Urkundenbuch auch Akten des Bremer Staatsarchivs angeführt, die offensichtlich eingesehen wurden. Dass in einem Buch über die Handelsschifffahrt der Hanse die Bremer Hansekogge von 1380 ausführlich gewürdigt wird, versteht sich von selbst, ihr wird ein eigenes Kapitel gewidmet, in dem auch deren drei Nachbauten (Ubena von Bremen, Kieler Hansekogge, Roland von Bremen) vorgestellt werden. Freilich geht es auch hier nicht ohne einen Lapsus ab, wenn es heißt, die Bremer Kogge sei heute im »Bremer Schifffahrtsmuseum« ausgestellt – gemeint ist natürlich das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. Auch sonst werden die Ausführungen wiederholt mit Beispielen aus der Bremer Handelsschifffahrt belegt. Die Hafenverhältnisse Bremens zur Hansezeit werden sogar in einem eigenen kleinen Kapitel gesondert abgehandelt. Doch schleichen sich auch hier Fehler, Ungenauigkeiten und fahrlässige Verallgemeinerungen ein. So fungierte die Schlachte, anders als behauptet, eben gerade nicht mehr als Ufermarkt und unterschied sich dadurch elementar vom älteren Balgehafen im Zentrum der Stadt. Und die Vergünstigungen des Erzbischofs Giselbert von 1288 kamen nicht dem weiteren Hafenausbau an der Schlachte zugute, sondern hatten vielmehr eine Verbesserung des sogenannten Kuhgrabens für die Torfschifffahrt zum Ziel. Ob es bereits im 11. Jahrhundert einen, wie es heißt, ausgedehnten bremischen Englandhandel gab, ist doch sehr fraglich. Bezeichnenderweise fehlt der diesbezügliche Beleg ebenso wie für die Behauptung,

Bremer Schiffe seien bereits im 10. Jahrhundert in englischen Häfen aufgetaucht – die dafür in Anspruch genommene Literatur spricht nur allgemein von deutschen Kaufleuten.

Die abschließende Bewertung des Buches ist nicht ganz einfach. Den genannten fachlichen und lektorialen Mängeln stehen durchaus auch Vorzüge gegenüber, zu denen nicht zuletzt das umfangreiche, 20-seitige Glossar im Anhang zählt, das die für den Laien sicherlich nicht immer verständlichen Fachausdrücke zur mittelalterlichen Seefahrtsgeschichte kompetent erklärt. Aufgrund seiner thematischen Breite vermag das Buch trotz seiner offenkundigen Mängel einen Überblick über die vielfältigen und interessanten Aspekte der hansischen Handelsschiffahrt zu geben.

Ulrich Weidinger

Lohmann, Fritz: Das Bremer Wappen. Vom Himmelsschlüssel zum Stadtsignet.
Bremen: Temmen 2010. 176 S.

Eine knappe, ansprechend bebilderte Darstellung zur Entwicklung der bremischen Hoheitszeichen, allen voran des Bremer Schlüssels, wurde schon seit Langem als Desiderat im teils nicht sehr übersichtlichen Dickicht der Bremensien-Publikationen empfunden. Seit Kurzem liegt eine solche Publikation vor, die dem Anspruch an kurz gefasste, reich bebilderte Information gerecht wird. Das Büchlein, in dem die Geschichte des Bremer Wappens kenntnisreich ausgebreitet wird, ist zwar in einem Bremer Verlag erschienen, es stammt aber aus der Feder eines Buten-Bremers, der seit Jahrzehnten im Rheinland lebt und den vielleicht gerade die räumliche Distanz zum Gegenstand ein Buch verfassen ließ, auf das nicht wenige Bremerinnen und Bremer gewartet haben. Große heraldische Rätsel gab es hierbei nicht zu lösen, dennoch ist es nicht einfach, die wesentlichen Stationen der Entwicklung vom Petruschlüssel zum Bremer Schlüsselwappen darzustellen und unter den zahllosen Verwendungen des Wappens bei bremischen Institutionen, Verbänden und Firmen, bei denen sich die Grenze zwischen hoheitlicher und privater Symbolik verwischt, auf die wesentlichen Entwicklungen hinzuweisen. Dies alles löst das Buch solide ein. Vertiefte landeshistorische oder heraldische Analysen diskutiert es dabei allerdings nicht, denn erkennbar hat ein Liebhaber sich dem Gegenstand genähert und nicht ein Fachwissenschaftler. Dem Nutzungsinteresse der meisten Leser wird dies aber entgegenkommen, zumal der Gegenstand für Kontroversen nur wenig hergibt. Ausführlich dargestellt werden vom Verfasser der angeblich scharfe Gegensatz zwischen dem Erzbischof als Stadtherrn und der stets auf ihre Freiheit und Autonomie bedachten Stadt sowie der Streit zwischen Rat und Kaufmannschaft über die Verwendung des Reichsadlers und das Wappen der Kaufmannschaft.

Dass die Darstellung sich im Kapitel »Das Bremer Wappen bis heute« bis in die Gegenwart erstreckt und auch die neuesten Signete des Bremen-Marketing mit einbezieht, ist ebenso nützlich wie die kleinen Exkurse zum Wappen von Bremerhaven, zur Speckflagge, zu Schlüsselmarken, privaten Wappenverwendungen und einer angeblichen Bremen-Hymne.

Konrad Elmshäuser

Menke, Hannes, und Wodtke, Antje (Hrsg.): *Zeitgemäß: Das ist unsere Mission. 175 Jahre Norddeutsche Mission 1836–2011*. Bremen. Temmen. 2011. 160 S.

Die christliche Mission ist ein schwieriges Thema. Allzu befrachtet ist sie in den Augen vieler Menschen mit Zwang und Intoleranz, mit Ausbeutung und Scheinheiligkeit. Dieser Band klärt für das heutige Togo und Ghana auf – was war wirklich? Wann war es? Wer war es? Und vor allem: Wie ist es heute? Es ist ein buntes Buch, das die Herausgeber vorlegen, und der Leser wird es nicht so schnell aus der Hand geben. Denn neben profunden Textbeiträgen zur Mission in Geschichte und Gegenwart in Westafrika wird er gerne die vielen farbigen Abbildungen zum Thema anschauen. Sie laden ein, die Welt dieser Mission im heutigen Togo und Ghana zu verfolgen.

Das Buch erhebt nicht den Anspruch, eine umfassende wissenschaftliche Geschichte der Norddeutschen Mission vorzulegen, der heute in Deutschland, Togo und Ghana sechs Partnerkirchen angehören. Pastor Hannes Menke, Generalsekretär der Norddeutschen Mission in Bremen, schreibt im Vorwort: »Die Norddeutsche Mission feiert heute ihren 175. Geburtstag. Dankbar und kritisch betrachten wir aus diesem Anlass, wie Menschen sich jeweils zu ihrer Zeit darum bemühen und bemüht haben, diese Mission Gottes unter ganz unterschiedlichen Voraussetzungen umzusetzen.« (S. 14)

Die Festschrift versammelt sehr unterschiedliche Beiträge, teilweise recht persönlich verfasst. Sie ist unterteilt in vier Abschnitte: »Einführung«, »Austausch und Begegnung«, »Mission heute« und schließlich »Mission damals«. Ein Anhang bietet eine »kleine Chronologie der NM« sowie die Liste der Direktoren und Inspektoren. Zwischendurch eingefügt sind »Drei Fragen an ...« Sie sind grau unterlegt und heben sich optisch so von den übrigen Beiträgen ab. Es sind ganz unterschiedliche Personen, die hier zu Wort kommen – Menschen aus Afrika und Deutschland, Menschen mit verschiedenen Zugängen zur Mission und ganz unterschiedlichen Lebensgeschichten, Politiker, Kirchenleute, Akteure der Norddeutschen Mission und ehemalige Praktikantinnen und Praktikanten.

Wie die Festschrift einer Firma wirbt auch diese Festschrift für ihr »Pro-

dukt«, nämlich den Glauben. Es ist die Einladung zu neuen Begegnungen mit Menschen europäischer und afrikanischer Herkunft, im gemeinsamen Gespräch Neues zu entdecken. Heutige Mission bedeutet ein gegenseitiges Nehmen und Geben. Vielfältige Impulse gehen von Togo und Ghana nach Deutschland und umgekehrt.

Der Leser des Bremischen Jahrbuchs wird sich vermutlich durch den vierten Teil schließlich besonders angesprochen fühlen: »Mission damals«. Dieses Kapitel besticht durch seinen Mut, allgemeine Erwägungen zur Mission, historische Darstellung (z. B. die Übersetzung der Ewe-Sprache!) mit biografischen Skizzen zu vereinigen. Kenntnisreich und zugleich kritisch führen die Autorinnen und Autoren in Aspekte dieser Missionsgeschichte ein, wobei gerade auch den Schicksalen von Frauen nachgegangen wird. Eine Anmerkung: Als Bremer hätte man gerne etwas zur bremischen Kaufmannsfamilie Vietor gelesen, welche die Norddeutsche Mission in Westafrika im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts sehr gefördert hat.

Bereits 1819 wurde in Bremen der erste Missionsverein gegründet; ihm folgten bald andere in Norddeutschland nach. Mitglieder waren vor allem pietistisch gesonnene Christen. »Vor 175 Jahren, 1836, wurde in Hamburg die ›Norddeutsche Missions-Gesellschaft‹ (NM) als Zusammenschluss lutherischer und reformierter Missionsvereine gegründet.« (S. 150) Typisch für das 19. Jahrhundert war der Zusammenschluss lutherischer und reformierter Christen in Vereinen und Gesellschaften – dasselbe galt in noch größerem Maße für die Bewegung der Inneren Mission.

Es ist zu wünschen, dass die Festschrift viele Menschen erreicht. Ihrem Auftrag gemäß sieht die Norddeutsche Mission anlässlich ihres 175. Jubiläums nicht nur zurück, sondern blickt vor allem in die Gegenwart.

Peter Ulrich

Meyer, Marcus: Bruder und Bürger. Freimaurerei und Bürgerlichkeit in Bremen von der Aufklärung bis zum Wiederaufbau nach 1945. Bremen: Temmen 2010. 357 S.

Die Freimaurerei ist seit jeher im Bewusstsein vieler Menschen von Geheimnissen umgeben. Die vorliegende Monografie, der die Dissertation des Verfassers an der Universität Hamburg zugrunde liegt (begleitet durch Prof. Dr. Franklin Kopitzsch) und welche 2010 den Bremer Heimatpreis erhielt, klärt hingegen auf und zeigt, dass die Freimaurer kein sagenumwobener Geheimbund sind. Gerade in letzter Zeit haben sie sich in vielfältiger Weise einer interessierten Öffentlichkeit geöffnet. In diese Entwicklung ist die vorliegende Arbeit einzuordnen, die sich durch historische Genauigkeit im Detail einerseits und Weite

im Überblick andererseits auszeichnet, indem sie durch die freimaurerische Forschungsgemeinschaft »Quatuor Coronati« empfohlen wird, allerdings nicht in deren Auftrag verfasst wurde. Marcus Meyer nimmt den Leser mit auf eine höchst interessante, lehrreiche, spannende und oft auch bedrückende Reise, welche zuerst in die allgemeine und dann, thematisch bedingt, schwerpunktmäßig in die bremische Geschichte der Freimaurerei einführt.

Formal ist die Arbeit in sieben Textkapitel untergliedert, die ihrerseits in klar gegliederte Unterabschnitte unterteilt sind: I Einleitung, II Annäherung an nicht Sagbares – Grundannahmen zur Freimaurerei, III Die Bremer Freimaurerei von der Aufklärung bis zur Reichsgründung, IV Prosperität und Depression: Die Logen im Kaiserreich, V 1918–1933: Zwischen Weltbruderkette und Volksgemeinschaft, VI Kampf und Anerkennung: Die Bremer Logen im »Dritten Reich« und VII Schlussbetrachtung. Es folgt Kapitel VIII mit den obligatorischen Nachweisen und, sehr positiv, mit Kurzbiografien für das Thema wichtiger Persönlichkeiten sowie ein Namensregister, das gerade dem an bremischer Historie Interessierten einen weiteren biografischen Zugang zur Materie eröffnet.

Ausgehend von dem Konzept der »Imagined Communities« des amerikanischen Politikwissenschaftlers Benedict Anderson untersucht der Verfasser die Bremer Freimaurer von der Gründung der ersten Loge bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg als »vorgestellte Gemeinschaft«. Auf die Freimaurer als Mitglied einer Loge und zugleich Bürger einer Stadt bzw. eines Staates angewandt: Da der Einzelne niemals alle Mitglieder der Gemeinschaft kennen kann, muss er sich diese Gemeinschaft(en) »vorstellen«. Für deren historische Entwicklung ist zu fragen, inwieweit sich das Nebeneinander von stabiler Ordnung und einer Sinndeutung von als überzeitlich aufgefassten Werten gegenseitig beeinflusst.

Die Freimaurerei ist keine Religion. Bekanntermaßen gehörten und gehören zwar auch Männer aus verschiedenen christlichen Konfessionen dazu, und ebenso jüdische Bürger waren in Bremen Mitglied einer Loge. Dennoch gibt es keinen Gründer im Sinne einer Religion. Gleichwohl drängt sich dem Leser wenigstens soziologisch der Vergleich mit einer Religionsgemeinschaft auf. Denn die christlichen Kirchen z. B. leben wie die Freimaurerei einerseits aus einer stabilen soziologischen Struktur und deuten andererseits vielfach religiöse und demzufolge ethische Werte als überzeitlich, obwohl diese ja ihrer jeweiligen kulturellen Umwelt unterliegen.

Der Autor resümiert am Ende seiner profunden Darstellung bremischer Freimaurerei, und das Zitat darf zugleich als kleine Leseprobe des auch stilistisch hervorragenden Werkes zu deuten sein: »Diese Studie ist [...] darum bemüht, das Phänomen Freimaurerei jenseits von Selbst- und Fremdbeschreibungen in einen historischen Kontext zu stellen, um so zu zeigen, wie sie denn ist, ›diese notwendige, die unentbehrliche Freimaurerei.« (S. 299) Das von Marcus

Meyer benutzte Zitat steht über den Erwägungen des Kapitels II und findet sich in Gotthold Ephraim Lessings »Ernst und Falk«.

Da der Rezensent, welcher nicht zuletzt den kirchenhistorischen Aspekten der Arbeit gerne gefolgt ist, der theologischen Zunft angehört, sei noch ein Wort zu den evangelischen Pastoren erlaubt, die gerade in Bremen z.T. eine wichtige Rolle in den Logen spielten. Diese gehörten größtenteils dem liberalen Lager an (genannt seien hier für alle der bekannte Domprediger Otto Hartwich). Im Bürgertum der Logen fanden sie vielfach Personen vor, welche für die christliche Botschaft offen waren. Abgesehen davon, dass die Mehrzahl dieser Pfarrer wegen ihrer großen Bildung und ihrer beeindruckenden Eloquenz sehr geschätzt wurde, waren sie auch Vermittler religiöser und ethischer Werte. Für manchen Pfarrer war der Boden einer Loge mit den gegenseitigen persönlichen Bindungen im guten Sinne ein willkommenes langjähriges Missionsfeld, und für manchen christlichen Freimaurer mag seine Loge eine Art Kirchenersatz gewesen sein. Spannend, wie Kirche sich auch außerhalb ihrer herkömmlichen Struktur seit der Aufklärung Zugänge zur Gesellschaft schuf!

Ein Letztes: Marcus Meyer geht sehr genau der Entwicklung der Bremer Freimaurer in den Jahren 1933 bis 1945 nach. Er stellt dar, dass die Logen sich wie andere Vereinigungen den Erfordernissen der Zeit anpassten, indem sie z.B. Rituale veränderten. »Die Selbstgleichschaltung der meisten deutschen Logen war kein Versuch der Tarnung, wie viele freimaurerische Chronisten bis heute glauben, sondern Ausdruck einer bewussten Anpassung an die Machtverhältnisse nach dem 30. Januar 1933.« (S. 288) Gleichwohl sahen Freimaurer auch, dass Freimaurerei und Nationalsozialismus letztlich unvereinbar waren. Es kam zum Verbot der Logen, wengleich die brüderlichen Verbindungen weiterbestanden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lebten die Logen wieder auf und erinnerten sich in der neuen deutschen Demokratie der Bundesrepublik insbesondere an Werte wie Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit, wie sie in der Französischen Revolution zutage getreten waren, dann aber doch vielfach von einem historisch bedingten Nationalismus verdeckt worden waren.

Auf Jahre hin wird diese Arbeit das wissenschaftliche Bild der Freimaurer in Bremen prägen. Der Autor selber rechnet hier und da mit Widerspruch im Hinblick auf seine Bewertungen. Auf dem Hintergrund des Katalogs, den er zusammen mit Heinz-Gerd Hofschens 2006 anlässlich einer Ausstellung über die Bremer Freimaurerei im Bremer Landesmuseum (Focke-Museum) herausgegeben hat und der den bezeichnenden Titel trägt: »Licht ins Dunkel. Eine kleine Geschichte der Bremer Freimaurerei«, leistet Marcus Meyer mit dieser Arbeit einen grundlegenden Beitrag zur Erforschung des Bremer Bürgertums seit der Aufklärung.

Peter Ulrich

Michelers, Detlef: Schlag auf Schlag. Die Bremer Rock- und Beatszene 1954–1968. Bremen: Temmen 2010. 248 S.

»Oh baby, baby halbstark / Oh baby, baby halbstark / Halbstark nennt man sie / Sie rasen (biduah, biduah) / durch die Straßen (biduah, biduah) / und die Gassen (biduah, biduah) / sie sind menschenleer (biduah, uah, uah).«

Mit diesen eher schlichten Textzeilen eröffnete die Bremer Musikband »Yankees« 1965 den Beat-Club, eine neue Fernsehshow von Radio Bremen, ergatterte einen Plattenvertrag und landete einen bundesweiten Hit. Halbstark – das war im Jargon der 1950er-Jahre ein Synonym für jenes jugendliche Verhalten, welches mit der Erwachsenenwelt der Nachkriegsgesellschaft auf Konfrontationskurs ging. Halbstark stand für Rowdytum, latente Kriminalität, Unangepasstheit verbunden mit modischen Attributen wie Lederjacke, Nietenhose und »Schmalztolle«. Der Beat-Club, die »Yankees« und ihr Hit »Halbstark« werden natürlich in dem von Detlef Michelers verfassten Band über die Bremer Jugend- und Musikkultur der 1950er- und 1960er-Jahre ausführlich behandelt. Aber auch weniger bekannte Bremer Bands und Auftrittsorte sind in dem reich bebilderten Werk zu finden. Allein 60 namentlich aufgeführte Zeitzeugen – von der ehemaligen Senatorin für Jugendangelegenheiten, Annemarie Mevissen, bis hin zu Lokalgrößen wie Frankie Bartelt von den »Yankees« – hat der Autor in den Jahren 1993 bis 1996 befragt. Die Gespräche verarbeitete er zunächst zu drei Hörfunkfeatures und nun zu einem Buch. Michelers, Jahrgang 1942 und als Teenager in Bremen aufgewachsen, ist wie schon in dem 2002 erschienenen Vorgängerwerk über die 68er-Bewegung »Draufhauen, Draufhauen, Nachsetzen! Die Bremer Schülerbewegung, die Straßenbahndemonstrationen und ihre Folgen 1967/1968« Autor, Zeitzeuge und Kommentator zugleich. Sein Anliegen ist es weniger, einen ausgewogenen zeitgeschichtlichen Überblick über die lokale Musikszene zwischen Mainstream und Nische zu geben, sondern vielmehr, das Neuartige dieser Bewegung und die außerordentliche Bedeutung für den Einzelnen herauszustellen und dabei eine Vielzahl von (größtenteils männlichen) Zeitzeugen zu Wort kommen zu lassen. Dass der Autor dabei nicht mit persönlichen Kommentaren spart, macht die Lektüre unbedingt unterhaltsam. Auch wenn sich eine Geschichte der Jugendkultur(-en) nur schwer auf Eckdaten reduzieren lässt, begrenzen zwei zentrale Ereignisse der westdeutschen Nachkriegsgeschichte den zeitlichen Rahmen: 1954, die gewonnene Fußballweltmeisterschaft als Initialzündung für den wirtschaftlichen Aufschwung und 1968 als Beginn einer neuen Protestkultur.

Mitte der 1950er-Jahre versetzte eine neue Musikrichtung aus den USA die heimische Jugend in rhythmische Verzückerung, der Rock 'n', Roll war in Bremen angekommen. Mit der Musik von Elvis Presley kopierten Jugendliche auch den Habitus der amerikanischen Vorbilder, so kam es 1956 im Ostertorviertel – wie bereits in anderen deutschen Städten – nach Kinovorführung

gen von Bill Haleys »Rock around the clock« (zu deutsch: »Außer Rand und Band«) zu Zusammenstößen zwischen jungen Rockfans und der Polizei. Die Mehrheit der älteren Generation hatte für solche Ausschreitungen erwartungsgemäß wenig Verständnis und diffamierte die neue Musik als »Negertamam«. Laut Klappentext soll fast jeder zweite Bremer Jugendliche in einer Band gespielt haben, die große Anzahl von mehr oder weniger spontan gegründeten Coverbands und Auftrittsmöglichkeiten in und um Bremen spricht für sich. Michelers zeichnet das Bild einer vielgestaltigen Musikszene, bei der jeder Stadtteil seine lokalen Größen hatte, die meist im örtlichen Jugendheim ihre ersten musikalischen Gehversuche starteten und sich später in den zahlreichen Clubs in Bremen und vor allem im Bremer Umland tummelten. Bei ihren Auftritten handelte es sich weniger um Konzerte nach heutigem Verständnis, sondern vielmehr um die musikalische Begleitung von Tanzveranstaltungen. Die meisten Bands spielten keine eigenen Stücke, sondern beschränkten sich nach Publikumsgeschmack auf das Nachspielen von aktuellen Hits. Einschlägige Adressen für Rock 'n' Roll und Livemusik in Bremen waren der »Club 99«, eine über dem City-Kino am Herdentorsteinweg gelegene Etage oder die »Gaststätte Elmers« in Uphusen, von Insidern auch »Schuppen 17« genannt, weil amerikanische Besatzungssoldaten die geräumte Tanzdiele als Lagerschuppen Nr. 17 markierten bzw. dort am Wochenende junge Hafenarbeiter ihren Lohn verfeierten. Auch die heute noch existierende »Lila Eule« war bereits ein gefragter Veranstaltungsort für Jazzmusik und das heutige Bürgerhaus Weserterrassen nannte sich nach großem Hamburger Vorbild »Star-Club«.

In den 1960er-Jahren grassierte unter Bremer Oberschülern der Skiffle-Virus. Der von Jazz-, Blues- und Countryelementen beeinflusste Musikstil zeichnete sich insbesondere dadurch aus, dass er auf umfunktionierten Alltagsgegenständen wie Waschbrett und Teekistenbass gespielt wurde – Instrumente, die einfach zu spielen und zu beschaffen waren. In diesem Zusammenhang avancierte das Bremer Konzerthaus »Die Glocke« zur gefragten Adresse, dort wurde auf großer Bühne der lokale Skiffle-Wettbewerb ausgetragen. Diese Skiffle Sessions erfreuten sich noch bis Mitte der 1960er-Jahre großer Beliebtheit, als woanders längst die britisch beeinflusste Beatmusik dominierte.

Im Zuge der Beatleswelle entstanden in Bremen über fünfzig Beatbands, meist in der klassischen Besetzung mit zwei Gitarren, einem Bass und einem Schlagzeug. Sie nannten sich »Rascals«, »Blackbirds«, »Bobbies«, »Beethoven«, »Mushrooms« oder »Germans«, eine Band, die nach einem Wettbewerb im Hamburger Star-Club den Titel deutsche Vize-Beatles tragen durfte. Leider wird zwischen reinen Schüler- und Amateurgruppen und den auf professionellen Erfolg ausgerichteten Bands nicht weiter differenziert, denn die wenigsten Nachwuchsmusiker verfolgten später eine berufliche Karriere im Musikgeschäft. Der Siegeszug der Diskotheken läutete schließlich das Ende der Livemusik und der Rock- und Beat-Ära ein.

Jede Menge Zeitgeist und Lebensgefühl vermitteln auch die 386 (!) Abbildungen, die den Band üppig illustrieren, aber leider nicht immer optimal reproduziert wurden. Besondere Aufmerksamkeit verdienen neben den zahlreichen Porträtaufnahmen vor allem die liebevoll archivierte »Schätze« aus dem Bereich der Fankultur: Briefe, Visitenkarten, Tourneeplakate. Der 40 Seiten starke, bebilderte Anhang enthält ein Bandverzeichnis, welches durch die vielen Um- und Neubesetzungen komplizierter anmutet als der Stammbaum so manchen Adelsgeschlechts, eine Diskografie (Veröffentlichungsliste der Bands), ein Personen- bzw. Bandregister sowie eine Aufstellung der wichtigsten Veranstaltungsorte in und um Bremen. Eine echte Bereicherung für das Buch wäre eine Begleit-CD gewesen, schließlich wird hier so viel über Musik erzählt.

Eva Determann

Niehoff, Lydia: 200 Jahre Schünemann. Die Geschichte des Bremer Druck- und Verlagshauses Carl Ed. Schünemann KG 1810–2010. Bremen: Schünemann 2009. 248 S.

Als Carl Heinrich Schünemann (1780–1835) mit dem Erwerb einer Vegesacker Spielkartenfabrik in das Druckerei- und Verlagsmetier einstieg, legte er den Grundstein für eine bis heute erfolgreiche Firma. Den Weg dieses Unternehmens zeichnet die bekannte Wirtschafts- und Regionalhistorikerin Lydia Niehoff in einer ebenso übersichtlich gegliederten wie gut geschriebenen Firmengeschichte nach. Die Autorin bettet ihre Schilderung in die wirtschaftliche und politische Geschichte Bremens im 19. und 20. Jahrhundert ein; auch Aspekte der Familiengeschichte kommen nicht zu kurz.

Breit würdigt das Buch die technischen Leistungen des Mitinhabers Carl Eduard Schünemann II (1884–1980), der mit seinem Verfahren zum Dreifarbtiefdruck eine Pionierleistung vollbrachte. Ob diese patentierte Erfindung sich auch in Form von Lizenzgebühren rentierte, lässt Frau Niehoff leider offen. Der Norddeutsche Lloyd, einer der wichtigsten Kunden, wusste die Qualität in jedem Fall zu schätzen – die Werbung für Atlantikpassagen mit der »Columbus«, »Europa« und »Bremen« wurde so wirkungsvoller. Neben dem Druck von Firmenprospekten und anderen Akzidenzarbeiten, wie zum Beispiel dem Druck von Geldnoten während der Inflationszeit, war und ist Schünemann als Verlag tätig. Besondere Werke des Verlagsprogramms lässt die Autorin Revue passieren: Zahlreiche Bremensien, darunter das opulente Werk »Bremen und seine Bauten«, haben unter Binnen- wie Butenbremern interessierte Leser gefunden. Andere Veröffentlichungen, beispielsweise Rotermunds »Lexikon aller Gelehrten« (1818) oder das Bremer Adressbuch, stiften für den Lokalhistoriker noch immer großen Nutzen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde

die Backlist durch den Aufkauf der »Sammlung Dieterich« erweitert, die bis 1982 in der Verantwortung des Verlagshauses an der Schlachte blieb. Und auch bemerkenswerte Veröffentlichungen ohne Bezug zum Heimatort des Verlags wurden verlegt, wie zum Beispiel eine Übersetzung der frivolen Barbarella- und Jodelle-Comics aus Frankreich. Aktuelle Betätigungsfelder sind die Herausgabe von Sprachzeitungen sowie der Vertrieb von Kunstrepliken.

Breiten Raum widmet die Autorin sinnvollerweise dem Geschäftsfeld, dessen Bedeutung weit über den engen Rahmen einer Firmengeschichte hinausweist, dem Auftreten als Zeitungsverlag. Schon während der französischen Besatzungszeit, unter den Bedingungen einer strengen Zensur, machte der spätere Schünemann-Verlag seine ersten Gehversuche, die der restituierte Senat unter Bürgermeister Johann Smidt allerdings schnell beendete. Erst über zwei Jahrzehnte später übernahm Schünemann den Druck der »Bremer Nachrichten«, nach langen Verhandlungen mit dem Senat in voller redaktioneller Verantwortung erst ab 1860. Die »Weser-Zeitung« als handelspolitisches Blatt folgte 1844; sie erwarb sich schnell einen guten Namen und zog findige Schreiber an. Gleichwohl setzten Zensur, Konzessionsrecht und Verkündigungswesen dem publizistischen Wirken noch lange Zeit enge Grenzen und gaben dem Senat die Möglichkeit, aus politischen und wirtschaftlichen Gründen Einfluss auf Gliederung, Gestaltung und Inhalt der Presseorgane zu nehmen. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise musste die »Weser-Zeitung« eingestellt werden. Das NS-Regime bedeutete das vorläufige Ende der parteilich unabhängigen, aber national-konservativ positionierten »Bremer Nachrichten«, die 1936 in einem Pressetrust unter Führung der nationalsozialistischen Parteipresse aufgingen. Dass die Verlagsleiter mit viel Flexibilität vergeblich versucht hatten, das Erscheinen ihrer Tageszeitung auch unter den Bedingungen der Diktatur zu sichern, wurde nach 1945 zu einem Stolperstein für den Neuanfang. Denn erst 1949, nach dem Ende der Besatzungszeit, konnten die »Bremer Nachrichten« wieder erscheinen; der »Weser-Kurier« war zu diesem Zeitpunkt fünf Jahre lang praktisch ein Monopolblatt gewesen und hatte sich gut etablieren können. Es folgten Auseinandersetzungen mit dem bremischen Senat vor der Wiedergutmachungskammer und mit dem »Weser-Kurier«, der in den ersten Jahren auf Geheiß der Besatzungsbehörden in den Räumen des im Laufe der Unternehmensgeschichte vielfach umgebauten und erweiterten Verlagshauses hergestellt worden war. Ihre alte Stellung konnten die »Bremer Nachrichten« nicht wieder erlangen; 1974 wurden sie an das Verlagshaus des »Weser-Kuriers« verkauft. Dies bedeutete den Rückzug der Schünemanns aus dem Zeitungsgeschäft.

Eine als Festschrift aufgelegte Unternehmensgeschichte unterliegt natürlich den Spielregeln des Genres, und so kommen eine kritische Würdigung der Position des Unternehmens auf dem (Zeitungs-)Markt und eine Betrachtung der Konkurrenten nur am Rande vor. Auch erfährt der Leser wenig über die Rezeption der Verlagsprodukte durch das Publikum. Gleichwohl kann das

Buch, ebenso wie die Detailstudien von Rolf Engelsing, Hartwig Gebhardt und anderen, als ein Beitrag zu der noch genauer zu erforschenden Geschichte des »Strukturwandels der Öffentlichkeit« (Jürgen Habermas) in der Freien Hansestadt Bremen gelesen werden.

Jörn Brinkhus

Pedron, Anna Maria: Amerikaner vor Ort. Besatzer und Besetzte in der Enklave Bremen nach dem Zweiten Weltkrieg (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 70). Bremen: Staatsarchiv Bremen 2010. 404 S.

Bremen und Bremerhaven nahmen in Norddeutschland nach dem Zweiten Weltkrieg eine Sonderrolle ein: Während das gesamte nördliche Gebiet der späteren Bundesrepublik britisch besetzt war, hatten sich die Amerikaner mit der »Enklave Bremen« die Kontrolle über die Häfen an der Weser gesichert, die ihnen zur Abwicklung des Nachschubs notwendig schienen. Bis heute ist das von Bedeutung, denn diese Konstellation führte wesentlich mit dazu, dass schließlich ein eigenständiges Bundesland Bremen entstand. Wie die amerikanische Anwesenheit jedoch das Leben in der Enklave bestimmte und wie die Kontakte im Alltag aussahen, wurde bislang nicht einer umfassenden wissenschaftlichen Betrachtung unterzogen, auch wenn die vorliegenden Bildbände¹ und Erinnerungsberichte von Zeitzeugen darauf hinweisen, dass die Begegnungen zwischen Besatzern und Besetzten intensiv und nachhaltig waren.

Die Autorin zeichnet in ihrer Arbeit auf einer soliden Quellengrundlage dieses Stück Alltagsgeschichte nach, wobei sie auf die Verhältnisse in der Stadt Bremen fokussiert, aber auch Bremerhaven und andere Orte der Enklave am Rande mit einbezieht.² Berücksichtigt wurden sowohl Akten US-amerikanischer Stellen wie der Militärregierung und der Truppenleitungen als auch Akten deutscher Verwaltungsstellen, aber auch zeitgenössisches Schrifttum (Zeitungen) und Erinnerungsberichte von Zeitzeugen, die die Autorin entweder selbst generierte oder aus den Oral-History-Archiven in den USA gewinnen konnte.

Nach einem Überblick über Quellenlage und Forschungsstand beschreibt die Autorin zunächst, wie die Besatzungssituation zustande kam, die bis zum Ende der 1940er-Jahre den politischen und institutionellen Rahmen des All-

1 Georg Schmidt: *Als Bremen amerikanisch war. Zwischen Krieg und Wirtschaftswunder. Bilder von 1945 bis 1950*, Bremen 1989.

2 Ein auf Bremerhaven bezogenes Pendant zu dieser Arbeit bietet Rüdiger Ritter: *Vorort von New York? Die Amerikaner in Bremerhaven*, Bremerhaven 2010.

tagslebens bilden sollte. Dabei geht sie zunächst von den alliierten und insbesondere den US-amerikanischen Planungen für das Nachkriegsdeutschland aus, die die Grundlage für die Entstehung der Enklave Bremen bildeten. Für die alltagsgeschichtliche Perspektive besonders wichtig ist die Betonung des Anti-Fraternisierungsgesetzes und seines Scheiterns. Hatten amerikanische Befehlsstellen den Soldaten zunächst jeden engeren Kontakt mit der deutschen Bevölkerung verboten, so erwies sich schon in den ersten Tagen das beiderseitige Kontaktbedürfnis – aus welchen Gründen auch immer – als stärker, sodass die hier behandelte Zeit von Zeitzeugen als eine Periode intensiver Begegnung erinnert wird. Auch wenn die Ankömmlinge von den Einheimischen oft einfach als »Amerikaner« titulierte wurden, waren die Verhältnisse komplizierter. »Die Amerikaner« in Bremen bestanden aus einer Reihe unterschiedlicher, miteinander sogar rivalisierender Verbände, die die Autorin voneinander abgrenzt: zum einen die Militärregierung selbst, dann die *Navy Task Force*, eine Einheit, die den reibungslosen Hafenbetrieb sichern sollte, weiters die 29. Infanteriedivision, die hauptsächlich die US-amerikanische Präsenz in der Fläche garantierte, sowie sonstige kleinere militärische Verbände und verschiedene zivile Gruppen.

Diesen Entwicklungen stellt die Autorin die Ereignisse auf deutscher Seite gegenüber: Nach einer kurzen Charakterisierung der nationalsozialistischen Herrschaft in Bremen beschreibt die Autorin das Verhalten der Bevölkerung angesichts der heranrückenden Front, den Einmarsch der Besatzer und die ersten Eindrücke und Begegnungen. Begegnungen zwischen Ankömmlingen und Einheimischen erfolgten in allen Lebensbereichen, und das stellt jeden Betrachter dieses Zeitraums vor die Notwendigkeit einer Systematisierung, sollen hier nicht einfach Episoden aneinandergereiht werden.

In den folgenden beiden Teilen entwirft die Autorin ein Panorama der Kontakte zwischen Besatzern und Besetzten, das sie mit einer Unterteilung auf zwei Ebenen zu systematisieren sucht. Auf der oberen Ebene unterscheidet sie zwischen institutionalisierten und offiziellen Kontakten einerseits und Begegnungen im Alltag andererseits. Dabei wird deutlich, dass die Nachkriegsgeschichte Bremens auch eine deutsch-amerikanische Begegnungsgeschichte ist. Die Autorin isoliert exemplarische Begegnungsorte, an denen sie wesentliche Facetten des Kontakts darstellt. Im Begegnungsort »Rathaus« beschreibt die Autorin den politischen Neuanfang und die Auswirkungen US-amerikanischer Herrschaftspraxis, im Begegnungsort »Hafen« nimmt sie die zentrale Lebensader Bremens und Bremerhavens in den Blick und beschreibt nicht nur die Rolle der Amerikaner beim wirtschaftlichen Neuanfang, sondern auch die Hoffnungen und Erwartungen, die sich aufseiten der Deutschen daran knüpften, etwa wenn man das Bremer Selbstbild der »Vorstadt von New York« hervorkehrte.

Die Begegnungsorte »Kaserne«, »Gericht« und »Amerika-Haus« stehen jeweils symbolisch für weitere Kontaktbereiche. Am Beispiel der »Kaserne« zeigt

die Autorin auf, dass Begegnung und Abgrenzung dicht nebeneinanderlagen: Einerseits war der militärische Bereich für Deutsche prinzipiell unzugänglich, sodass sich hier gleichsam eine amerikanische Parallelwelt entwickelte, andererseits kam es in Gestalt der »Camp Followers« doch wieder zu einer Vielzahl von Begegnungen mit der deutschen Bevölkerung. Besonders hervorzuheben ist der Abschnitt über das »Gericht«, in dem die Autorin nicht nur die bereits gut aufgearbeitete Entnazifizierungsproblematik behandelt, sondern diese in Beziehung zum US-amerikanischen Gerichtswesen jener Zeit setzt, ein Teilthema, das bislang noch nicht Gegenstand wissenschaftlicher Betrachtungen war. Der Abschnitt »Amerika-Haus« steht schließlich stellvertretend für die Bemühungen der Amerikaner, die Umerziehung nicht nur auf dem juristisch-administrativen, sondern auch auf edukativem Wege zu erreichen: einmal durch das Amerika-Haus selbst, dann aber auch durch deutsch-amerikanische Klubs und Vereine. Eine besondere Rolle spielte das Programm der *German Youth Activities*, das jedem Soldaten die Möglichkeit bot, als Leiter einer Jugendgruppe deutschen Kindern demokratische Ideale nahezubringen.

Im Unterkapitel »Alltag im Wiederaufbau« betrachtet die Autorin die Begegnungsbereiche »Kneipe«, »Straße« und »Wohnhaus«. Bei diesen Bereichen handelt es sich jeweils um Milieus, die Begegnungen ganz unterschiedlicher Art Raum boten. In den Bars und Kneipen trafen Deutsche und Besatzungssoldaten auf eine ganz andere Weise aufeinander als auf der Straße, wo gerade zu Beginn das Machtgefälle noch deutlich spürbar war. Das Milieu »Kneipe« war sowohl Ort des musikalischen Kulturkontakts als auch Rückzugsraum für deutsch-amerikanische Paare. Letztere wiederum sahen sich auf der »Straße« oft Anfeindungen sowohl von deutscher als auch von amerikanischer Seite ausgesetzt. Wichtig ist die Behandlung der Rolle des Gerüchts als wesentlicher Faktor für das Zustandekommen der öffentlichen Meinung. Das Kapitel »Wohnhaus« verdeutlicht, dass zwar die Amerikaner in Form der Kaserne einen Rückzugsraum hatten, die Deutschen aber nicht: Wohnraum wurde beschlagnahmt, Wohnraumknappheit blieb ein beherrschendes Thema in den Nachkriegsjahren.

Angesichts der Fülle der alltäglichen Geschehnisse ist es selbst bei einer solchen Kategorisierung nicht einfach, zu generalisierenden Aussagen zu gelangen. Die Autorin löst dieses Problem, indem sie Grundzusammenhänge an exemplarischen Einzelheiten aufzeigt. So sind eine »Explosion im Polizeipräsidium«, die Diskussion um die Räume im Kupferstich-Kabinett oder der »Hilferuf einer Straße« hier nicht nur auf einer ersten, ereignisgeschichtlichen Ebene zu sehen, sondern zeigen übergeordnete Zusammenhänge auf. Die Autorin weist darauf hin, dass sich die Situation gegen Ende der Besatzungsherrschaft schon bald entspannte, weil einige wichtige Spannungspunkte abgebaut werden konnten oder aufgrund einer Veränderung der Rahmenbedingungen wegfielen. Interessant ist ihr Hinweis darauf, dass die »amerikanische

Zeit« Bremens anscheinend bald schon »kein Ort der Erinnerung« mehr war, wie sie am Beispiel der Weigerung des Senats belegt, eine Straße nach einem US-Kommandeur zu benennen. Augenscheinlich kam es in Bremen nicht zu einer Glorifizierung der US-Anwesenheit wie es beispielsweise in Bremerhaven der Fall war – eine wichtige Erkenntnis, die zur Frage nach den Gründen anregt, was hier aber nicht weiter verfolgt wird.

Der Autorin ist es gelungen, mit ihrer Darstellung der US-Besatzung in Bremen eine kenntnisreiche Detailstudie zu schreiben, an der künftige Untersuchungen zum Thema nicht vorbeigehen können. Sie zeigt auf, wie wichtig der kurze Zeitraum der amerikanischen Präsenz nicht nur für die politischen Weichenstellungen zu Beginn der Bundesrepublik Deutschland war, und sie macht auch deutlich, dass man die Bremer Nachkriegsjahre gar nicht begreifen kann, ohne die Tatsache der amerikanischen Anwesenheit mit einzubeziehen. Ihre Arbeit stellt somit ein begrüßenswertes Korrektiv und eine substantielle Erweiterung der bereits existierenden Literatur zu diesem Thema dar.

Malte Ritter

Skalecki, Georg: Rathaus Bremen. (Edition Axel Menges. Opus 69). Stuttgart/London: Menges 2009. 72 S.

Ein weiteres Rathaus-Buch? Fast ist man geneigt, sich zu fragen, ob es wirklich Bedarf an weiterer Literatur zum Bremer Rathaus gibt, das doch in allen Bremen-Büchern prominent behandelt wird und auch in manchem separaten Bildband monografisch bearbeitet wurde. Doch spricht das hier kurz vorzustellende Werk für sich und beansprucht zu Recht einen besonderen Platz in der Bremer Rathaus-Literatur. So ist es zunächst kein Produkt eines lokalen Bremer Verlages, sondern ein Reihenwerk, das in einer renommierten kunsthistorischen Reihe der Edition Axel Menges in Stuttgart als Opus 69 erschienen ist. Der Aufbau des Bandes im Kunstbuchformat ist streng und schlicht: Einem ca. 20 Seiten umfassenden Textblock in Deutsch und Englisch mit einer knappen, aber konzisen Einleitung in die Bau- und Nutzungsgeschichte des Denkmals folgen einige Grundrisse und dann auf ca. 50 Seiten eine großformatige Bildstrecke mit jeweils kurzen zweisprachigen Erläuterungstexten.

Für die wissenschaftliche Qualität der Einleitung steht der Name des Landeskonservators Georg Skalecki, der seit Jahren von Amts wegen über Bremens Welterbe wacht. Seine Ausführungen sind frei von den in der Bremen-Literatur nicht eben selten anzutreffenden fragwürdigen Superlativen und auch fern jedem lokalpatriotischen Überschwang; konzentrierte, wissenschaftlich präzise Sachinformation bestimmt den eng gesetzten, zweispaltigen Textblock. Die Gewichtung der Text- und Bildseiten macht aber deutlich: In diesem Buch

stehen die Bilder klar im Vordergrund, auch wenn sie erst nach dem Einleitungstext beginnen. Und tatsächlich hat man in wohl noch keinem Buch zum Bremer Rathaus eine so ruhige, konzentrierte und aus einem Guss produzierte Bildstrecke geboten bekommen. Hier ist nichts rausgeputzt und hochglänzend, und dennoch strahlt das Baudenkmal aus sich heraus eine ruhige Schönheit und Kraft aus, die einladend und doch würdevoll distanziert ist. Sowohl Altes als auch Neues Rathaus sehen sich somit bestens in Szene gesetzt, in weichem Licht fotografiert, aber nicht fälschlich weich gezeichnet. Die Motivauswahl lässt Sinn und Sorgfalt erkennen, anstatt zu lange in den Prunkräumen zu verweilen, werden von Keller bis Obergeschoss alle funktional wichtigen Bauteile berücksichtigt.

So wird dieser Band die Ästheten unter den Bremensien-Freunden ansprechen, er ist aber auch für all diejenigen ein Tipp, die einmal ein schönes zweisprachiges Stück Bremen erwerben oder verschenken möchten.

Konrad Elmshäuser

von Reeken, Dietmar: »... gebildet zur Pflege der landesgeschichtlichen Forschung« 100 Jahre Historische Kommission für Niedersachsen und Bremen 1910–2010. Mit Verzeichnissen zur Geschichte der Historischen Kommission von Uwe Ohainski (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Bd. 255). Hannover: Hahn-sche Buchhandlung 2010. 232 S.

Die Historische Kommission für Niedersachsen und Bremen feierte 2010 ihr 100-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass erschien eine Darstellung ihrer Geschichte, verfasst von dem Historiker an der Universität Oldenburg Dietmar von Reeken.

Der Darstellung der Geschichte der Kommission sind 125 Seiten gewidmet, beginnend mit der Gründung, die 1909 aus Hannover angestoßen und von Karl Brandt in Göttingen, der dann auch der erste Vorsitzende wurde, ins Werk gesetzt wurde. Von der Gründung berichtete der Bremer Archivar Wilhelm von Bippin dem Senat, der sich auf seinen Rat beteiligte, nachdem die Initiatoren von einer allzu engen Bindung an die preußische Provinzialregierung in Hannover, die man zur finanziellen Unterstützung benötigte, abgerückt waren. Als Verein unter dem Namen »Historische Kommission für die Provinz Hannover, das Großherzogtum Oldenburg, das Herzogtum Braunschweig, das Fürstentum Schaumburg-Lippe und die Freie Hansestadt Bremen« wurde sie konstituiert. Stifter und Patrone sollten die Finanzierung der Kommissionsarbeit sicherstellen. Wissenschaftliche Projekte wie Atlasarbeiten und ein Historisch-geografisches Ortslexikon sollten im Mittelpunkt stehen.

Im zweiten Teil, dem Hauptteil, wird auf 87 Seiten eine systematische Geschichte der Kommission geboten, gegliedert in Organisation, Probleme und Forschungsschwerpunkte. Unter der Organisation sind die Satzungen, die Mitglieder und Organe und die Tagungen verstanden, unter den Problemen sind die Finanzen, die Regionalinteressen und das Selbstverständnis abgehandelt. Zu den Satzungsänderungen gehören auch die Namensänderungen: 1947 nannte sie sich »Historische Kommission für Niedersachsen« (mit Bremen und den alten Landesteilen in Klammern) und erst seit 1973 trägt sie den heutigen Namen, der Bremen gleichberechtigt nennt. Die Probleme resultierten nicht zuletzt daraus, dass es ein Land Niedersachsen bis 1946 nicht gab, also zwischen den beteiligten Ländern und Regierungen ein besonderer Abstimmungsbedarf bestand, der aber auch nach 1946 zur Berücksichtigung der regionalen Interessen vermindert fortbesteht. Die Forschungsschwerpunkte haben sich mit der Zeit verlagert, vor allem aber vermehrt: Für die Projekte wurden 39 Reihen eröffnet, darunter die Hochschulmatrikel, die Bibliografien, die Lebensbilder, die Kopfsteuerbeschreibungen, die »Quellen und Untersuchungen« (zur Neuzeit wie zum Mittelalter). Das Niedersächsische Jahrbuch für Landesgeschichte erscheint seit 1924 als jährliches Organ. Zu den noch nicht abgeschlossenen Projekten gehören die »Geschichte Niedersachsens« (seit 1977) und »Niedersachsen 1933–1945« (seit 1986). Unter den mittelalterlichen Quellenpublikationen erschienen seit 1979 über 30 Urkundenbücher.

Der dritte Teil, die »chronologische Geschichte«, der eigentlich an den Gründungsabschnitt anschließt, umfasst nur 27 Seiten, weil vieles im systematischen Teil bereits behandelt wurde. So konnte hier die Geschichte im »Dritten Reich« und in der Nachkriegszeit in den Mittelpunkt gestellt werden. Darin wird das Verhältnis der Kommission (und nicht zuletzt ihres langjährigen Vorsitzenden Georg Schnath) zum Nationalsozialismus untersucht, mit den Komponenten Anpassung und dennoch anspruchsvolles Beharren. Dass danach auch Krisen und Reformen zur Geschichte gehören, wundert nicht.

Das Buch gewinnt an Wert durch die 74 Seiten Verzeichnisse von Uwe Ohainski, die der Darstellung angefügt sind: die Stifter und Patrone, der Vorstand und die Mitglieder, die Jahrestagungen und die Veröffentlichungen. Fragt man auf dieser Grundlage nach dem Bremer Anteil an der Kommission, so fällt bei den Veröffentlichungen auf, dass Bremen eher unterrepräsentiert ist. Die »Regesten der Erzbischöfe von Bremen« (seit 1928), das Geschichtliche Ortsverzeichnis des Landes Bremen (1964), manche kommentierte Quelleneditionen (Johann Hemelings »Diplomatarium fabricae ecclesiae Bremensis« 1988, das Nekrolog der St. Ansgarii-Kirche 2001) und eine Abhandlung zu Erzbischof Ansgar (2008) waren für Bremen von besonderem Interesse. Bei den Mitgliedern sieht es etwas positiver aus: Unter den 756 Kommissionsmitgliedern, die 2010 gezählt wurden, finden sich etwa 50 aus Bremen und Bremerhaven.

So präsentiert sich diese Jubiläumsschrift nicht nur als ein gelungener Bei-

trag zur Verbandsgeschichte der (Landes-)Historiker, sondern auch als Nachschlagewerk zum Personal und zur Produktivität der Kommission.

Adolf E. Hofmeister

Riemer, Dieter: Die Pipinsburg prope villam dictam Syverden. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW 2010. 62 S.

Die Ringwallanlage bei Sievern nördlich von Bremerhaven galt als Prototyp einer sächsischen Ringwallburg aus dem 8./9. Jahrhundert. Der Name Pipinsburg findet sich erst 1604 auf einer Karte von Dilich. Carl Schuchhardt führte von 1906 bis 1908 Grabungen durch, im Inneren fand er die Reste mehrerer Häuser und Keramik, die er anfangs in das Ende des 8. Jahrhunderts datierte (danach etwas später), sodass er sie als sächsische Herrenburg gegen die Franken ansprach. Weitere Keramikfunde belegen eine Nutzung auch in wesentlich späterer Zeit, und der Verfasser stützt mit guten Gründen die These, dass der Ringwall auch für die 1343/44 vom Bremer Erzbischof und den Herren von Bederkesa gegen die Wurster erbaute »Siverdesborch« genutzt wurde. Er gibt einen Überblick über die Forschungsgeschichte, diskutiert die archäologischen Befunde, gibt Quellen und Nachrichten (seit 1343) im Wortlaut wieder, bildet Karten und Fotos der Pipinsburg ab – von der Dilich-Karte bis zu einer Vermessung von 2004 – und nennt eine umfangreiche Spezialliteratur. Er vermutet, dass die Burg Anfang des 9. Jahrhunderts zu einer fränkisch-sächsischen Burgenkette auf der Hohen Lieth gehörte und dann im 9./10. Jahrhundert zur Abwehr der Normannen diente und dass »die späteren Ritter von Bederkesa ursprünglich auf der Pipinsburg saßen« (S. 41). Seine Abb. 14 (S. 35) gibt irrtümlich einen Plan der Grabungsflächen (nicht der Besiedlung) im Inneren der Pipinsburg wieder; der Plan Schuchhardts mit den ergrabenen Siedlungsresten¹ fehlt.

Insgesamt handelt es sich um eine materialreiche, instruktive Schrift über ein markantes Kulturdenkmal.

Adolf E. Hofmeister

Ritter, Rüdiger: Vorort von New York? Die Amerikaner in Bremerhaven. Bremerhaven: Nordwest 2010. 372 S.

Die direkte Nachkriegszeit erfreut sich unter Zeithistorikern seit den späten 1970er-Jahren großer Beliebtheit: Neben zahlreichen Überblicksdarstellungen

1 Auf diesen sind die S. 62 zu Abb. 14 gegebenen Nachweise zu beziehen.

zur Besatzungspolitik in den einzelnen Zonen und Spezialuntersuchungen zu unterschiedlichen Politikfeldern findet auch die Regional- und Lokalgeschichte das Interesse der Forschung. Dabei gibt es Studien, die wie zum Beispiel Nina Verheyens Buch (Diskussionslust. Eine Kulturgeschichte des besseren Arguments) quasi en passant bei der Behandlung eines größeren Themas auch einen lokalhistorischen Ertrag abwerfen. Oder der Autor nimmt sich, wie Michael Ahrens (Britten in Hamburg), eine einzelne Stadt als Untersuchungsgegenstand, um örtliche Strukturen nachzuzeichnen. Für die amerikanische Enklave Bremen liegen nun zwei Studien vor, die Lokalgeschichte in größere Bezüge einzuordnen versuchen: Anna-Maria Pedrons Untersuchung über die Alltagsgeschichte der amerikanischen Besatzungsherrschaft in der Enklave Bremen, die schwerpunktmäßig die Hansestadt in den Blick nimmt, und das Buch von Rüdiger Ritter über das jahrzehntelange Wirken der Amerikaner in Bremerhaven.

Mit anderen methodischen Werkzeugen, nämlich der Analyse von Kulturtransfer und Mythenbildung, bearbeitet der Verfasser fast die gleichen Themen für Bremerhaven, die Frau Pedron in ihrer Bremen-Studie unter einer alltagsgeschichtlichen Perspektive verhandelt. Ritters Studie stützt sich auf eine breite Auswertung der Bremerhavener Archivalien; auf einen Archivbesuch in Bremen oder Washington hat der Autor verzichtet. Erwähnenswert sind die Benutzung der im Evangelisch-Lutherischen Landeskirchlichen Archiv in Hannover vorhandenen Visitationsakten (eine für sozial- und alltagsgeschichtliche Fragestellungen sehr ergiebige, aber selten herangezogene Quellenart) sowie die zahlreichen Auskünfte und Hinweise ehemaliger US-Soldaten. Die Wiedergabe von Zitaten und die reiche Bebilderung tragen zur Anschaulichkeit der Darstellung bei, die sich durch Bandbreite der Themen und deren gründliche Behandlung auszeichnet.

Die (in manchen Passagen etwas langatmige) Studie setzt chronologisch mit der Besetzung Bremerhavens durch die britische Armee und der Gründung der unter amerikanischer Hoheit stehenden Enklave ein, um dann mit einer Organisationsgeschichte der Truppeneinheiten und einer Topografie der US-Einrichtungen einen guten Überblick über die Leistungen der in Bremerhaven stationierten Transport- und Logistikeinheiten und das Leben der Soldaten zu geben. Dann wird das Verhältnis zwischen Deutschen und Amerikanern anhand zahlreicher Alltagssituationen beleuchtet: Lebensmittelversorgung auf dem bewirtschafteten legalen Markt, auf dem Schwarzmarkt und durch Care-Pakete; die Amerikaner als Arbeitgeber; die Beschlagnahme von Wohnraum; Re-Education im Spannungsfeld von Entnazifizierung und offizieller Kultursowie Jugendarbeit; Fraternalisierung und Heiraten; Austausch in der Kneipen- und Musikszene. Nach einem kurzen instruktiven Exkurs über die Einschätzung Bremerhavens durch die G.I.s behandelt die Arbeit Problemfelder und Konflikte im Verhältnis zwischen Deutschen und Amerikanern, aber auch die Bemühungen beider Seiten, durch Gespräche zu einem sachlichen Ausgleich

zu gelangen und mittels offizieller Veranstaltungen wie Truppenparaden, Volksfesten und anderen Feierlichkeiten auch eine emotionale Bindung zwischen Bevölkerung und Bündnistruppen aufzubauen. Dass diese Bindungen durchaus strapazierfähig waren, zeigt der Autor in seinem Ausblick anhand der in Bremerhaven zwar auch vorkommenden, aber nicht sehr verbreiteten Proteste gegen den Vietnamkrieg. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Stützpunkt in Bremerhaven aber schon an Bedeutung verloren: Die Anzahl der stationierten Soldaten war geschrumpft, ohnehin wurde der Personentransport nun durch Flugzeuge, nicht mehr mittels Schiffen abgewickelt. Auch sorgte der fallende Dollarkurs dafür, dass die US-Soldaten an ökonomischer Potenz verloren. Der Nimbus der USA als prosperierender Volkswirtschaft war verblasst, bevor die letzten Amerikaner im Jahr 1993 abzogen.

Die Studie von Ritter ergänzt und differenziert die Ergebnisse der Untersuchung von Frau Pedron, aber auch die der älteren Literatur von Andreas Röpcke und anderen Autoren: Das Nebeneinander von amerikanischer Oberhoheit, britischen Militärbehörden und deutscher Stadtverwaltung in der unmittelbaren Nachkriegszeit lässt sich in der Unterweserstadt besonders gut studieren. So führte die besondere staatsrechtliche und verwaltungsgeschichtliche Stellung Bremerhavens zu einem »direkten Draht« zwischen Stadtverwaltung und Militärbehörden. Durch die lange Anwesenheit der amerikanischen Soldaten in Bremerhaven konnten Prozesse des Kulturtransfers wesentlich breiter wirken und sowohl in einer offiziellen, von bürgerlichen Gruppen getragenen »Hochkultur der Freundschaft« als auch in einer Jugend- und Musikkultur fruchten. Insbesondere für eine Intellektualisierung des Jazz fehlte in der Hafenstadt die Grundlage – mit ihrer reinen Freude an der Musik standen die Bremerhavener allerdings den US-Soldaten näher als so mancher bildungsbürgerlich geprägte Konzertbesucher in Frankfurt und anderen Städten. Neben der kulturellen entfaltete die US-Armee in Bremerhaven eine wesentlich stärkere ökonomische Bedeutung als in Bremen. Schoben die US-Wirtschaftsplaner einem zu starken Abfluss von Dollarnoten durch strenge Konvertibilitätsregeln und die Einführung einer speziellen Militärwährung noch einen Riegel vor, so bereitete der Wertverfall des Dollars den normalen Soldaten ebenso wie der Militärverwaltung beim Einkauf von Gütern und Dienstleistungen in Deutschland Probleme.

Ihrem Anspruch, die Mythenbildung um die Anwesenheit der Amerikaner in Bremerhaven zu entschlüsseln und auch die Verwendung dieses Mythos aufzuzeigen, wird die Arbeit nicht gerecht. Dafür bietet sie eine erschöpfende, gut belegte Darstellung zur Geschichte der US-Armee in Bremerhaven.

Jörn Brinkhus

Selzer, Stephan: *Die mittelalterliche Hanse (Geschichte kompakt)*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2010. 136 S.

Jede Generation entwirft ihr eigenes Geschichtsbild neu und dabei fließen *no-lens volens* zeittypische Vorstellungen, Wertungen, aber auch Vorurteile mit ein. Dies trifft selbstverständlich auch auf die Hansegeschichte zu, die einschlägige Forschung vollzog in den letzten 200 Jahren mehrere Paradigmenwechsel, die dem jeweiligen Zeitgeist mehr oder weniger deutlich ihre Reverenz erwiesen. Auch die hier zu besprechende Hansegeschichte kommt nicht ganz ohne modernistische Anleihen aus. Seit einiger Zeit ist es Mode geworden, soziale Beziehungsgeflechte jeglicher Art zu formidablen Netzwerken aufzubauschen. Das Kapitel »Die Hanse als soziales Netzwerk« beschreibt die hansischen Wirtschaftsbeziehungen denn auch in modischer Diktion als ein Konglomerat vernetzt kooperierender »Ich-AGs«. Es ist unschwer zu erkennen, dass das Internet mit seiner weltweiten Vernetzung derartigen Sichtweisen Vorschub leistet, nicht zufällig besteht ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen der Etablierung des Internets in den 1990er-Jahren und dem Auftauchen erster Netzwerktheorien. Die Haltbarkeit derartiger Theorien wird deshalb, das ist absehbar, von begrenzter Dauer sein, spätere Generationen werden die Zeitbedingtheit solcher Erklärungsmuster leicht durchschauen. Ein weiteres Zauberwort der modernen historischen Forschung lautet »Kommunikation«. Insofern Geschichte von menschlichem Tun und Leiden in der Vergangenheit handelt, ist Kommunikation fraglos eine Grundkonstante geschichtlichen Daseins. Was aber dabei herauskommt, wenn man »Kommunikation« zur zentralen Kategorie historischer Forschung hochstilisiert, zeigt das Kapitel »Sprache, Kunst und Kommunikation« in aller Deutlichkeit: Man erfährt hier einiges über das Niederdeutsche als Geschäftssprache, viel über die Kunst der Hansezeit, aber – außer dem vagen Hinweis auf die »üblichen Kommunikationswege« – so gut wie nichts über Kommunikation im eigentlichen Sinn. Der Begriff »Kommunikation« wird hier zum beliebig einsetzbaren Versatzstück für alles und jedes und bleibt gerade deshalb im Vagen und Ungefähren stecken. Inwieweit der Wissenschaft damit gedient ist, sei dahingestellt.

Wenn der Hanse heute nahezu durchgängig der Charakter einer »wirtschaftlichen Interessenvereinigung« attestiert wird, so liegt es nahe, dass dabei ebenfalls moderne Sichtweisen, insbesondere marktwirtschaftliche Denk- und Verhaltensmuster, für die das freie Spiel autonomer wirtschaftlicher Kräfte zum theoretischen Grundbestand gehört, Pate standen. Dem Mittelalter war diese Vorstellung indes eher fremd. Der mittelalterliche Mensch war in ein enges Korsett kollektiver Normen und Verhaltensweisen eingebettet, die auch der Verfolgung rein materieller Interessen mitunter enge Grenzen setzten. In der Charakterisierung der Hanse als einer »auf Ehre und Recht gegründeten Bruderschaft« (sic!) durch den Kölner Erzbischof Dietrich 1445 ist dieser einer

vordergründigen wirtschaftlichen Interessenlogik zuwiderlaufende Aspekt der Hanse mit Händen zu greifen. Sicherlich ist es richtig, dass die Hanse immer wieder auch als lose wirtschaftliche Interessengemeinschaft agierte, sie pauschal als solche zu bezeichnen, ist jedoch entschieden zu modern gedacht. Ahasver von Brandt, der die Hanse vor ca. 50 Jahren erstmals als wirtschaftliche Interessenvereinigung ansprach, war sich der Begrenztheit und Vorläufigkeit seiner Wortschöpfung durchaus bewusst, indem er diese als begriffliche Notlösung ansah; seine heutigen Epigonen sind, marktwirtschaftlicher Denkweise voll und ganz verhaftet, in dieser Hinsicht offensichtlich mit weniger Skrupeln behaftet.

Der vorliegende Band ist in der Reihe »Geschichte kompakt« erschienen, in der zentrale Themenfelder der Geschichtswissenschaft nach einheitlichem Schema – übersichtliche Gliederung, Zeittafeln, beigegefügte Erläuterungen, eingestreute Quellentexte, kommentiertes Quellen- und Literaturverzeichnis, Verzicht auf Bebilderung – gut lesbar dargeboten werden. Dabei soll historisches Grundlagenwissen auf dem Kenntnisstand der heutigen Forschung vermittelt werden. Der Band zur Hanse wird, sieht man über die angesprochenen modischen Manieriertheiten hinweg, diesem Anforderungsprofil voll und ganz gerecht, der Autor versteht es, ein umfassendes Bild der Hanse in ihren vielfältigen Erscheinungsformen und verschiedenen zeitlichen Entwicklungsstadien zu zeichnen, wobei der wirtschafts- und sozialgeschichtliche Aspekt eine besondere Betonung erfährt. Angesprochen sind insbesondere Studenten, Schüler und Lehrende, doch ist der Band auch für historisch interessierte Laien mit Gewinn zu lesen. Obwohl das Buch vor allem die mittelalterliche Zeit der Hanse im Blick hat, besticht gerade die gelungene Darstellung des nachmittelalterlichen Auflösungsprozesses der Hanse, deren Scheitern als ein Fortschreiben der Grundidee hansischen Handelns in Zeiten des Strukturwandels analysiert wird.

Auch die Rolle Bremens innerhalb der Hanse kommt wiederholt zur Sprache, so etwa die »Aufnahme« Bremens in die Hanse 1358, der Rangordnungsstreit zwischen Bremen und Hamburg, das Verhalten der Stadt bei der Bekämpfung der Vitalienbrüder sowie die Beteiligung bremischer Kaufleute an der verbotenen Islandfahrt. Auch der wegen seines national-chauvinistischen Geschichtsbildes häufig kritisierte Bremer Hanseforscher Dietrich Schäfer (1845–1929), der geradezu als Musterbeispiel für die Überfrachtung historischer Forschung mit zeitgebundenen Wertvorstellungen gelten kann, erfährt eine um Ausgewogenheit bemühte Würdigung. Die immer wieder für Verwirrung sorgende (Wieder-)Aufnahme Bremens in die Hanse 1358 wird als Folge eines kurz zuvor verhängten Hanseausschlusses der Stadt infolge des unbotmäßigen Verhaltens ihres Bürgers Tidemann Nanning dargestellt. Der hierfür als Zeuge angeführte Chronist Johann Renner berichtet freilich erst mehr als 200 Jahre später von den Ereignissen, er kann daher kaum als zuverlässiger

Gewährsmann gelten. Die zeitgenössischen Quellen wissen nichts von einer Verhansung Bremens, es hat sie allem Anschein nach auch nicht gegeben. Der Rezensent hat vor Kurzem das spannungsgeladene, seit Langem belastete Verhältnis Bremens zu seiner hansischen Nachbarstadt Hamburg als den eigentlichen, tieferen Hintergrund der Vorgänge um 1358 herauszuarbeiten versucht (Bremisches Jahrbuch 88, 2009). Allerdings lag der diesbezügliche Beitrag dem Verfasser des zu besprechenden Buches wahrscheinlich noch nicht vor.

Ulrich Weidinger

Stuckmann, Dagmar: »Gebt Raum den Frauen«. 100 Jahre Internationaler Frauentag in Bremen. Wiesbaden: Thrun 2011. 417 S.

Pünktlich zum 8. März 2011, dem Internationalen Frauentag in dem Jahr, in dem sich die Umsetzung des Beschlusses der Zweiten Internationalen Sozialistischen Frauenkonferenz zum hundertsten Mal jährt, erschien Dagmar Stuckmanns Buch. Im August 1910 beschloss diese Konferenz in Kopenhagen auf Antrag von Clara Zetkin, Käthe Duncker und anderen Delegierten, dass »die sozialistischen Frauen aller Länder jedes Jahr einen Frauentag [veranstalten], der in erster Linie der Agitation für das Frauenwahlrecht dient.« (abgedruckt S.47). Im Jahr darauf wurde in Dänemark, Deutschland, Österreich-Ungarn und der Schweiz der erste Internationale Frauentag mit diversen Aktionen gefeiert. Dieses Jahr 1911 und nicht das Datum der Kopenhagener Konferenz wurde nach anfänglichen Kontroversen als Grundlage für die Hundertjahrfeier im Jahre 2011 bestimmt.

Die ansprechende Gestaltung der Titelseite des Buches – große schwarze und weiße Lettern auf kräftigem Orange, unterlegt mit dem Text der Resolution der Kopenhagener Konferenz – lässt eine neugierig zu diesem Band greifen. Beeindruckt ist man bzw. frau dann von dem umfangreichen, sehr kleinteilig ausgearbeiteten Inhaltsverzeichnis, das bereits eine Ahnung von der immensen Stofffülle und der Komplexität des Themas vermittelt. Nicht so angenehm ist, dass die Seiten sehr »vollgepackt« sind, der Seitenrand jeweils äußerst schmal ist, sodass für gelegentliche Randnotizen kein Raum bleibt. Aber das Buch sollte wohl nicht noch dicker werden. Das Lesen ist dennoch angenehm, denn die Autorin schreibt einen flüssigen Stil und hat den Text gut und übersichtlich gegliedert. Als Quellen wurden Parteipresse, Parteitagsprotokolle und – sehr ergiebig – Polizeiakten (bis 1933) herangezogen aus Beständen des Staatsarchivs Bremen, des Archivs der sozialen Demokratie bei der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn und der Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen in der DDR (SAPMO) im Bundesarchiv. Für den jüngeren Zeitraum mit dem Beginn der Neuen Frauenbewegung in den 1970er-Jahren waren neben Presseartikeln Flugblätter, Rundschreiben, Aufrufe und Plakate wichtig, die zum großen Teil

im Archiv des Bremer Frauenkulturzentrums belladonna systematisch gesammelt wurden. Zeitgenössische Dokumente sind gestalterisch gut in die Darstellung integriert, sodass die Textmasse aufgelockert und das Lesen vergnüglich wird. Außerdem führte die Autorin diverse Interviews mit Bremerinnen, die in den letzten Jahren aktiv an der Gestaltung der Frauentage beteiligt waren. Außer auf diesen Quellen beruht die Arbeit auf einer Literaturlage, die durch ihre Breite imponiert. Auch die sich im Großen und Ganzen informiert wählende Rezensentin konnte noch viel aus diesem Buch lernen.

Die Arbeit umfasst den Zeitraum von hundert Jahren, wobei die quantitative Aufteilung des Jahrhunderts, die die Autorin vornimmt, auffällig ist: Für die ersten 23 Jahre bis 1933 wird fast genauso viel Raum beansprucht wie für die 65 Jahre von 1945 bis 2010, also für einen fast dreimal so langen Zeitraum. Das mag daran liegen, dass die ersten Jahrzehnte historisch der spannendere Teil sind und die Darstellung auch wegen der größeren Quellendichte mehr Spaß machte, zum anderen daran, dass Dagmar Stuckmann genau beschreibt, wie nach der Spaltung der Arbeiterbewegung in den Jahren 1917/18 der Frauentag in den drei Arbeiterparteien – SPD, USPD (bis 1922) und KPD – begangen wurde. Dabei wird deutlich, dass es die Frauen in allen drei Parteien schwer hatten, sich gegen die zögerliche Haltung ihrer jeweiligen Parteiführung durchzusetzen, die hatte nämlich Angst vor zu viel Eigenständigkeit ihrer weiblichen Mitglieder. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er-Jahre versuchten die Führungsspitzen von SPD, KPD und nach deren Verbot von Organisationen, die von der ostdeutschen SED stark beeinflusst waren, den Internationalen Frauentag für die allgemeine Linie ihrer Partei zu instrumentalisieren, statt frauenspezifische Forderungen in den Mittelpunkt zu stellen.

Von 1945 bis zur Herstellung der deutschen Einheit 1990 waren Form und Inhalt des Frauentages geprägt vom Kalten Krieg zwischen den beiden globalen Großmächten. Wie vor 1933 feierten Sozialdemokratinnen und Kommunistinnen, solange es sie bis zum Verbot der KPD 1956 offiziell gab, in Bremen und auf Bundesebene getrennt. Nun gab es Kommunistinnen zur Zeit der deutschen Zweistaatlichkeit vor allem in dem anderen deutschen Staat, der DDR. Auf die Art, wie dort der Internationale Frauentag begangen wurde, wird in dem vorliegenden Buch erstaunlicherweise nicht eingegangen. Erstaunlich deshalb, weil an vielen Stellen, auch wenn es um »100 Jahre Internationaler Frauentag in Bremen« geht, durch Hinweise auf überregionale Zusammenhänge ohnehin weit über den lokalen Fokus hinausgegriffen wird. Die Berührungspunkte zwischen sozialdemokratisch orientierten Aktivistinnen in Bremen und in der Bundesrepublik allgemein und Frauen, die zu der 1968 wieder zugelassenen kommunistischen Partei, jetzt unter dem Namen DKP, tendierten, ließen erst in den 1980er-Jahren nach.

Dagmar Stuckmann möchte ihr Buch sowohl als Lesebuch als auch als Nachschlagewerk verstanden wissen (S. 12). In der Tat kann jedes Kapitel für

sich gelesen werden, und wenn man schnell erfahren möchte, wie der Frauentag in Bremen in einem bestimmten Jahr begangen wurde, kann man leicht mithilfe der im Anhang aufgeführten Übersicht mit Angabe der Seitenzahl fündig werden. Überhaupt wird die Orientierung leicht gemacht, denn das Buch ist streng chronologisch aufgebaut. Dabei sind die epochalen Zäsuren nicht immer vollkommen einsichtig. Warum endet Kapitel 8 z. B. gerade mit dem Jahr 1966 bzw. beginnt Kapitel 9 mit dem Jahr 1967? Vielleicht hätte man den Zeitraum 1970er- und 1980er-Jahre zusammenfassen können. Präzise Jahreszahlen zu nennen, kann etwas Willkürliches haben. In der Einleitung des Buches werden in einem Abschnitt (S. 14–19) in knapper Form die Geschichte und die Wandlungen des Internationalen Frauentages während des gesamten Zeitraums von hundert Jahren referiert. Und damit wird das, was in den folgenden 9 Kapiteln steht, vorweggenommen. Der Vorteil: Die eilige Leserin/der eilige Leser mit wenig Zeit kann sich auf diese Weise einen Überblick verschaffen. Kapitel 1 bietet, gut zusammengefasst, die Vorgeschichte des Internationalen Frauentages, wobei deutlich wird, dass amerikanische Sozialistinnen »die wichtigsten Impulsgeberinnen für den Beschluss [waren] [...] zur Agitation für das Frauenwahlrecht jährlich einen Frauentag abzuhalten.« (S. 39) Mit Kapitel 2 »Der Internationale Frauentag 1910–1914« beginnt die eigentliche Geschichte dieses Feiertages. Jedes Kapitel enthält eine kurze Einführung, in der hauptsächlich die relevanten überregionalen Zusammenhänge aufgezeigt werden und am Schluss eine »Zwischenbilanz«, quasi eine Zusammenfassung des Kapitels, wobei sich zwischen Einführung und Bilanz zeitweilig Wiederholungen ergeben. Noch hilfreicher für die Orientierung wäre ein Personenregister gewesen.

Die Wandlungen in Form und Inhalt der Internationalen Frauentage bis heute, wie sie am Beispiel Bremen von der Autorin aufgezeigt werden, sind bemerkenswert. Im ersten Jahrzehnt nach Wiedereinführung des Frauentages – bei den SPD-Frauen zuerst 1949, bei den KPD-Frauen schon 1948 – waren die zentralen Themen Frieden, Freiheit und besonders der Kampf gegen die Remilitarisierung der Bundesrepublik, wobei Sozialdemokratinnen und Kommunistinnen unterschiedliche Motivationen und Ziele hatten. Die Ersteren achten streng auf Abgrenzung. Anna Stiegler, die Leiterin der Frauengruppe der SPD, »sprach [1956] den Kommunistinnen und allen Organisationen, in denen diese mitwirkten, das Recht ab, Veranstaltungen unter dem Namen des internationalen Frauentages durchzuführen, der Frauentag sei ausschließlich eine sozialdemokratische Institution und die Sozialdemokratinnen seien die legitimen Erbinnen des Beschlusses von Kopenhagen.« (S. 240) Der Frauentag, der an unterschiedlichen Tagen stattfand, wurde jedenfalls von keiner der beiden Gruppen für frauenspezifische Forderungen genutzt, also als Kampftag für die Rechte der Frauen veranstaltet. Im Laufe der 1960er-Jahre, nachdem die KPD und der ihr nahestehende DFD (Demokratischer Frauenbund Deutschlands) verboten worden waren und die SPD mit der Verabschiedung des Godesberger Programms von 1959 das Interesse an

sozialistischen Traditionen verloren hatte, flaute auch das Interesse am Internationalen Frauentag ab. Von Mitte der 1960er-Jahre bis zum Ende der 1970er- bzw. Beginn der 1980er-Jahre fanden keine Frauentage in Bremen statt. Erst die Neue Frauenbewegung mit ihren autonomen feministischen Gruppen, dem Wiedererstarken sozialistischer Frauengruppen sowie dem gewachsenen Selbstbewusstsein von Gewerkschafts- und Parteifrauen hauchte neues Leben in die vergessene Tradition des Internationalen Frauentages ein. Der Frauentag wird seit den frühen 1980er-Jahren von allen gemeinsam am 8. März gefeiert, nachdem sich der DGB 1982 zum Bekenntnis zu diesem Datum »durchgerungen« hatte, also nicht mehr nur von Kommunistinnen und ihnen nahestehenden Gruppen, für die dieses Datum bereits seit dem entsprechenden Beschluss der Kommunistischen Internationale von 1921 als verbindlich gegolten hatte. Die Konferenz in Kopenhagen hatte 1910 kein bestimmtes Datum festgelegt. Der erste Bremer Frauentag im Jahre 1911 wurde am 19. März veranstaltet. Die SPD-Frauen feierten später jedes Jahr an einem anderen Termin – zwischen Ende Februar und Anfang Juni. Nach der ersten UNO-Frauenkonferenz 1975 wurde 1977 der 8. März in den UNO-Kalender als besonderer Fest- und Gedenktag aufgenommen.

Nach heftigen kontroversen Diskussionen gelang es Mitte der 1980er-Jahre mit der »Bremer Frauenrunde« ein breites Aktionsbündnis auf die Beine zu stellen, das unterschiedlichste Gruppen vereinigte. Der wiederentdeckte Frauentag wurde in den 1980er-Jahren bunter, lauter, auch aggressiver. Mit Straßenaktionen, satirischen Darbietungen neu entstandener Frauenkabarets stellte er unüberhörbar frauenpolitische und nicht mehr allgemeinpolitische Forderungen. Themen wie Gewalt in der Ehe, bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, gleiche Bezahlung für gleichwertige Arbeit. Die Veränderung der Geschlechterrollen, Teilhabe an Führungspositionen kamen nach und nach auf die Tagesordnung. In den letzten Jahren haben die ZGF (Zentralstelle zur Durchsetzung der Gleichberechtigung der Frau) und der Bremer Frauenausschuss die organisatorische Strukturierung und Koordinierung der vielfältigen Aktionen zum 8. März in Bremen übernommen. Der Internationale Frauentag »wird in der Gesellschaft mittlerweile ernst genommen, PolitikerInnen können ihn nicht mehr ignorieren«, formuliert Dagmar Stuckmann zu Recht (S. 388). Der Internationale Frauentag, einst von Sozialistinnen zur Durchsetzung des Frauenwahlrechts initiiert, ist zu einem Tag für alle Frauen geworden, gleich welcher Couleur, zu einem Tag, an dem die Herstellung der tatsächlichen Gleichstellung von Mann und Frau immer noch gefordert werden muss.

Abschließende Bemerkung: Dieses ist ein interessantes, höchst informatives Buch, das auf intensiver Rechercharbeit beruht, gut zu lesen ist – trotz mancher Wiederholungen – und deshalb allen historisch und frauenpolitisch interessierten Menschen beiderlei Geschlechts zur Lektüre empfohlen wird.

Renate Meyer-Braun

Steimer, Hans Gerhard (Hrsg.): Hermann Allmers. Briefwechsel mit bremischen Freunden. Briefwechsel I. Bremen: Temmen 2010. 776 S.

Editionen von Briefwechseln und Korrespondenzen sind namentlich durch die großen Künstler- und Gelehrtennachlässe des 19. Jahrhunderts unerschöpfliche Fundgruben. Sie führen uns die dichten intellektuellen Netzwerke von Akteuren vor Augen, die ihre Kontakte noch ganz ohne moderne technische Kommunikationsmittel pflegen mussten und uns dabei beeindruckende Korrespondenzbestände hinterlassen haben.

Bevor Leser und Wissenschaft sich aber an derartigen Werken erfreuen können, sind jedoch zwei Bedingungen zu erfüllen. Zunächst müssen die Briefe erhalten sein, archivisch verwahrt und wissenschaftlich erschlossen werden, und dann muss sich ein Editor der Bearbeitung gewachsen zeigen. Wenn beides glücklich zutrifft, darf man auf gute Ergebnisse hoffen. So geschehen bei der hier anzuzeigenden Publikation, die das Ergebnis jahrelanger, unermüdlicher Arbeit des Herausgebers Hans Gerhard Steimer und nicht minder tatkräftiger Unterstützung durch die rührige Hermann-Allmers-Gesellschaft e.V. in Rechtenfleth ist. Letztere hat das Vermächtnis des Marschendichters nicht nur durch Pflege des Allmers-Heimes in Rechtenfleth, sondern auch durch qualitätvolle Ausstellungen und Publikationen in den letzten Jahren vorbildlich gewahrt und publikumswirksam gepflegt.

Dass nun Band I der Korrespondenzen Allmers' aus dem umfangreichen Briefnachlass des Dichters erschienen ist, ist auch und ganz besonders für alle Freunde des Bremer Kunst- und Geisteslebens ein Grund zu ungeteilter Freude. Der Band gilt ausschließlich einer Auswahl der Bremer Korrespondenzpartner von Hermann Allmers, er ist somit eine Bremensie für die Hansestadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Und diese hat es in sich. Um es vorwegzunehmen: Die Briefedition ist in Auswahl, Struktur und handwerklich-editorischer Qualität vollauf gelungen und lässt auf weitere Folgebände (angekündigt ist Bd. II Korrespondenzpartner aus Oldenburg/Hannover) hoffen. Sie bietet genug editorische Anmerkungen und Hinweise, um dem interessierten Leser notwendige Erläuterungen zu geben, drängt sich aber nie so weit in den Vordergrund, dass die Korrespondenzen hinter dem kritischen Apparat zurückstehen. So bietet sie auf fast 800 eng bedruckten, doch vom Herausgeber selbst sorgsam gesetzten und gestalteten Seiten Lesevergnügen auf höchstem Niveau. Wie stark Herausgeber und Förderer bereit waren, sich hinter den eigentlichen Hauptgegenstand – die Briefe – zurückzunehmen, zeigt der kurze Umfang von Vorwort und Einleitung (zwei und sechs Seiten), die dennoch ausreichend in die Lektüre einführen – der gesamte Rest des voluminösen Bandes kommt der Edition und den nicht minder sorgfältigen Zeittafeln, Registern und Nachweisen zugute.

In dem im Kreisarchiv Otterndorf verwahrten Allmers'schen Nachlass sind

aus seinem Bremer Freundeskreis von 114 Briefpartnern ca. 2.100 Briefe überliefert – aus jenem Fundus bringt die Edition knapp 300 (289) Briefe zum Vollabdruck. Dabei treten selbstverständlich enge Freunde von Allmers – so der Bildhauer Diedrich Kropp und der Bremer »Künstlerfürst« Arthur Fitger entsprechend deutlicher hervor, während andere Akteure nur mit einem oder wenigen Briefen vertreten sind. Die Liste der Korrespondenten liest sich dabei wie ein Who's who des Bremer Kultur- und Geisteslebens: Menke, Kropp, Fitger, Rösing, Runge, Schumacher, von Bippin, Focke, Franzius, Heineken, Leisewitz usw.

Doch nicht nur die Bedeutung der Briefpartner für das Bremer Kulturleben, auch der Ton und Gehalt der Briefe machen den ungewöhnlichen Wert der Edition aus. Hermann Allmers hat es ganz offenbar verstanden, seine Freunde auch in ihren Briefen zum Sprechen zu bringen. Er hat die Kontakte mit ihnen über Jahre gepflegt, hat am Bremer Kulturleben interessiert – oft streitlustig und engagiert – teilgenommen und wurde daher von vielen als einer der ihren empfunden. Dies prägt den vertrauten, oft sogar vertraulichen, im besten Sinne freundschaftlichen Ton der Briefe. Dass dies über die Jahre bei nachfolgenden Entfremdungen und Zerwürfnissen zu Problemen führen konnte, auch davon geben die Briefe Zeugnis. Legendär und bekannt ist Allmers' Streit mit Arthur Fitger, vielfach spiegeln die Briefe auch Allmers' nicht immer einfache Position in Bremen wider. Nicht jeder war dort gewillt, den gelegentlich spleenigen »Marschendichter«, der aber sehr viel mehr als nur ein Heimatdichter war, künstlerisch ernst zu nehmen. Sein Verhältnis zu seinen sogenannten Wahlneffen hatte in seinen späten Jahren nicht nur wegen brieflichen Indiskretionen durchaus das Potenzial zum Skandalträchtigen. Dass Allmers in Bremen trotz der Vertrautheit enger Freunde immer auch ein wenig Außenseiter blieb, hat mit dazu beigetragen, dass er echte Freundschaften umso besser pflegte. Allmers wusste sehr wohl, dass er von seinem Marschensitz in Rechtenfleth aus leicht in Vergessenheit zu geraten drohte, wenn er sich nicht selbst in Erinnerung rief – ganz so wie er seine Leidenschaft für den Süden und Italien zeitlebens aktiv wachhielt und versuchte, über Kontakte zu Künstlerfreunden sie auch in seinem Heim lebendig zu halten.

Aufrichtigkeit und Treue sind ihm als Charakterzeichen von seinen Bremer Freunden bescheinigt worden – Eigenschaften, die sie über manchen merkwürdigen Einfall des Alten hinwegsehen ließen. Die Korrespondenz von Hermann Allmers spiegelt ein ungewöhnliches Leben zwischen Stadt und Land, Wesermarsch und Italien wider. Sie macht uns aber auch bewusst, wie reich, sinneslustig, lebendig und selbstbewusst Bremens künstlerische Szene im angeblich so steifen, bürgerlichen Milieu der Hansestadt am Ende des 19. Jahrhunderts war – eine bereichernde Erkenntnis für die Nachgeborenen. Dass Allmers schon zu Lebzeiten in Bremen nicht nur anerkannt, sondern geehrt wurde, belegt ein Schreiben von Lambert Leisewitz vom 23. Dezember 1899 (B 274), in dem

dem erfreuten Allmers das Vorhaben des Senats angekündigt wird, am Bürgerpark eine Straße nach ihm zu benennen – noch heute eine der schönsten Adressen der Hansestadt.

Dem Bearbeiter und den Herausgebern ist zu danken für ein ebenso sorgfältiges wie gelungenes Werk, das geeignet ist, Maßstäbe zu setzen. Dem Verlag ist mit dem Allmers'schen Briefwechsel eine solide Publikation gelungen, die noch lange benutzt werden wird.

Konrad Elmshäuser

Jahrbuch der Witttheit zu Bremen

(Bremen und Amerika. Die Verbindung der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten)

Aus: Band 2008/09

Hans Kloft: Bremen und Amerika. Ludwig Beutins Meisterwerk nach einem halben Jahrhundert, S. 9–20. – Hartmut Roder: Bremens »schönere Sonne« – Zur Exklusivität der bremisch-nordamerikanischen Handelsbeziehungen, S. 20–34. – Thomas Elsmann: Johann Georg Kohl (1808–1878): Reisen in Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika, S. 35–53. – Ulrich Wagner und Dirk Lembeck: Paket und Passagier – Die Garanten für den Wiederaufstieg eines kleinen Hansestaates. Erinnerungen an den 200. Geburtstag von H.H. Meier, S. 54–65. – Lars U. Scholl: Von New Yorks Vorort in die USA, S. 66–83. – Wolfgang Walter: Neue Schiffe für den Welthandel. Über den amerikanischen Einfluss auf den Holzschiffbau an der Weser, S. 84–97. – Adolf E. Hofmeister: Quellen zur Auswanderung nach Amerika in Bremer Archiven, S. 98–115. – Hartmut Bickelmann: »... den Vorzügen, welche Bremen als Verschiffungshafen bietet, einen neuen hinzuzufügen.« Bremen und die deutsch-amerikanische Auswanderung: Verlauf – Strukturen – Hintergründe, S. 116–137. – Karl Holl: Ludwig Quidde – transatlantisch, S. 138–147. – Karl-Ludwig Sommer: Die »Enclave Bremen« und die humanitäre Hilfe aus den USA nach dem Zweiten Weltkrieg, S. 148–157. – Rüdiger Ritter: Die Amerikaner in Bremerhaven – ein lokaler Mythos, S. 158–175. – Hans E. W. Hoffmann: Raumfahrt: Das Band zwischen Bremen und Amerika, S. 176–182. – Raymond O. Wells, Jr.: Akademische Kooperationen zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten von Amerika, S. 183–191.

Denkmalpflege in Bremen

(Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen)

Aus: Heft 8, 2011

Georg Skalecki: Anmerkungen zu Grundsätzen der Gartendenkmalpflege, S. 8–12. – Axel Vos: Eingebettet in eine jahrhundertealte Kulturlandschaft: Landsitze in Oberneuland und Rockwinkel, S. 13–27. – Rolf Kirsch: Wunsch und Wirklichkeit – vom Umgang mit Bremer Privatparks unter Verwertungsdruck, S. 28–35. – Rolf Kirsch: Die Bremer Wallanlagen – Geschichte und Gegenwart, S. 36–43. – Werner Damke: Große Gartenkunst und Zeugnis bürgerschaftlichen Engagements: der Bremer Bürgerpark, S. 44–49. – Rolf Kirsch: Die Friedhöfe Riensberg und Osterholz, S. 50–57. – Rainer Frankenberg: Wätjens Park – ein Wunder an der Weser, S. 58–63. – Susanne Schöß: Knoops Park: großbürgerliche Landsitzkultur in der »Bremer Schweiz«, S. 64–69. –

Uta Müller-Glaßl und Hilmar Noerenberg: Erhaltungs- und Restaurierungsmaßnahmen am historischen Lindenlaubengang im Arster Pfarrgarten, S. 70–77. – Uwe Schwartz: Kurioses Kunstwerk: Thieles Garten in Bremerhaven, S. 78–81. – Gudrun Spengler: Vom Ende der Torsperre bis zum Kampf um die »Mozarttrasse«: die Entwicklung der Östlichen Vorstadt, S. 82–101. – Uwe Schwartz: Bremens erster Gartengang, S. 102–106. – Susanne Schöß: Monumente des Nachkriegs-Städtebaus: die Großsiedlungen in der Vahr, S. 107–119.

Arbeiterbewegung und Sozialgeschichte

Aus: Heft 25, 2011

Maria Hemes: »Ich bin da weggelaufen von der Kompanie«. Zum Umgang mit Deserteuren in der Psychiatrie des Bremer St. Jürgen-Asyls während des Ersten Weltkrieges, S. 5–16. – Hanno Jochemich: »Ein Gewinn für das Deutschtum« – Einbürgerung in Bremen von 1918/19 bis 1933, S. 17–36. – Tim Giesler: Die Ocean Steam Navigation Company (1847–1857), S. 37–60. – Rolf Schmidt: Strandung auf Harriersand. Die gescheiterte Gründung einer deutschen US-Republik, S. 61–76. – Birte Gräfin: Der Unterricht im Fach »Biblische Geschichte«. Die Bremer Klausel im Grundgesetz, S. 77–94. – Heinz-Gerd Hofschien: Die älteste Demokratie in Deutschland? Einige populäre Irrtümer über die Bremer Geschichte, S. 95–106.

Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte

Aus: Band 96, 2010

Klaus J. Lorenzen-Schmidt: Der »thorn« oder die »hemelycheyt«. Kloaken im spätmittelalterlichen Hamburg, S. 1–31. – Magnus Ressel: Hamburger Sklavenhändler in Westafrika, S. 33–69. – Anton F. Guhl: Die Reichsgründungsfeiern der Hamburgischen Universität in der Weimarer Republik. Zum Problem des 18. Januar und dem gescheiterten Versuch, ihn republikanisch umzudeuten, S. 71–100. – Jörg Berlin: Willi Prinz (1909–1973). Ein Vorsitzender der Hamburger KPD als Opfer des Stalinismus, S. 101–139. – Joist Grolle: »Die Lauschende«. Eine 1968 entstandene Bronzeplastik des Bildhauers Gustav Seitz vor dem Hamburger Staatsarchiv, S. 141–161. – Ina Lorenz: Der Ausschluss der jüdischen Mitglieder aus dem Verein für Hamburgische Geschichte. Nachtrag zum biographischen Anhang, S. 163–174.

Zeitschrift für Lübeckische Geschichte

Aus: Band. 90, 2010

Rainer Postel: Jürgen Wullenwever – Demokrat oder Demagoge?, S. 11–26. – Wolfgang Prange: Verzeichnis der Lübecker Domherren 1600–1804, S. 47–104 [Mit Übersichten und einem alphabetischen Register]. – Rolf Gramatzki: Das Rätsel der »Kaiserdecke« in Travemünde von 1623. Versuch einer Entschlüsselung, S. 105–130. – Jan Lokers: (Un-)Ruhige Stadtgesellschaft: Konflikt und Konsens im Lübeck des 18. Jahrhunderts, S. 131–180. – Indravati Félicité: Die Rolle des hanseatischen Agenten am französischen Hofe im 18. Jahrhundert: Einige Beispiele aus der Dienstzeit des Agenten Lucien Courchetet (1730–1771), S. 181–194.

Stader Jahrbuch (Stader Archiv NF)

Aus: Band 100, 2010

Beate-Christine Fiedler: Die Prozessakten des Wismarer Tribunals. Eine Quelle zur Gesellschaftsgeschichte des Elbe-Weser-Raums, S. 47–74. – Michael Ehrhardt: Die schwedischen Donationen und Reduktionen und ihre Wirkung im ländlichen Raum, S. 75–100 [Zu den schwedischen Säkularisationen im Elbe-Weser-Raum mit Kartenskizzen]. – Christina Deggim: Die Carlsburg – Versuch einer schwedischen Stadtgründung, S. 101–124. – Jürgen Bohmbach: Bürgertum und Staat – Zivilgesellschaft und Autorität. Stade als Landstadt und Residenz, S. 125–150. – Konrad Küster: Schnitger, Schlöpke, Schweden: Die Stader Orgelweih-Komposition von 1685 und ihr musikpolitischer Kontext, S. 151–176.

Oldenburger Jahrbuch

Aus: Band 110, 2010

Wolfgang Henninger: Die Arp-Schnitger-Orgel in Bardenfleth: neue Gewissheiten, S. 49–74. – Werner Menke: Das Ende der »Franzosenzeit« in Jever – die Darstellung der »Befreiung« in zeitgenössischen Bildern und Gedichten, S. 75–92. – Henning Strotbek: Freunde des Altertums. Die Geschichte des Oldenburger Landesvereins in den ersten Jahrzehnten nach 1850, S. 93–110. – Wolfgang Sämmer/Volker Griese: Georg Ruseler und sein Kampf um Karl May im Jahr 1901, S. 111–136. – Klaus R. Bergmann: Karl Polak – Ein Westersteder im Staatsrat der DDR, S. 137–162. – Berit Pleitner: »Morgen werde ich beym Baden sehr artig seyn!« Wasser und Freizeitvergnügen im Land Oldenburg, S. 163–184.

Hansische Geschichtsblätter

Aus: Band 128, 2010

Stuart Jenks: Die Finanzierung des hansischen Handels im Spätmittelalter am Beispiel von Preußen, S. 1–18. – Reinhard Paulsen: Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, S. 19–112. – Detlev Ellmers: Koggen kontrovers, S. 113–140. – Markus Hedemann: To ehren unde to rechte. Erich von Pommerns Hansepolitik in den Jahren 1416–1423, S. 141–187. – Bernd Mütter: Ernst Robert Daenell (1872–1921). Ein Hansehistoriker in der Epoche des Imperialismus, S. 189–231.

Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte

Hrsg. von der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen

Aus: Band 82, 2010

Zum Thema »Bürgertum in Nordwestdeutschland im ›langen‹ 19. Jahrhundert« u. a.: Rebekka Habermas: Auf der Suche nach dem Bürgertum im Niedersachsen des 19. Jahrhunderts. Erkundungen von Bremen bis Togo, S. 1–26. – Sylvelin Wissmann: Vom Gemeinwohl zur *Liebe zur Sache*. Perspektivwandel im System der Bremer privatbürgerlichen Sozialinitiativen infolge der Beteiligung des Mittelstandes ab etwa 1850, S. 67–94. – Andrea Weniger: Bürgerliche Sammlungskultur in Bremen am Beispiel der Gemäldesammlung des Aeltermanns Theodor Gerhard Lürman (1789–1865), S. 339–370.

Deutsches Schifffahrtsarchiv

Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Aus: Band 33, 2010

Hajo Neumann: Das Unternehmen Krupp in der Schiffsreaktorenentwicklung 1955–1980, S. 277–298 [Mit Bezug zur AG »Weser«]. – Ernst Beplate: »... in Augenschein genommen und für gesund befunden«. Die mysteriöse Landung eines farbigen Matrosen im Wremer Watt, 1819, S. 299–306. – Harald Focke, Christian Ostersehlte und Dirk J. Peters: Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000, S. 385–407.

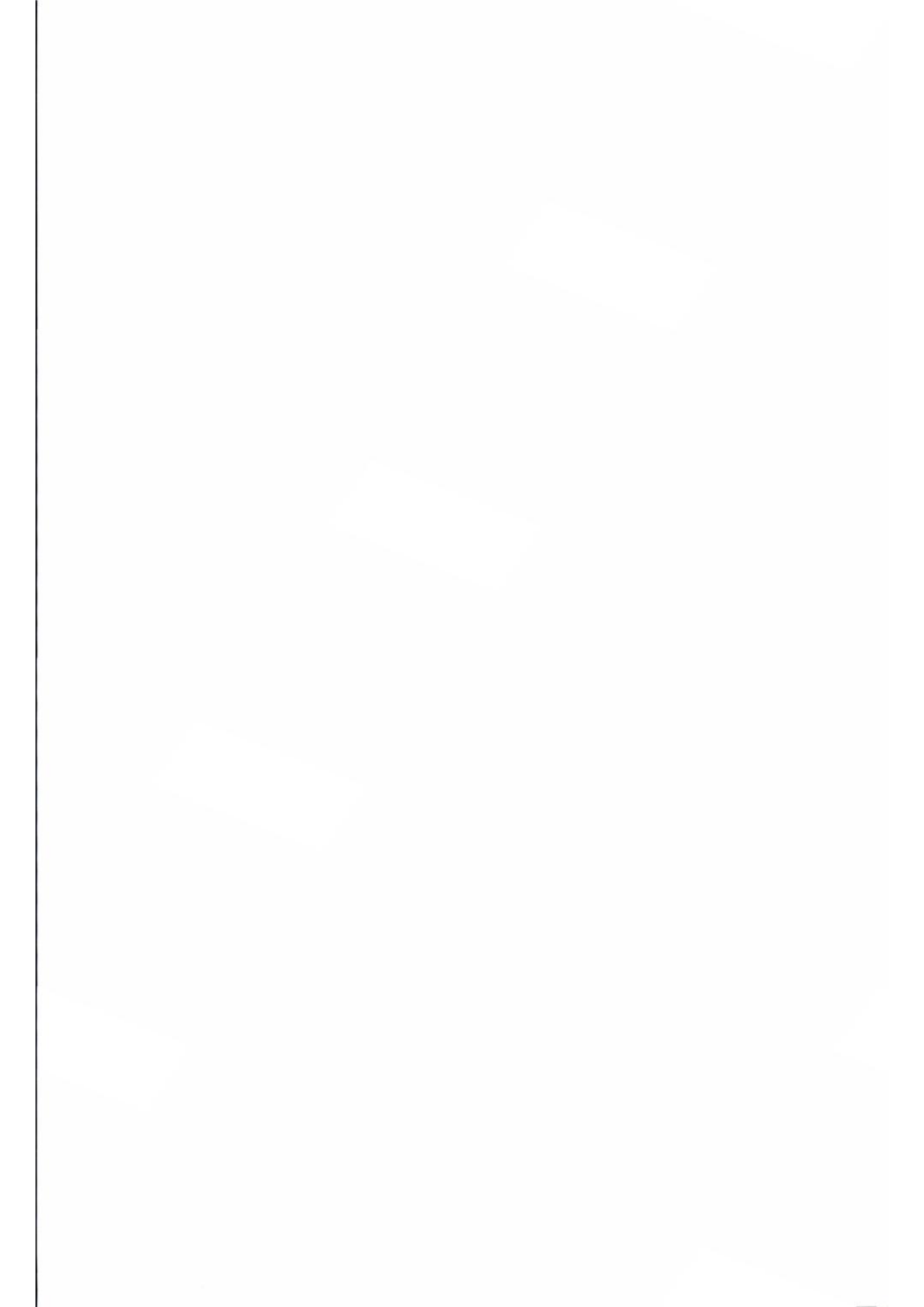
Weitere Neuerscheinungen zur bremischen Geschichte und Landeskunde
(Vollständigkeit im Sinne einer Bibliografie wird nicht angestrebt.
Besprechungen bleiben vorbehalten.)

- 100 Jahre SG Findorff: TVdB 1911; TUS 1914. Bremen 2011. 72 S.
- 100 Jahre TSV Hasenbüren 1911–2011. Bremen 2011. 67 S.
- 100 Jahre Industriehafen Bremen. [Hrsg.: bremenports GmbH & Co. KG].
Bremen: Zertani 2010. 77 S.
- 150 Jahre F. L. Bodes [1860–2010]. Bremen: Selbstverlag 2010. 55 S.
- 40 Jahre Müllheizkraftwerk Bremen. Entsorgung von Müll – Erzeugung durch
Müll. swb Entsorgung. [Autor: Stefan Heesch]. Bremen 2009. 70 S.
- 75 Jahre Siedlergemeinschaft Grolland 1. Eine Bremer Bürgerinitiative feiert
Jubiläum. Bremen 2011. 27 S.
- 825 Jahre Horn und Lehe. Vom Sumpfland zum Stadtteil. Eine Ausstellung des
Bürgervereins Horn-Lehe und der Chronik Horn-Lehe vom 27. Nov. bis
10. Dez. 2010 im Ortsamt. Bremen 2010. 60 Bl.
- Apelt Schmidt, Mathilde: My Father, Hermann Apelt. The Legacy of a Great
German Senator. Bloomington Universe 2011. VIII, 320 S.
- Barkenfahrten von 1983–2010 der »Jungen Barkenbrüder« des BRC Hansa
[Bremer Ruder-Club »Hansa«. Getextet u. erarb. von Gunter Linnhoff u.
Jürgen Keunecke]. Bremen [2011]. 156 S.
- Borgmann, Verena (Hrsg.): Elisabeth Hausmann – Entdeckung einer Bremer
Künstlerin. Bremen: Kunstsammlungen Böttcherstraße 2011. 63 S.
- Bösenberg, Sibylla: Ein Glück für mich ist die Musik. Elise Müller, eine Bremer
Musikerin aus der Zeit der Romantik. Bremen [2011]. 137 S.
- Bremen 1945–2010 – soviel Wandel war nie. Heinz-Gerd Hofschien und Karl
Ludwig Sommer (Bearb.), hrsg. vom Focke-Museum und der Bremer
Tageszeitungen AG. Bremen 2010. 105 S.
- Bremer Verein für Luftfahrt: 100 Jahre Bremer Verein für Luftfahrt 1909–
2009. Lemwerder: Stedinger Verlag 2009. 84 S.
- Bremisches Wörterbuch: Was man in Bremen so sagt. Vergnügliche Erläute-
rungen. Bremen: Kellner 2011. 112 S.
- Buchholz, Heinrich: »Na, Lütten?« Briefe aus dem Konzentrationslager und
Zuchthaus 1933–1937, hrsg. von Lore Buchholz u.a. Bremen: Donat
2011. 192 S.
- Caselitz, Peter: Dem Vergessen entrissen. Die Skelettfunde aus dem Bereich der
ehemaligen St. Veit Kirche zu Bremen. Göttingen: Cuvillier 2011. 152 S.
- Claußen, Sven: Deutsche Seenotkreuzer in aller Welt. Lizenzbauten, Seenot-
rettungsboote, Zollkreuzer und Unikate. Bremen: Kurze 2010. 96 S.

- Dabrowski, Hans-Peter: Focke-Wulf Fw 191 »Kampfflugzeug« und das Bomber-B-Programm. Focke-Wulf im Wettbewerb mit den Entwicklungen der Arado Ar 340, Dornier Do 317 und Junkers Ju 288. Lemwerder: Stedinger Verlag 2011. 344 S.
- Die Clique. Eine Jugend in Schwachhausen 2000–2009. Idee, Text und Interviews Wiebke Aits und Karen Tintjer. Bremen 2011. 124 S.
- Die Schienenfahrzeuge der Bremer Straßenbahn AG und ihrer Vorgängerunternehmen. Freunde der Bremer Straßenbahn e. V. [Autoren: Werner Kaufmann, Peter Burtchen, Hans Zimehl u. a.]. Bremen 2011. 162 S.
- Drechsel, Wiltrud (Hrsg.): Geschichte im öffentlichen Raum. Denkmäler in Bremen zwischen 1435 und 2001. Bremen: Donat 2011. 192 S.
- Engel, Gerhard: Johann Knief – ein unvollendetes Leben (Geschichte des Kommunismus und Linkssozialismus. 15). Berlin: Dietz 2011. 457 S.
- Erinnerungen an den Bandonion-Verein »Harmonie« Bremen-Blumenthal von 1910. Eine Spurensicherung von Jürgen Teßmann. Bremen 2010. 760 S. in 4 Teilbänden.
- Gramatzki, Rolf: St. Matthäus in Bremen-Huchting. Geschichte und Gesicht einer Bremer Vorstadtgemeinde. Bremen 2010. 208 S.
- Gutmann, Hermann: Die Eiswette von 1829. Ein Bremer Fest – Geschichte und Geschichten. Bremen: Temmen 2010. 148 S.
- Hagemann, Eberhard: Die St. Martini-Pastoren im Spiegel der Bremischen Kirchengeschichte. Ein protestantisches Drama 1525–2011. Bremen: Hauschild 2011. 254 S.
- Hedemann, Hartwig Johann Christoph von: Empfindsame Reise von Oldenburg nach Bremen. Nachdruck der Orig.-Ausg. von 1796. Bremen: Salzwasser-Verlag 2009. 110 S.
- Heimathafen. Zehn Jahre Überseestadt Bremen – Streifzüge durch den Wandel. Gaby Ahnert, Toma Babovic, Hilmar Bender [u. a.]. Bremen: Schönemann 2010. 206 S.
- Hesse, Hans: Bis zur Narbe. Eine Erzählung, den Opfern der NS-Militärjustiz im Zweiten Weltkrieg gewidmet. [Hrsg.: Hochschule für Künste Bremen]. Bremen 2011. 228 S.
- Histörchen: Fundstücke aus dem Universitätsarchiv. Eine Zusammenstellung aus den Jahren 2001 bis 2010. Universitätsarchiv Bremen. – 3., akt. Aufl. Bremen 2010. 34 S.
- Jähmig, Bernhart: Verfassung und Verwaltung des Deutschen Ordens und seiner Herrschaft in Livland. Münster: LIT Verl. 2011. 333 S.
- Kalthoff, Horst: Illustrierte Geschichte der Bremer Kalthoff-Familie. 2. überarb. u. erw. Aufl., Berlin 2010. 114 S.

- Knieriem, Susanne: 25 Jahre Güterverkehrszentrum Bremen. Vom Pilotprojekt zur Erfolgsgeschichte. Berlin: Wiss. Verl. 2011. 145 S.
- König, Johann-Günther: Der Bremer Freimarkt. Die Schausteller und ihr Publikum. Bremen: Kellner 2010. 128 S.
- Krause, Christine: Die Malerin Lisel Oppel 1897–1960. Ein faszinierendes Leben in Worpswede und am Mittelmeer. Hrsg. von der Kulturstiftung Landkreis Osterholz. Bremen: Kellner 2010. 312 S.
- Lohmann, Johann Georg: Zu spät in Waterloo. Ein Tagebuch von Johann G. Lohmann, hrsg. und kommentiert von Fritz Lohmann. Bergisch-Gladbach: Selbstverlag 2010. 248 S.
- Meyer-Braun, Renate: Frau Bürgermeister Annemarie Mevissen. Eine Biographie. Bremen: Hauschild 2011. 326 S.
- Müller-Glaßl, Uta: Bremer Bürgerpark und Stadtwald von A–Z. Ein ausführliches Handbuch. Bremen: Temmen 2010. 180 S.
- Platte, Hans-Otto: »Psychoanalytische Erkenntnisse zugänglich machen«. Sechzig Jahre Psychoanalyse und Psychotherapie in Bremen; zur Geschichte der Bremer Arbeitsgruppe für Psychoanalyse und Psychotherapie e.V. 1951–2011. Bremen: Donat 2011. 144 S.
- Politische Institutionen, Parteien und Wahlen im Bundesland Bremen. Lothar Probst (Hg.). Mit Beitr. von Bastian Bullwinkel, Konrad Elmshäuser [u. a.]. Münster: LIT Verl. 2011. 159 S.
- Polizei. Gewalt. Bremens Polizei im Nationalsozialismus [Katalog der Ausstellung »Polizei. Gewalt.«]; hrsg. vom Senator für Inneres und Sport der Freien Hansestadt Bremen [Texte: Bernhard Springfeld, Hans Wrobel]. Bremen: Bremer Tageszeitungen 2011. 184 S.
- Reimers, Carolin: »Zeit ist Geld«. Der Kaufmann Hinrich Ahrens und die Anfänge des deutschen Handels mit Japan. Münster: Monsenstein und Vannerdat 2010. 290 S.
- Riemer, Dieter: Die Handwerkskammer Bremen und ihr Gewerbehaus – 150 Jahre. Bremen 2011. 59 S.
- Schneider, Karl: »Auswärts eingesetzt«. Bremer Polizeibataillone und der Holocaust. Essen: Klartext-Verl. 2011. 812 S.
- Schöck-Quinteros, Eva; Schneider, Karl (Hrsg.); unter Mitarb. von Nils Steffen: »Ich will Dir so ein bißchen die Wahrheit schreiben.« Aus den Briefen des Bremer Kaufmanns und Bataillonsfotografen Hermann Gieschen (1902–1951). Programmheft zur szenischen Lesung mit der bremer shakespeare company, ein Projekt der Reihe »Aus den Akten auf die Bühne«. Bremen: Univ. Bremen 2011. 60 S.

- Steinbrunn, Margret: Johann Böse und seine Familie. Vom armen Köthnersohn aus Stotel zum reichen Zuckerfabrikanten in Bremen. Clausthal-Zellerfeld: Papierflieger 2010. 48 S.
- Tacke, Wilhelm: Weihrauch, Monstranz und Baldachin – Fronleichnam in Bremen. Ein Stück bremische Konfessionsgeschichte. Bremen: Selbstverlag 2011. 242 S.
- Tilgner, Daniel: Das Bremer Schnackbuch. Begriffe, Redensarten und 'n büschen Tünkram. Bremen: Temmen 2010. 224 S.
- Vegesacker Turnverein von 1861: 150 Jahre Ve gesacker Turnverein von 1861 e. V. Festschrift. Bremen 2011. 58 S.
- Voigt, Karl Heinz: Die Bremer Erlöserkirche – ein Denkmal der methodistischen Kirche in Deutschland, erbaut 1950. Ein Rückblick nach 60 Jahren. Bremen 2010. 44 S.
- Wege der Jakobspilger in Bremen und Niedersachsen. In 10 Etappen von Bremen über Vechta nach Osnabrück. Axel Fahl-Dreger, Petra Rörsch, Lukas Aufgebauer (Bearb.). Köln: J.P. Bachem 2008. 188 S.
- Wilkins, Manja: Jugendstil in Silber. Heinrich Vogeler und die Bremer Silberwarenmanufaktur Martin Heinrich Wilkins & Söhne (Schriftenreihe der Barkenhoff-Stiftung). Bremen: Aschenbeck 2010. 132 S.



HISTORISCHE GESELLSCHAFT BREMEN

147. Jahresbericht (2010)

Mitgliederversammlung

Die ordentliche Mitgliederversammlung fand am 24. April 2010 im Vortragsaal des Staatsarchivs Bremen statt.

Der Vorsitz Dr. Elmshäuser begrüßte die erschienenen Teilnehmer der Mitgliederversammlung, stellte die fristgemäße Einladung fest und erstattete satzungsgemäß den Jahresbericht.

Die Mitgliederzahl der Historischen Gesellschaft entwickelte sich mit leicht positivem Trend. Es gab mehr Eintritte als Austritte und Sterbefälle. Am 31. Dezember 2010 hatte die Historische Gesellschaft 577 Mitglieder. Der Vorsitz wies dennoch darauf hin, dass unverändert die Notwendigkeit der Mitgliederwerbung besteht.

Der Vorsitz wies noch einmal auf die Vorstandswahlen des letzten Jahres hin, die durch die Aufnahme von Herrn Prof. Dr. Skalecki, Herrn Dr. Bishop und Frau Dr. Grünjes zu einer Verjüngung des Vorstandes geführt haben. Aus der Geschäftsstelle ist auf einen personellen Wechsel zu verweisen. Für Herrn Worgull ist seit Oktober 2009 Frau Eva Determann in der Geschäftsstelle tätig. Die Bausanierung des Staatsarchivs führte auch zu Einschränkungen und zu einer zeitweisen Schließung der Geschäftsstelle. In seinem Rückblick berichtet der Vorsitz über den dennoch guten Besuch der Vorträge und vor allem das große und positive Presseecho der Veranstaltungen, auch wenn im abgelaufenen Jahr kein spezielles Kolloquium stattgefunden hat. Wegen der Bauarbeiten im Staatsarchiv mussten 2009 leider auch die Gesprächsabende entfallen. Sie wurden aber wieder aufgenommen und sollen möglichst regelmäßig durchgeführt werden. Der Vorsitz führte die verschiedenen Tagesfahrten und mehrtägigen Exkursionen an, die z.T. in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen stattgefunden haben.

Da die Geschäftsstelle 2009/2010 zeitweise geschlossen war, wurde das Bremische Jahrbuch komplett versendet, was zwar etwas teurer war, aber die Geschäftsstelle entlastet hat. Deshalb soll die Versendung des Jahrbuchs zukünftig die Regel und die Abholung in der Geschäftsstelle die Ausnahme sein. Die Mitglieder werden um einen freiwilligen Mehrbetrag für die Portokosten der Zusendung gebeten.

Der Zuschuss der Sparkasse Bremen für das Bremische Jahrbuch wurde erneut, aber in reduziertem Umfang in Aussicht gestellt.

Die Bearbeitung der Bremen-Beiträge im Klosterbuch Niedersachsen-Bremen

soll als wichtige landeshistorische Aufgabe mit einem Zuschuss von bis zu 2.000 Euro von der Historischen Gesellschaft Bremen unterstützt werden.

Der Vorsitzter begründete noch einmal die erneut nötige Vorlage der Satzungsänderung, stellte die ordnungsgemäße Zustellung der Vorlage mit dem letzten Rundschreiben fest und stellte die Satzungsänderung zur Abstimmung. Sie wurde einstimmig angenommen.

Herr Salzer erläuterte als Schatzmeister den Rechnungsbericht und die Bilanz und wies besonders auf eine Rückstellung von 10.000 Euro zur Unterstützung der Edition des Bremer Bürgerbuches hin.

Herr Hofmann stellte als Rechnungsprüfer die ordnungsgemäße Führung der Kasse fest und beantragte die Entlastung des Vorstandes, woraufhin die Mitgliederversammlung den Vorstand bei Enthaltung des Vorstands einstimmig entlastete. Erneut zu Rechnungsprüfern gewählt wurden Herr Hofmann und Frau Dr. Wissmann, die die Wahl annahmen.

Der Vorsitzter wies besonders auf die zeitnahen Veranstaltungen hin, so auf die Tagesfahrt am 8. Mai nach Verden und Walsrode und den Gesprächsabend am 18. Mai im Staatsarchiv. Ein weiterer Hinweis galt einem Vorhaben zum Jubiläum der Historischen Gesellschaft 2012. Bis dahin will die Staats- und Universitätsbibliothek Bremen die Digitalisierung des gesamten Bremischen Jahrbuchs mit Volltextrecherche in das digitale Landesportal der SuUB aufnehmen.

Anstelle des angekündigten Kurzvortrags von Frau Determann (verhindert) berichtete der Vorsitzter anschließend über das Projekt einer Ausstellung zum Tag der Deutschen Einheit. Die zentrale Feier zum 20. Jahrestag der Einheit wurde 2010 in Bremen ausgerichtet. Das Ausstellungsprojekt soll »bremische Bezüge« wie die Aktivitäten der Deutschen Bruderhilfe thematisieren, eine Bremer Organisation für Hilfslieferungen in die ehemalige DDR.

Vorstand

Herr Prof. Dr. Franklin Kopitzsch wurde in der Mitgliederversammlung erneut im Vorstand bestätigt. Der Vorstand besteht demnach aus folgenden Mitgliedern:

Prof. Dr. Konrad Elmshäuser (Vorsitzer); Dr. Gabriele Hoffmann (Stellvertretende Vorsitzterin); Heinz Salzer (Schatzmeister); Johann Christian Bosse (Stellvertretender Schatzmeister); Dr. Thomas Elsmann (Schriftführer); Dr. Ina Grünjes (Stellvertretende Schriftführerin); Dr. Dieter Bishop, Uwe Bölts M. A., Prof. Dr. Franklin Kopitzsch, Prof. Dr. Cordula Nolte, Prof. Dr. Georg Skalecki, Dr. Peter Ulrich (Beisitzerinnen und Beisitzer).

Mitgliederbewegung

Im Jahr 2010 traten 26 Personen der Gesellschaft bei, 11 Austritte aus Alters- oder anderen erklärten Beweggründen waren zu verzeichnen, 7 Mitglieder sind verstorben, 5 Mitgliedern wurde wegen wiederholt säumiger Beitragszahlungen gekündigt. Am 31. Dezember 2010 hatte die Historische Gesellschaft 577 Mitglieder.

Veröffentlichungen

Band 89 des Bremischen Jahrbuchs ist im Dezember 2010 erschienen. Das Jahrbuch wurde wie im Vorjahr nicht zur Abholung ausgelegt, sondern an alle Mitglieder postalisch versandt.

Vorträge

Auf Einladung der Historischen Gesellschaft und in Zusammenarbeit mit anderen wissenschaftlichen Vereinen und Institutionen fanden im Berichtsjahr 2010 folgende Vorträge statt:

1. Dr. Ivo Joswig (Oldenburg): Archäologie und Recht – Raubgrabungen und Handel mit geraubten Fundstücken (12. Januar 2010)
2. Dr. Jörg Robert (Würzburg): Erzhumanist oder Erzschemel? Conrat Celtis Protucius (1459–1508) (14. Januar 2010)
3. Dr. Dieter Bischof (Bremen): Frohe Botschaft aus dem Untergrund – Religiöse Funde bei der Ausgrabung am Bredenplatz in Bremen (19. Januar 2010)
4. Dr. Horst Rößler (Bremen): Vom Zuckerrohr zum Zuckerhut. Die Familie Böse und die Bremer Zuckerindustrie (20. Januar 2010)
5. Dr. Frank Hatje (Hamburg): Migration, Überseehandel und pietistische Internationale. Zur transatlantischen Vernetzung deutscher Pietisten im 18. und frühen 19. Jahrhundert (25. März 2010)
6. Dr. Peter Ulrich (Bremen): Der Domprediger Otto Hartwich (17. März 2010)
7. Prof. Dr. Michael North (Greifswald): Banken- und Finanzkrisen in Europa seit dem Mittelalter (30. März 2010)
8. Prof. Dr. Herfried Münkler (Berlin): Mythos und nationale Identität: Ein problematisches Junktum (22. September 2010)
9. Jutta Siegmeyer (Hagen): Reichsrat Schering Rosenhane (1609–1663). Schwedischer Diplomat im Herzogtum Bremen und Verden. Ein Charakterbild (6. Oktober 2010)
10. Dr. Peter Ulrich (Bremen): Jüdische Familien in Bremen (10. November 2010)

11. Rolf Rübsam (Bremen): Kindheit in der Verfolgung: Jüdische Kinder in der NS-Zeit in Bremen (16. November 2010)
12. Dr. Axel Behne (Otterndorf) und Dr. Gerhard Steimer (Oldendorf): Hermann Allmers Briefwechsel mit bremischen Freunden (25. November 2010)

Gesprächsabende

Ein erster Gesprächsabend fand bei gutem Wetter am 18. Mai 2010 statt. Ein weiterer Abend, der mit einem Besuch der Ausstellung »Von Mensch zu Mensch. Die Deutsche Bruderhilfe« verbunden war, wurde am 30. November 2010 veranstaltet. Beide Termine verzeichneten gute Beteiligung und rege Diskussion.

Tagesfahrten

8. Mai 2010: Zwischen Aller und Heide – von Verden über Walsrode zum Gut Stellichte mit Orgelvorfürungen (Leitung: Prof. Dr. Konrad Elmshäuser, Uwe Bölts)

19. Juni 2010: Ora et labora – Entdeckungen in den Landkreisen Diepholz und Vechta (Leitung: Dr. Sylvelin Wissmann)

Ein für den 6. Februar 2010 geplanter Besuch der Ausstellung »Für Königtum und Himmelreich. 1000 Jahre Bischof Meinwerk von Paderborn« in Paderborn (Leitung: Prof. Dr. Konrad Elmshäuser) fiel witterungsbedingt aus.

Mehrtagesfahrten

24. April bis 5. Mai 2010: Auf den Spuren der Katharer – Südfrankreich zwischen Pyrenäen und Cevennen, Toulouse und dem Mittelmeer (Leitung: Uwe Bölts, Dr. Sylvelin Wissmann)

21. bis 26. Juli 2010: Auf den Spuren der Gräfin Cosel – Eine biografische Reise zu Schlössern, Gärten und Museen in und um Dresden (Leitung: Dr. Gabriele Hoffmann, Uwe Bölts)

25. bis 29. August 2010: Im ehemaligen Herzogtum Schleswig – Schlösser, Herrenhäuser und mittelalterliche Kirchen zwischen Flensburger und Kieler Förde (Leitung: Prof. Dr. Franklin Kopitzsch, Uwe Bölts)

Die vom 29. September bis 3. Oktober 2010 geplante Fahrt »Barbarossa und Bauernkrieg – Erkundungen im Norden Thüringens« mit Dr. Sylvelin Wissmann fiel aus.

Führungen und weitere Veranstaltungen

Am 7. Oktober 2010 fand eine Führung durch die Ausstellung »Von Mensch zu Mensch. Die deutsche Bruderhilfe – eine Bremer Initiative im geteilten Deutschland« mit der Kuratorin Eva Determann statt.

Das Focke-Museum wurde 2010 zwei Mal besucht: Am 27. April fand mit Frau Dr. Uta Bernsmeier eine Führung durch die Sonderausstellung »Manieren« statt, am 7. Dezember ein Besuch der zeit- und stadtgeschichtlichen Ausstellung »Bremen 1945 bis 2010 – Soviel Wandel war nie« mit Führung durch Dr. Hans-Gerd Hofschien.

Rechnungsbericht der Historischen Gesellschaft
zum 31. Dezember 2010

Bilanz zum 31. Dezember 2010

Aktiva	Euro	Euro
A. Anlagevermögen		510,00
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	
2. sonstige Vermögensgegenstände	<u>0,00</u>	0,00
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		59.447,32
C. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>0,00</u>
		<u><u>59.957,32</u></u>
Passiva		
A. Kapital		
1. Anfangskapital	44.753,15	
2. Überschuss	<u>1.459,08</u>	46.212,23
B. Rückstellungen		
1. sonstige Rückstellungen		10.952,00
C. Verbindlichkeiten		
1. sonstige Verbindlichkeiten		260,09
D. Rechnungsabgrenzungsposten		<u>2.533,00</u>
		<u><u>59.957,32</u></u>

Erträge und Aufwendungen im Jahr 2010

Erträge	Euro	Euro
Beiträge	12.382,36	
Spenden	6.452,62	
Zinsen	6,96	
Erlöse aus Büchertausch	22,50	
Erlöse Porto	<u>5,00</u>	18.869,44
Aufwendungen		
Abgänge Sachanlage Buchwert	21,32	
Löhne und Gehälter	3.600,00	
Sozialabgaben etc.	1.173,18	
Abschreibung Sammelposten	235,00	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<u>12.423,50</u>	<u>17.431,68</u>
Überschuss		<u><u>1.459,08</u></u>

Geprüft am 27. April 2011:
 Gez: Karl-Heinz Hofmann
 Dr. Sylvelin Wissmann
 Rechnungsprüfer

Anschriften der Autoren und Rezensenten

- Dr. Jörn Brinkhus*, Neuenburger Straße 16, 28219 Bremen
- Eva Determann*, Euckenstraße 3, 28201 Bremen
- Prof. Dr. Wiltrud Ulrike Drechsel*, Besselstraße 76, 28203 Bremen
- Prof. Dr. Konrad Elmshäuser*, Barbarossastraße 20, 28329 Bremen
- Dr. Thomas Elsmann*, Staats- und Universitätsbibliothek Bremen,
Bibliothekstraße 1, 28359 Bremen
- Dr. Ina Grünjes*, Sankt-Pauli-Straße 51, 28203 Bremen
- Dr. Friedhelm Grützner*, Aschaffener Straße 5, 28215 Bremen
- Dr. Adolf E. Hofmeister*, Am Gohbach 10 a, 27283 Verden
- Harald Klingebiel*, Osnabrücker Straße 38, 28207 Bremen
- Dr. Marcus Meyer*, Landeszentrale für politische Bildung,
Osterdeich 6, 28203 Bremen
- Prof. Dr. Renate Meyer-Braun*, Sonnenstraße 14, 28203 Bremen
- Dr. Brigitta Nimz*, Oberneulander Landstraße 204, 28355 Bremen
- Dr. Christian Ostersehlte*, Julius-Leber-Straße 14, 28329 Bremen
- Malte Ritter*, Parkstraße 44, 28209 Bremen
- Dr. Horst Rössler*, Harzburger Straße 6, 28205 Bremen
- Dr. Michael Rüppel*, Sankt-Pauli-Straße 49, 28203 Bremen
- Dr. Bettina Schleier*, Kornstraße 193, 28201 Bremen
- Dr. Peter Ulrich*, Sandstraße 13, 28195 Bremen
- Dr. Ulrich Weidinger*, Linienstraße 38, 28203 Bremen
- Prof. Dr. Jörg Wollenberg*, Bleicherstraße 10, 28203 Bremen





