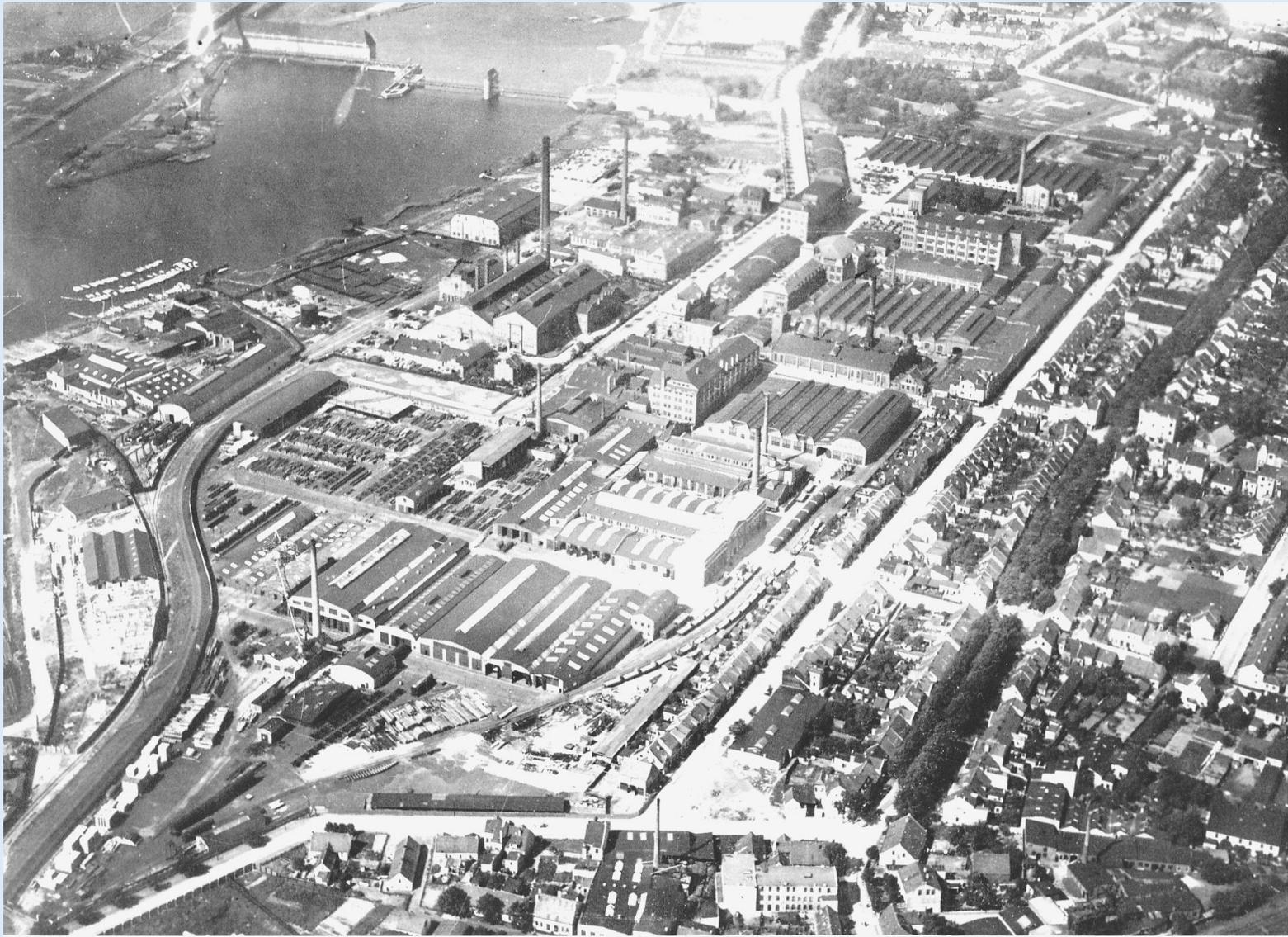


**Chris Steinbrecher**



# **AUF SAND GEBAUT**

**Eine kleine Hastedter Industriegeschichte**

# AUF SAND GEBAUT

## Eine kleine Hastedter Industriegeschichte

<b>Vorwort</b>	1
<b>Eine kurze Geschichte Hastedts</b>	2
<b>Das Hastedter „Sandfeld“ an der Weser</b>	12
<b>Das Gut</b>	13
<b>Die Papiermühle</b>	17
<b>August Backhaus und die Franzosenzeit</b>	24
Die letzten Lebensjahre von Backhaus	38
<b>Der Schellenhof - Die weitere Geschichte des Hastedter Gutes</b>	38
<b>Villa Felsing (Hastedter Osterdeich 214)</b>	49
<b>Bulten und Deiche</b>	55
Bulten	55
Die Weserdeiche	59
<b>Industrielle Entwicklung Bremens und die Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung</b>	64
<b>Strom, die neue Energiequelle</b>	68
Es werde Licht	68
Das Bremer Kraftwerk an der Schlachthofstraße	70
<b>Das Hastedter Kohlekraftwerk</b>	74
1933: Massenentlassung und Denunziation	80
<b>Das Kraftwerk als Bestandteil der Rüstungsproduktion</b>	82
<b>Das Weserwerk mit Schleusen, Wehr und Wasserkraftwerk (1906-1945)</b>	86
Vorgeschichte: Ludwig Franzius und die Weservertiefung	86
Das Weserwerk	89
Die Schleusen	91
Das Wasserkraftwerk	93
<b>Heinrich Wiegand – ein Visionär der Elektrotechnik in Bremen</b>	100
<b>Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik - Der erste Großbetrieb der Elektrotechnik in Bremen</b>	107
<b>Hastedt - ein neuer Industriestandort entsteht</b>	110
<b>Pioniere des Automobilbaus</b>	113
<b>Die Norddeutsche Automobil und Motoren A.G. (NAMAG), Bremens erste Automobilfabrik</b>	114
<b>Die NAMAG und die Elektromobilität</b>	115
Einblicke in die Produktion der NAMAG	121
<b>Die NAMAG-Schmiede: Von Dampfhämmern zum Fitness-Zentrum</b>	128
Die Schmiede zur Zeit von Hansa-Lloyd	132
1932: Die Dampfhämmer der Schmiede arbeiten nun für Borgward	134
1961 Borgward ist bankrott. Was geschieht nun mit der Schmiede?	136
<b>Ein imposanter Bau: das NAMAG-Verwaltungsgebäude</b>	137

<b>Die Elektrotechnische Abteilung der NAMAG GmbH (Föhrenstraße 70-72)</b>	142
1916: Fusion der NAMAG mit den Hansa-Werken. Neue Nutzer ziehen in die Föhrenstraße 70-72	146
Borgward Reparaturwerk und Borgward Verkaufsgesellschaft	147
<b>Die Norddeutsche Waggonfabrik</b>	149
<b>Die Bremer Wagen- und Carosserie-Werke Louis Gaertner (Föhrenstraße 76-78)</b>	164
<b>Bierhalle Wulfken</b>	177
<b>Weserbad und Wehrschloss,</b>	181
Flussbadeanstalten an der Weser	181
Das Wehrschloss (Hastedter Osterdeich 230)	183
<b>Die Hansa-Lloyd-Werke</b>	188
Die Hansa-Automobilwerke AG in Varel	188
Die Hansa-Lloyd-Werke AG in Hastedt	190
Nach der Fusion: Bauliche Erweiterung der Produktionsanlagen	193
Die Produktion von Automobilen wächst	195
<b>Die Architekten Richard &amp; Gustav Schellenberger</b>	209
Ein neuer Industriebaustil: Die Brüder Schellenberger und die Hansa-Lloydwerke	210
<b>Die Lloyd Dynamowerke (Hastedter Osterdeich 254)</b>	215
<b>Margarine - ein neues Lebensmittel erobert den Markt</b>	229
Die Kunerolwerke (Hastedter Osterdeich 250)	232
<b>Teerpappenfabrik Friedrich Waldmann &amp; Co. (Hastedter Osterdeich 240)</b>	237
<b>Hanseatische Silberwarenfabrik Osterdeich 241</b>	241
<b>Carl F.W. Borgward: Vom Blitz Motorkarren bis zum Goliath Standard</b>	248
Die Goliath-Werke Borgward & Co in Hastedt (Föhrenstraße 76-78)	251
1929: Borgward übernimmt Hansa Lloyd und gründet die Goliath-Werke	254
Borgward und die Rüstungsproduktion für das „Dritte Reich“	263
<b>Kaffee und Tabak aus Bremen</b>	269
Die OGO-Kaffeerösterei und Versand (Föhrenstraße 76-78)	270
<b>Focke-Wulf Flugzeugbau</b>	280
Focke Wulf in Hastedt	283
<b>Großwäscherei Hayungs</b>	289
<b>Exkurs: Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge im Nationalsozialismus</b>	294
Fremd- und Zwangsarbeiter	294
Bremen und die Zwangsarbeiter	302
Zwangsarbeiter im Hastedter Industriegebiet	311
Einsatz von Zwangsarbeitern im Hastedter Kraftwerk	311
Die Borgward Werke	313
Zwangsarbeit bei den Goliathwerken in Hastedt	315
Focke Wulf Flugzeugbau	315
Die Lloyd Dynamowerke	318
Die Hanseatische Silberwarenfabrik	320
Großwäscherei Hayungs	321

<b>Bremen nach dem Krieg</b>	326
<b>Hastedter Industriegebiet - Ein Trümmerfeld</b>	334
Wiederaufbau des Kohlekraftwerkes	340
Neubau der Blöcke 14 und 15	349
Der Schutz der Umwelt: Neue Technologien	354
<b>1945: Wiederaufbau vom Weserwehr, des Turbinenhauses und der Schleuse</b>	357
Stilllegung und Abriss des Weserwerks	360
<b>Das neue Weserwehr</b>	361
Der Fischpass	362
Die Weserschleusen	363
<b>Das neue Weserkraftwerk</b>	365
<b>1945: Die Goliathwerke: Der Wiederaufbau und neue Fahrzeugmodelle</b>	369
<b>EWES- und Turmgebäude</b>	382
Das Turmgebäude auch „Borgward-Haus“ genannt (Pfalzburger Straße 69a)	382
1962: Das Turmgebäude kommt in neue Hände	383
Das EWES-Gebäude (Goliathhaus) ab 1945	388
Das Goliathhaus nach der Ära Borgward	388
<b>Die Ogo Kaffeerösterei &amp; Carl Wilhelmi. Vom Neuanfang bis zum Künstlerhaus</b>	390
<b>Hansa Waggonbau GmbH</b>	399
<b>Yacht- und Bootswerft Johann de Dood</b>	406
<b>Auferstehungskirche mit Gemeindezentrum (Drakenburger Straße 42)</b>	410
<b>Namensverzeichnis</b>	416
<b>Literatur</b>	420

## Vorwort

Es ist schwer vorstellbar, dass der heute dicht bebaute Bremer Ortsteil Hastedt noch bis Ende des 19. Jh. als „Hastedter Feldmark“ seinen ländlichen Charakter bewahrt hatte. Das Dorf zog sich entlang dem Alten Postweg, der Hauptverbindungsstraße von Bremen in Richtung Hannover, Hamburg und Osnabrück und hinter einer langgestreckten Sanddüne, die Schutz vor Weserhochwasser bot. Nordöstlich des Dorfes erstreckte sich, einschließlich der heutigen Gartenstadt Vahr das sogenannte „Hastedter Feld“. Auf dem fruchtbaren Boden bauten die Hastedter Bauern Getreide, Kohl und Ackerfrüchte an, oder weideten ihr Vieh.

Südwestlich des Alten Postweges, in Richtung Weser gab es ausgedehnte Sandflächen, aber auch Weideland, wie die Pauliner Marsch und die sogenannten Bulten am Weserufer, die sämtlich der Hastedter Bauernschaft gehörten.

Auch nachdem Hastedt 1803 durch die napoleonische Gebietsreform Bremen zugeschlagen, und Teil der „Bremer Landgemeinden am rechten Weserufer“ wurde, änderte sich zunächst kaum etwas am beschaulich dörflichen Leben. Erst ab 1850 wurden im Dorf vermehrt einfache Siedlungshäuser gebaut, und durch die zunehmende Bevölkerung ließen sich auch kleinere Handwerksbetriebe in der Gemeinde nieder.

Ein Strukturwandel vollzog sich, als Dörfer wie Schwachhauen, Mahndorf und Hastedt ihren Sonder-status als „Bremische Landgemeinden“ verloren und 1902 eingemeindet wurden. Die Bremer Behörden entwickelte eine Art „Masterplan“ um die hinzugewonnenen Gebiete sinnvoll mit dem innerstädtischen Bereich zu verknüpfen, aber auch um außerhalb der Kernstadt in diesen Gebieten Industrie anzusiedeln.

In diesem Buch geht es um die Geschichte eines von der Größe her überschaubares Areal zwischen dem Alten Postweg und der Weser und von der Drakenburger Straße bis zur Grenzappel. Ab 1905 entstand hier eine komplexe Industrieansiedlung, die zum Ausgangspunkt der Automobilproduktion in Bremen und ganz Norddeutschlands wurde.

Der Titel „Auf Sand gebaut“ ist doppeldeutig: Zum einen handelt es sich bei diesem Gebiet in der Tat um eine Sanddüne, auf der die Fabriken angelegt wurden und zum anderen verweist er auf das Entstehen und Vergehen von ganzen Industrieansiedlungen durch den Strukturwandel der modernen Gesellschaft. Dieser Strukturwandel fordert von den Kommunen sich stets neu zu erfinden, wie es uns besonders durch das Ruhrgebiet vor Augen geführt wird, indem dort Industriebauten verschwanden oder in neue Funktionen überführt wurden. Auch aus Hastedt ist die Industrie nahezu verschwunden. Sie hat sich verlagert an andere Standorte, und das Hastedter Areal an der Weser wartet auf seine neue Bestimmung.



Das Hastedter Industriegebiet 2016 (Archiv AMCO Metallhandel)

## Eine kurze Geschichte Hastedts

Erst im 12. Jahrhundert bildeten sich im nordwestdeutschen Raum politische oder bischöfliche Territorien mit ihren Gebietsgrenzen heraus. Das Dorf Hastedt gehörte zum reichsunmittelbaren Erzbistum Bremen.<sup>1</sup> Ab 1226 verwaltete ein Vogt im Auftrag des Bremer Erzbischofs Gerhard II. auf der Burg Langwedel die Region. Seit 1445 unterstand Hastedt dem Gohgericht Achim, den freien Bauern war es gestattet, einen Gerichtsherrn, den Gogrefen<sup>2</sup> zu wählen.

Seit den 40er Jahren des 16. Jh. nahmen die Auseinandersetzungen zwischen Katholiken und Protestanten zu. Auch in Bremen standen sich der Erzbischof und der protestantische Senat unversöhnlich gegenüber. Kaiser Karl mobilisierte ein Heer zur Rückeroberung protestantischer Gebiete, während sich im Schmalkaldischen Bund die Protestanten formierten. Im Februar 1547 zogen die Kaiserlichen gegen Bremen, und belagerten die Stadt. Das Dorf Hastedt lag im Belagerungs-ring, die Höfe wurden geplündert und anschließend völlig zerstört. Erst die Schlacht von Drakenburg brachte für Bremen und das Bremer Umland eine gewisse Entspannung.

### Schlacht von Drakenburg

Obwohl der protestantische Schmalkaldische Bund sich durch die Unterzeichnung der Wittenberger Kapitulation vom 19. Mai 1547 faktisch aufgelöst hatte, leistete Bremen Widerstand gegen die katholisch-kaiserlichen Truppen. Bremen konnte der längeren Belagerung standhalten, so dass die Kaiserlichen am 22. Mai 1547 abzogen, um sich dem annähernden protestantischen Heer entgegenzustellen. Die katholischen Truppen verschanzten sich in den Weserdünen nördlich von Nienburg bei Drakenburg. Die von Albrecht von Mansfeld befehligten protestantischen Söldner hatten sich über Nordhausen und Braunschweig zur Befreiung Bremens in Marsch gesetzt. Am 23. Mai trafen die beiden Streitmächte aufeinander. Die Schmalkaldischen Truppen formierten sich zu einer Zangenbewegung, die die Schlachtaufstellung der Kaiserlichen ins Wanken brachte. Die Reiterei flüchtete und den Fußtruppen blieb letztlich nur als Ausweg, sich durch die Weser schwimmend zu retten. Dabei ertranken zahlreiche Soldaten, Insgesamt fielen circa 2.500 Söldner, und ebenso viele gerieten in Gefangenschaft. Bremen feierte diesen Sieg als Befreiung vom Katholizismus.

In Erinnerung geblieben ist diese Schlacht, als der Bremer Senat 1902, nach der Eingemeindung Hastedts die Mühlenstraße in Drakenburger Straße umbenannte.

Nach Ende des dreißigjährigen Kriegs fielen durch den Westfälischen Frieden große Teile Norddeutschlands, und somit auch Hastedt 1649 an Schweden. Aus den Bistümern Verden und

<sup>1</sup> Erich von Lehe, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen, Göttingen 1926 ab Seite 114

<sup>2</sup> oder Gograf, war als Ministeriale des Erzbischofs der Richter im Gau -(Go-)gerichtsbezirk. Er konnte die niedere Gerichtsbarkeit ausüben, und wurde deshalb auch Bauernrichter genannt.

Bremen wurden infolge der Säkularisation nun das Herzogtum Bremen-Verden mit dem Gogreflichen Verwaltungssitz in Stade. Die frei gewählten Gogrefen wurden abgesetzt und durch schwedische Beamte ersetzt. 1714 kam es mit dem „Act of Settlement“ zur Personalunion, in der Kurfürst Georg Ludwig von Braunschweig-Lüneburg (Kurhannover) als Georg I. auch König von England wurde.<sup>3</sup> 1719 trat Schweden im Vertrag von Stockholm die Herzogtümer Bremen und Verden (nicht einbezogen war die Freie Hansestadt Bremen) gegen die Zahlung von 1 Mio. Reichstaler an das Kurfürstentum ab. Das Bremer Umland gehörte somit formell zu England.

Im Siebenjährigen Krieg von 1756 bis 1763 garantierte zwar ein Friedensvertrag zwischen Preußen und England den Schutz Norddeutschlands vor fremden Truppen, versperrte aber dadurch gleich-zeitig das Hannoversche Kurfürstentum gegen die Besetzung durch französische Truppen. Für Frankreich ging damit ein wichtiges Faustpfand gegenüber England verloren, so dass der französische König nunmehr ein Bündnis mit Österreich schloss. Truppen zogen trotzdem durch Norddeutschland und das an einer Durchgangsstraße<sup>4</sup> gelegene Hastedt litt unter ständiger Einquartierung fremder Soldaten. Insbesondere 1761 folgte ein Truppenkontingent dem anderen: Engländer, Preußen, Hannoveraner und Hessen lösten einander ab und wollten nebst der Pferde verköstigt werden. Verständlicherweise führte das zu Protesten über die Ungleichbehandlung gegenüber anderen ländlichen Gemeinden im Raum Bremen.



**Karte des „Gebiethe des Reichs und Hanse Stadt Bremen ...“ entworfen von C. A. Heineken 1798**

Nach der französischen Revolution nahm Hannover zunächst an den Kämpfen gegen Frankreich nicht direkt teil. Der Frieden von Basel von 1795 erkannte nicht nur Frankreich als revolutionäre Großmacht an, sondern sicherte gleichzeitig Norddeutschland die Neutralität zu. Doch die enge

<sup>3</sup> Der Act of Settlement wurde 1701 vom Britischen Parlament beschlossen, um die Grundlage für eine protestantische Thronfolge zu regeln

<sup>4</sup> Der Alte Postweg, die wahrscheinlich älteste Straße Hastedts und gleichzeitig eine Hauptverbindung zwischen Bremen und Hamburg. Sie wurde allgemein wegen ihres unbefestigten Zustands als „Sandweg“ bezeichnet.

Verbindung Hannovers mit dem englischen Königshaus führte zu ständigen Reibereien mit Preußen, während Bremen deutliche Sympathien für Napoleon zeigte. Auch Napoleon war Hannover nicht wohlgesonnen, da es England ein Truppenkontingent von 16.000 Soldaten überließ. Auf Druck Napoleons besetzten preußische Truppen unter General von Kleist mit 24.000 Mann Hannover.

Das Ende des zweiten Koalitionskrieges gegen Napoleon führte am 9. Februar 1801 zum Frieden von Lunéville, der eine territoriale Neuordnung Europas vorsah. Bremen versuchte noch während dieser Zeit seine Neutralität durch an den Ortsgrenzen aufgestellten Schildern mit der Aufschrift „Territoire neutre de la Republique de Brème“ (Gebiet der neutralen Republik Bremen) aufrecht zu erhalten. Doch ungehindert drangen preußische Truppen nach Norddeutschland vor, während Bremens Senator Georg Gröning in Paris über die Zukunft Bremens verhandelte. Vor allem wollte man eine Neuordnung der Zollgrenzen, wie auch der Abschaffung der Elsflether Weserzolls. Der Oldenburger Herzog widersprach heftig, da ihm dieser Zoll jährlich 150.000 Taler einbrachte. Erst mit der Übertragung vom Lübeck, Wildeshausen Vechta und Cloppenburg, sowie einer Übergangsregelung im Weserzoll stimmte er widerstrebend zu. Nach Zahlungen von 3 Millionen Livres und hohe „Geldgeschenke“ ratifizierte der „Hauptschluss der außerordentlichen Reichsdeputation“ am 25. Februar 1803 einen Vertrag, der die im Frieden von Lunéville beschlossene Gebietsreform umsetzen sollte.

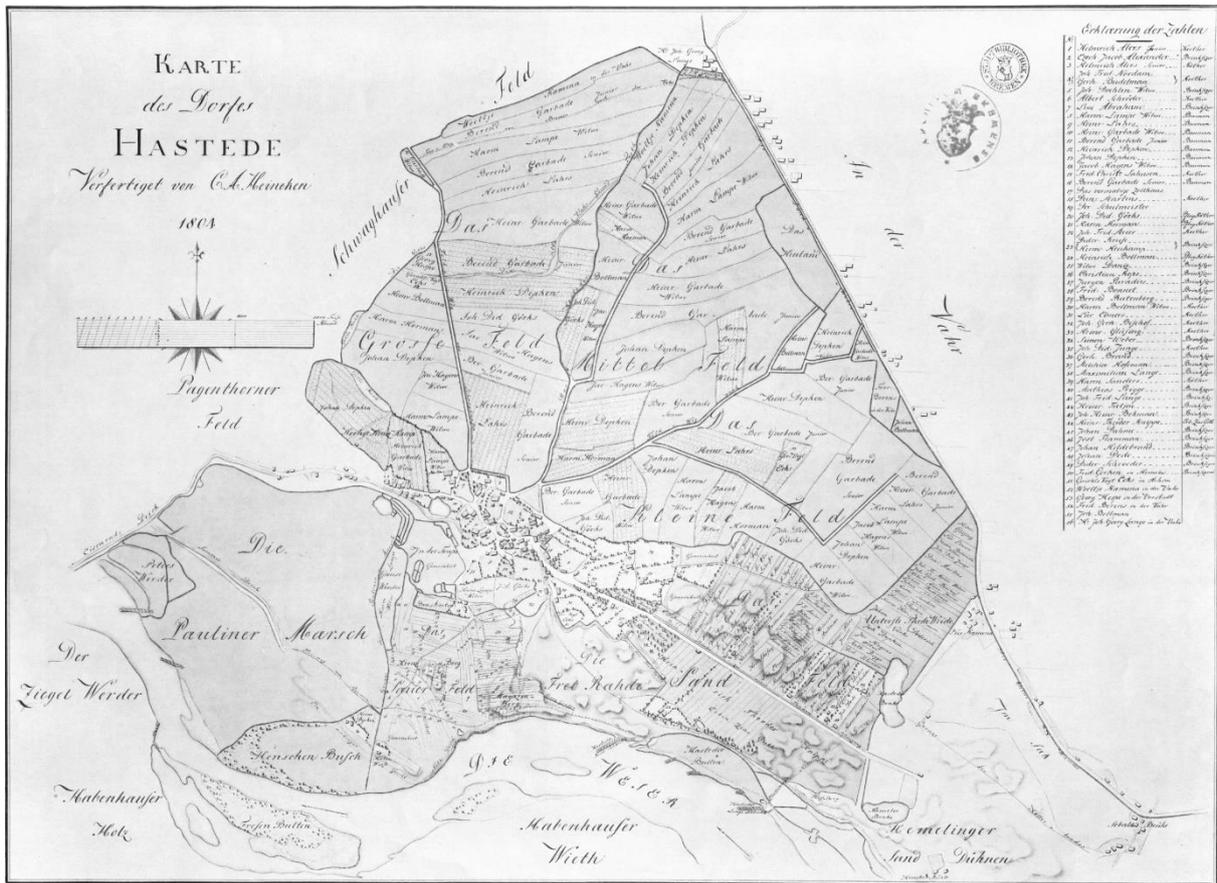
Doch ein erneuter Krieg zwischen Frankreich und England/Hannover verhinderte zunächst noch die Vertragsumsetzung. Französische Truppen drangen nach Norddeutschland vor, denen Hannover nichts entgegenzusetzen hatte. Kampflös streckten die Kurfürstlichen am 3. Juni 1803 die Waffen. Am 5. Juli 1803 diktierte Napoleon in der „Konvention von Artlenburg“ seine Bedingungen gegenüber Hannover- Braunschweig-Lüneburg, die auch die Gebietsneuordnungen beinhalteten.

So erhielt auch Bremen die Flecken Vegesack „Dépendances“ (mit Zubehör), Grolland, den Barkhof, die Hemelinger Mühle sowie die Dörfer Vahr, Schwachhausen, Hastedt und alles, was zwischen dem Gebiet der Wümme und Lesum lag.

Die Gebietsgrenze der Feldmark Hastedt zu Bremen befand sich auf Höhe der Stader Straße und zum hannöverschen Hemelingen in Höhe des heutigen Allerhafens. Noch heute zeugen die Namen „Bei den drei Pfählen“ (nach Bremen) und „An der Grenzappel“ (nach Hemelingen) vom Verlauf der Hastedter Grenzen<sup>5</sup>. Das eigentliche Dorf wurde zu beiden Seiten der Hastedter Heerstraße, jenseits der Sanddünen des Weserufers errichtet.

---

<sup>5</sup> Hanna Lampe: Die Dörfer Hastedt und Schwachhausen. Verl. Heinrich Döll, Bremen 1981 Seite 441 ff



**Karte des Dorfes Hastede, entworfen von C. A. Heinenken 1804  
(mit Verzeichnis der Bauern, Brinksitzer und Koetner)**

Anfänglich achtete Frankreich die Neutralität Bremens, doch die Kontinentalsperre gegen England setzte auch Bremen schwer zu, da die Franzosen den Seehandel durch eine Blockade der Weser zu unterbinden suchten. Der Handel mit Bremen konnte nur über den Landweg erfolgen. Erst im Oktober 1805 wurde die Weserblockade wieder aufgehoben, jedoch musste Bremen preußische Truppen im Stadtgebiet erdulden, während nun die Briten die Weser blockierten. Im vierten Koalitionskrieg von 1806/07 siegten die Truppen von Napoleon gegen die Preußen. Am 20. November 1806 zogen französische Einheiten unter Oberst Clément in Hastedt und durch das Ostertor in Bremen ein. Nach den Preußen wurden nun die napoleonischen Besatzer zu Lasten Bremens einquartiert. Die Hansestadt musste erhebliche Gelder aufnehmen, um den Sold der Truppen von monatlich über 50.000 Taler zu bezahlen zu können. Gleichzeitig verringerten sich die Einnahmen durch die Handelssperre gegen England.

Am 1. Januar 1811 begann die „Franzosenzeit“, indem ganz Nordwestdeutschland als „Hanseatische Departements“ dem französischen Kaiserreich zugeschlagen wurde und in neue Verwaltungsbezirke aufgeteilt wurde. Der Bereich von Nienburg bis zur Wesermündung und von Rotenburg bis einschließlich Oldenburg war das „Departement Wesermünde“ mit circa 340.000 Einwohnern. Dies Departement war in vier Arrondissements (Bremen, Nienburg, Oldenburg und Lehe) und das Arrondissement Bremen in elf Kantone aufgeteilt (Achim, Lilienthal, Syke, Rotenburg, Ottersberg, Thedinghausen, Verden, Bremen-Ost, Bremen-West, Neustadt und Bremer Landgemeinden. Hastedt gehörte zum Kanton der Bremer Landgemeinden. Die Landgemeinden, wie Hastedt, wurden von mairien (Bürgermeisterämtern) geleitet. Der maire dieser Zeit war August Backhaus, über den an anderer Stelle noch zu berichten sein wird. Hastedt konnte damals durchaus als eine große Gemeinde bezeichnet werden. Eine Zählung des Jahres

1810 ergab, dass Hastedt über 70 Wohnhäuser mit 1395 Einwohnern verfügte<sup>6</sup>, doppelt so viel wie Hemelingen mit lediglich 678 Bewohnern.

Napoleons Feldzug gegen Russland endete für ihn im Winter 1812 im Desaster. Nicht nur, dass zahlreiche seiner Soldaten gefallen waren, auch schwand seine Autorität, insbesondere in den von ihm okkupierten Gebieten. Einige Bürger, darunter auch August Backhaus hatten sich der russischen Befreiungsarmee unter General Friedrich Karl von Tettenborn (1778-1845) angeschlossen.



**General Karl von Tettenborn**  
(Lithografie von Josef Kriehuber)



**General Tettenborn mit der Kapitulationsurkunde.**  
Lithografie von R. Kurz nach einem Gemälde von Joseph  
Karl Stieler

Nach der Leipziger Völkerschlacht wuchs der Widerstand gegen Napoleon noch weiter, so dass die Truppen Tettenborns im Oktober 1813 nahezu ungestört bis nach Bremen vordringen konnten. Tettenborn zog unter Glockengeläut am 16. Oktober 1813 in Bremen ein. Er erklärte am 6. November die Wiederherstellung der vormaligen Bremer Verfassung, die von den Franzosen eingeführten unmäßigen Steuern wurden abgeschafft und die bremischen Abgaben von 1809 traten wieder in Kraft. Misslich waren die den Bremern und damit auch Hastedtern erneut aufgebürdete Dienste für das Besatzungsmilitär und die Bereitstellung von Quartieren für Soldaten.

Nach der Erhebung Hannovers zum Königreich im Jahr 1814 trennte man sich in Bremen vom letzten verbliebenen Verwaltungsinstrument der Gogrefen und setzte stattdessen Landherren ein, die ab 1817 jeweils über das rechte und linke Weserufer geboten.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Herbert Schwarzwälder Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. H. Christians Verlag Hamburg 1985 Bd. 1 Seite 560

<sup>7</sup> Den Landherren unterstanden das Deichwesen sowie die Verwaltungsangelegenheiten und die regionale Polizei. Die Gerichtsbarkeit lag aber fortan in senatorischer Hand. 1926 wurden die Landgebiete Bremens in Landkreis Bremen umbenannt. Die Landkreise wurden 1945 aufgelöst. Damit erlosch auch das Amt des Landherrn.



Ein Halbbauer verfügte über einen Landbesitz von ca. ½ Hufe (ca. 3,8 ha).

Als Köthner bezeichnete man Kleingrundbesitzer, die nicht zur Bauernschaft zählten.<sup>10</sup>

Der Brinksitzer ist Inhaber eines kleineren Gehöfts außerhalb des eigentlichen Dorfes. Köthner wie Brinksitzer erhielten ihren Grund aus dem Gemeinschaftsbesitz der Bauern, der „Gemeinheit“ erhalten. Sie zählten daher nicht als Bauern und mussten sich mit den eher sandigen Ackerflächen zufriedengeben. Durch ihren Grundbesitz hatten sie aber Stimmrecht bei Gemeindeentscheidungen. Während die Bauern hochwertige Agrarerzeugnisse auf den städtischen Markt anboten, versorgten Brinksitzer und Köthner die Bremer Bevölkerung mit Kohl, was ihnen den Namen „Kohlhöker“ einbrachte.

Neben kleineren Handwerksbetrieben, die nach 1858 vermehrt in Hastedt ansiedelten, wurde das Herstellen von Zigarren in Heimarbeit zum wichtigen Erwerbszweig der nichtbäuerlichen Bevölkerung.



Flurkarte Hastedts von 1834<sup>11</sup>

Auch nachdem Hannover von Preußen 1866 annektiert worden war, änderte sich nichts an der politischen Zugehörigkeit Hastedts zur (Landgemeinde) Bremen, lediglich die Bauern erkämpften sich mehr Rechte, so dass auch in Hastedt ab 1871 Gemeindevorsteher von den Bewohnern gewählt werden konnten.

Der Bremer Lehrer und Heimatforscher Franz Buchenau beschreibt Hastedt im Jahr 1861 wie folgt:

<sup>10</sup> Der Begriff „Köthner“ leitet sich von Kate ab, der üblichen Behausung dieser Gruppe

<sup>11</sup> Flächeninhaltsplan von D.F. Finndorff, StaB

*„Der Flächeninhalt beträgt 2.571 Morgen, wovon 157 auf Wohnhäuser, Garten und Gemüseland, 1.609 auf Acker- und Wechselland, 612 auf Wiesen- und Weideland, 79 auf Gemeindeweiden 3 auf Holzung, 32 auf Heide und Moor, 79 auf Chausseen, Wege, Deiche und Wasser kommen.....Im südlichen Theile der Gemarkung zieht sich die Dünenkette der Weser in der Richtung von Ostsüdosten gegen Westnordwesten, stellenweise auch rein nach Westen. Der Boden ist daher sandig, hoch und trocken“<sup>12</sup>*

Schon 1834 schufen Oldenburg, Braunschweig und Hannover einen „Steuerverein“, der sich 1854 dem Deutschen Zollverein anschloss. Die beiden Hansestädte Hamburg und Bremen traten ihm nicht bei, aus Angst um die Unabhängigkeit und Freiheit des Handels. Die Zollgrenzen Bremen zum übrigen Deutschland führte dazu, dass zwar der Überseehandel von diesen Zollgrenzen profitierte, aber die Ansiedlung von Industrie behinderte. Gerade im letzten Drittel des 19. Jh. nahm die industrielle Entwicklung in Deutschland einen rasanten Verlauf, von dem Bremen nur bedingt profitierte, da sich wegen der Zollschränken nur wenige Fabriken in Bremen niederließen.<sup>13</sup> Im benachbarten preußischen Hemelingen hingegen wurde ein Industrieunternehmen nach dem anderen gegründet. Hastedt indes bewahrte vorerst seinen ländlichen Charakter, auch wenn sich seit Mitte des 19. Jh. zunehmend Industriearbeiter aus Hemelingen nach Hastedt drängten, um dort kleine Siedlungshäuser zu beziehen. Grund hierfür war die starke Umweltbelastung durch die Petroleumraffinerie, die das Leben in Hemelingen stark negativ beeinträchtigte. Entsprechend dem Bevölkerungswachstum beschloss der Bremer Senat bereits 1873 durch ein „Verkopplungsgesetz“ neue Straßen für den Siedlungs- und Wohnungsbau zu schaffen. In der Landgemeinde Hastedt wurden die schon bestehenden Straßen 1892, und nochmals 1913 miteinander verbunden.

Es waren vor allem Investoren und Industrielle, die nach einem Anschluss an den von Preußen dominierten Zollverein drängten. Am 11. September 1877 bestätigte ein Gutachten der bremischen Gewerbekammer die positive Auswirkung eines Beitritts zum Zollverein auf die Wirtschaft Bremens.

Doch erst 1884 wurde mit den Anschlussverhandlungen begonnen. Am 15. Oktober 1888 war es dann so weit, dass Bremen in das deutsche Zollgebiet aufgenommen wurde und erste Industrieansiedlungen, wie die Besigheimer Ölmühle oder die Bremer Jutespinnerei. Diese veränderte Situation von Handel und Industrie machte einen Ausbau der stadtbremischen Häfen und die Korrektur der Unterweser für tiefergehende Schiffe erforderlich. Schon ab Juni 1887 war unter der Leitung von Stadtbaudirektor Ludwig Franzius (1832-1802) mit den Baggerarbeiten der Unterweser begonnen worden. Die daraus folgende Sohlenerosion der Mittelweser hatte zur Folge, dass ab 1906 mit dem Bau des Weserwehres in Hastedt begonnen wurde, um einen gleichmäßigen Wasserstand der Oberweser zu erreichen.

Am 01. April 1902 wurde Hastedt als Ortsteil Bremens eingemeindet, und schon kurz darauf begannen auf Initiative vom Direktor des Norddeutschen Lloyd Heinrich Wiegand (1855-1909) Planungen, um auf der unfruchtbaren Sanddüne am rechten Weserufer als Konkurrenz zum preußischen Hemelingen innerstädtische Industrie anzusiedeln. Die dadurch neu geschaffenen Arbeitsplätze ließen die Bevölkerung Hastedts von ca. 6000 im Jahr 1900 auf über 9000 im Jahr 1908 anwachsen. Die Folgen dieses Bevölkerungswachstums waren, dass abermals neue Straßen angelegt und Infrastrukturen geschaffen werden mussten, um den Siedlungsbau voranzutreiben, so dass etwa 30% der Bewohner im eigenen Haus leben konnten.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Franz Buchenau, Die freie Hansestadt Bremen und ihre Gebiete. Bremen 1862 im Nachdruck Bremen 2013

<sup>13</sup> 1878 wurden in Bremen 169 Fabriken, mit insgesamt 5,800 Arbeitern festgestellt (Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen Bd. II, S. 329)

<sup>14</sup> Unter den neuen Straßen sei insbesondere die Pfalzburger Straße erwähnt.

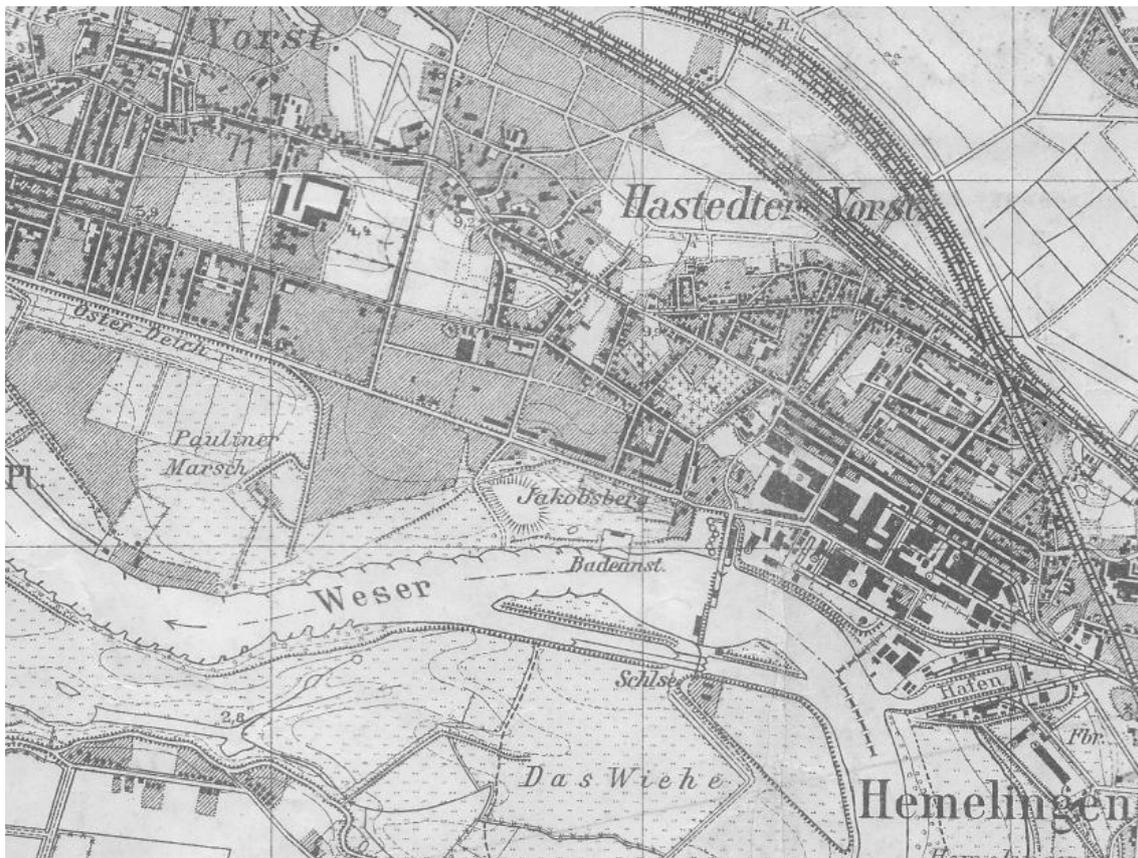


Hastedt 1897 (Archiv Steinbrecher)

Nicht unterschätzt werden darf nach dem Zollanschluss die Auswirkungen der Nordwestdeutschen Industrie- und Gewerbeausstellung von 1890 im Bürgerpark auf die technologische Entwicklung in Bremen, die auch Heinrich Wigand ermunterte, insbesondere auf die Elektrotechnik zu setzen. Er war es auch, der sich aktiv für die Elektrifizierung der „Bremer Pferdebahn“ einsetzte. Doch erst 1911 war das Projekt durch die Straßenbahnlinie durch Hastedt nach Sebaldsbrück abgeschlossen.<sup>15</sup> Auch auf Initiative von Heinrich Wigand nahm der Aufbau der Waggon- Automobilproduktion für Fahrzeuge mit Elektroantrieb in Hastedt ab 1907 Fahrt auf. Das Hastedter Kohlekraftwerk und das Weserwerk mit einer Schleuse wurden gebaut, der Allerhafen angelegt. Um 1910 war die Hastedter Sanddüne an der Weser dicht mit Fabrikhallen bebaut. Das bedeutet nicht, dass der Ort Hastedt seinen dörflichen Charakter von heute auf morgen aufgab: Die Hastedter Großbauern hatten große Landteile an Kohlhöher und Kleinbauern verpachtet, die ihre landwirtschaftlichen Produkte auf dem städtischen Markt verkauften. Der Bedarf der Stadt an Grundstücken für industrielle Ansiedlungen oder den Straßenbau führte dazu, dass immer mehr Bauern ihren Landbesitz veräußerten. Als letztes größeres Landstück verkauften die Hastedter Bauern nach dem zweiten Weltkrieg das Gebiet der „Gartenstadt Vahr“, da sich der Anbau von Kohl und anderen landwirtschaftlichen Produkten wegen der billigeren Importe aus den Niederlanden nicht mehr lohnte. Etwa zeitgleich mit der industriellen Ansiedlung auf der Sanddüne baute Stephan Ketels am Rosenberg eine Tubenfabrik auf. Ketels, der Anfangs auch kosmetische Produkte hergestellt hatte, wechselte schließlich zur Produktion von Tuben, mit denen er Firmen im In- und Ausland belieferte. 1921 wurden bei Ketels 110

<sup>15</sup> Vor der Elektrifizierung fuhr die Pferdebahn seit 1879 von Walle durch Hastedt nach Sebaldsbrück

Arbeiter beschäftigt.<sup>16</sup> Neben Heinrich Roelfs, der Leisten, Fenster und Türen herstellte, hatten sich zahlreiche Handwerksbetriebe in Hastedt niedergelassen, und in Heimarbeit war die Zigarrenproduktion ein bedeutender Erwerbzweig.



Hastedt 1925 (Archiv Steinbrecher)

Der industrielle Aufschwung in Hastedt wurde mit dem Ausbruch des ersten Weltkriegs gestoppt, da die Heeresleitung nicht an Automobilen mit Elektroantrieb interessiert war. Erst die Fusion mit den Hansa-Werken brachte Abhilfe, da nun auch vermehrt mit Benzin betriebene Fahrzeuge produziert wurden, die nun auch an der Front eingesetzt werden konnten. Nach Ende des Krieges brach der Automobilmarkt erneut ein. Die Hansa-Lloyd-Werke gerieten in die Krise und mit ihnen die übrigen Betriebe. Der Absatzkrise folgten Lohnkürzungen, die mit zahlreichen Streiks der Arbeiter beantwortet wurden. Gemeinsam mit den Werftarbeitern der AG-Weser waren die Hastedter Industriearbeiter die tragenden Säulen der des Arbeiterkampfes ab 1919. Es gelang der Hastedter Automobilindustrie genauso wenig wie dem Waggonbau wieder Gewinne zu schreiben. Ab 1928 war es Borgward, der mit der Produktion des „Goliath“ für neuen Aufschwung sorgte. Und auch die OGO-Kaffeerösterei beschäftigte schon im Jahr 1932 mehr als 300 Frauen und Männer. Der Zweite Weltkrieg zerstörte große Teile der Industrie- und Wohnbebauung und zahlreiche Menschen starben durch die Bombenangriffe. Am 25. April 1945 erreichten britische Truppen Hastedt, wenige Tage später kapitulierte Bremen, der Krieg war vorbei. Nach Übernahme Bremens und Bremerhavens durch die Amerikaner im Jahr 1947 begann der Wiederaufbau, auch im Hastedter Industriegebiet. Nach dem „Wirtschaftswunder“ der fünfziger Jahre erlitt Hastedt mit dem Konkurs von Borgward im September 1961 einen schweren wirtschaftlichen Einschnitt, was für den Ortsteil einen massiven Strukturwandel nach sich zog. Die Gebäude der Goliath-Werke wurden veräußert, das geschwungene Randgebäude an der Malerstraße wurde abgerissen,

<sup>16</sup> Vergl. A.Timm, A.Dünzelmann, D. Rathjen. Hastedt- ein Dorf wird zum Stadtteil. H.M. Hauschild Bremen 1990 S. 108

stattdessen entstand mit dem Hansa-Carré ein Einkaufszentrum. Neu angelegten, breite Verkehrsstrassen trennten den Ortsteil. Dem Strukturwandel vom folgte der Niedergang einst lebendiger Einkaufsstrassen, wie die Föhrenstraße, die ihre Geschäfte und Handwerksbetriebe verloren. Neben einem großen Leerstand machen sich nun Spielhallen und Pizzaliefersdienste breit. Kleine Geschäfte werden genauso schnell eröffnet, wie sie wieder verschwinden. Als das ehemals preußische Hemelingen 1939 als neuer Stadtteil zu Bremen kam, wurde Hastedt ein Ortsteil von Bremen-Hemelingen. Gewerbebetriebe haben in Hastedt an Bedeutung verloren, der Wandel vom Industriestandort zum Wohnquartier ist unaufhaltsam. Ein neuer Bahnhof der Deutschen Bahn an der Föhrenstraße, der neu angelegte Park am Weserwehr und die ökologische Neuausrichtung des Hastedter Kraftwerks sind ein Anfang, dem Ortsteil eine neue Bedeutung zuzuweisen, die sich durch seine Lage am Fluss ergibt.

## **Das Hastedter „Sandfeld“ an der Weser**

Entlang dem rechten Weserufer bis hin zum Alten Postweg zog sich eine lange Sanddüne, die sich vom Jakobsberg bis nach Hemelingen erstreckte. Dieses von den Hastedter Bauern „Sandfeld“ genannte Gebiet gehörte genauso wie die jenseits des Deiches gelegenen fruchtbaren Schwemmländer, die sogenannten „Bulten“ der Hastedter Bauernschaft. Durch Winderosion wurde ständig Sand abgetragen, der sich auf die Äcker und Weiden der Bauern legte. Hinzu kam noch, dass die Bauern als Besitzer dieses Areals für die Befestigung der Deiche verantwortlich waren. In einem beispiellosen Coup gelang es den Hastedtern 1769, das „Sandfeld“ und die Deichlasten der Regierung in Hannover zu übertragen, wobei die Bauern selbstverständlich die fruchtbaren Bulten behielten, um darauf ihr Vieh zu weiden. Unmittelbar nach dem Verkauf traten die Hastedter Bauern an die Hannöversche Regierung mit der Beschwerde heran, etwas gegen den Flugsand zu tun, der sich auf die Felder legte. Also ging Hannover daran, in großem Umfang Föhren<sup>17</sup> zu pflanzen, um den Boden damit zu festigen. Erste Siedler, meist Brinksitzer<sup>18</sup> ließen sich jenseits des Postweges nieder. Wie es der Name schon verrät, handelte es sich bei dem Alten Postweg um den damals wichtigsten, auch von Postkutschen genutzten Verkehrsweg nach Verden, Osnabrück und Hamburg, wobei es sich hierbei um einen sandigen Feldweg handelte, auf dem die Kutschen nur schwer vorankamen.

Das eigentliche Sandfeld blieb, bis auf die Föhren lange Zeit unbebaut, der Boden war einfach zu unfruchtbar, um ihn irgendwie nutzen zu können. Schon bald erkannte man in Hannover, dass dieser Vertrag durch die nunmehr erkaufte Deichverantwortlichkeit teuer war. So versuchte man den lästigen Neuerwerb so schnell wie möglich wieder abzustoßen.

In Person des promovierten Juristen und Expedition-Sekretär Dr. Arnold Iken (1756-1812) fand sich ein Interessent für das Gebiet. Arnold Iken war der Sohn des damaligen Bremer Bürgermeisters Justus Friedrich Wilhelm Iken (1726-1802) der ihn möglicherweise eine ökonomische Nutzung im damaligen Zolllausland nahelegte. Da Arnold Iken ohnehin plante sich neben seiner Stadtwohnung in der Obernstraße vor den Toren Bremens ein Sommerdomizil für sich und seine Familie zu schaffen, trat er an die hannöversche Verwaltung heran. 1790 erhielt er das Areal von der Drakenburger Straße bis zur Grenzappel zwischen der Weser und den heutigen Straßen Alter Postweg als Erbenzinsgut, für das er nach 6 Freijahren einen jährlichen Zins von 30 Reichthalern zu zahlen hatte. Zusätzlich erwarb Iken von den Hastedter Bauern den sogenannten „Breiten Berg“, einen Teil von der Hemelinger Gemeinde und 8 Morgen jenseits des Postwegs, so dass sein Besitz schließlich 112 Morgen umfasste.

Mit dem Erbenzinsvertrag vom 17. September 1790 erhielt er gleichzeitig im § 5 einen deutlichen Hinweis auf seine Deichlast, dass er, obwohl seine Ländereien

---

<sup>17</sup> Daran erinnert noch der Straßename „Föhrenstraße“

<sup>18</sup> Oder auch Häusler sind Kleinstbauern mit nur wenig Grundbesitz und einem kleinen Haus

„....von allen fremden Servituten und Deichlasten frey sind, so versteht es sich auch von selbst, daß Obgenannter unser Erbenzinsmann schuldig und verbunden ist, die darin belegenen Deiche in schaufreyen Stande zu erhalten, und sich darin den Verfügungen unserer im Gogericht Achim angeordneten Deichaufsicht zu unterwerfen.“<sup>19</sup>

## Das Gut

1792 errichtete Arnold Iken am westlichen Rand der Sanddüne ein Gebäude. Um wenigstens einen Gemüsegarten anlegen und Obstbäume pflanzen zu können, kultivierte er rund ums Haus das sandige Areal mit fruchtbarem Boden aus den Bulten und durch Mist, den er von den Bauern erhielt. Auch verpflichtete ihn der Erbzinsvertrag mit der Hannöverschen Regierung die Bewaldungsaktion auf dem „Sandfeld“ fortzusetzen. Nahezu 10.000 Bäume ließ er pflanzen, davon 25 Morgen Föhren. Zudem hatte er auch am sandigen Verkehrsweg zwischen Hastedt und Hemelingen, dem heutigen Alten Postweg, Bäume zu pflanzen, in der Hoffnung, dass diese Maßnahme den Sand abhalten oder festigen würde.



Das „Sandfeld“ mit dem eingezeichneten ersten Gutsgebäude (heute Malerstraße/ Hansa-Carré)<sup>20</sup>

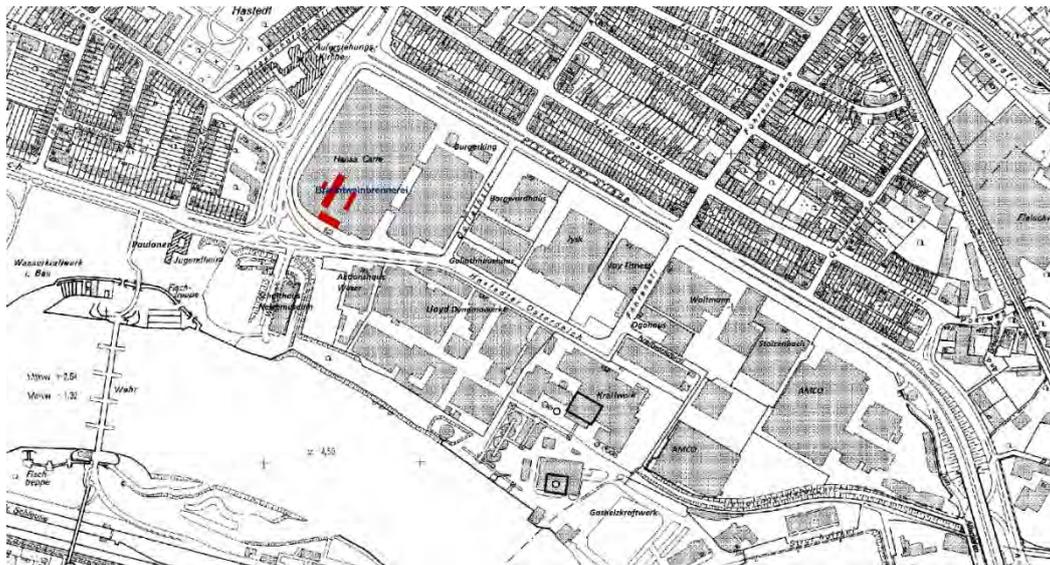
Das alles war eine enorme finanzielle Belastung, so dass er 1793 die bremische Intendantur darum bat, eine Hypothek über 5.000 Reichstaler auf seinen Besitz aufnehmen zu dürfen. In einem Gutachten heißt es dazu:

„Der Dr. Iken hat in kurzer Zeit mit Sandpflügen diese große Arrende geebnet, durch viele Bockschiff mit Ladungen von Mist und Straßenkoth, die er jährlich auf der nahen Weser hat anbringen lassen, den sterilen Boden befruchtet und zu einem guten Ertrag gebracht, mit einer Anpflanzung von etlichen zehntausend Bäumen den ganzen Traktus umkränzt und das Anwesen mit Wirtschaftsgebäuden versehen, das Ganze hat, wie er sagt, 10.000 Taler gekostet . . . er hat 4-5 Jahre viele Tagelöhner und Knechte und 4-6 Pferde gehalten... die Manier, durch schonungslosen Geldaufwand vor der Zeit die Kultur abzwängen zu wollen, tausende von Bäumen gepflanzt, die auf dem dürren Boden ausgehen, und durch tausende wieder ersetzt werden

<sup>19</sup> StaB Tt.8.C.2.u. Teil 1 und 2 Deichsachen.

<sup>20</sup> Ausschnitt „Karte des Dorfes Hastede“ von C.A. Heineken (1804)

müssen, sowie der Zinsverlust bringen eine Summe zustande, die sich wohl nicht weit von der entfernt, die Dr. Iken angibt.“<sup>21</sup>



**Lage des Gutes auf dem Hastedter Sandfeld  
Übertragen auf das heutige Areal**

Nicht nur, dass Iken die jährlichen 30 Thalern Erbpachtzins an die Finanzkasse in Hannover abführen musste, nun kamen neben den gewaltigen Kosten für die Unterhaltung des sandigen Areals auch noch Streitereien zwischen ihm und der Bauernschaft hinzu. Grund der Auseinandersetzungen war, dass die Bauern die an der Weser gelegenen fruchtbaren Bulten als Weidefläche für das Vieh nutzten, ohne sich auch nur im Geringsten am Deichbau zu beteiligen. Verärgert war Iken auch, dass das Vieh immer wieder in seinen mühselig angebauten Garten einfiel.

Genervt suchte er per Inserat in den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ 1795 einen Käufer für sein Land. Lediglich das acht Morgen große Areal an der Grenze zu Hemelingen fand einen Abnehmer. Um wenigstens die Kosten für den Erbpachtzins abzudecken, suchte Iken nun einen Pächter für Sandfeld und Gebäude. Als einziger Interessent meldete sich der Kaufmanns Melchior Schindler.<sup>22</sup> Dieser richtete auf dem Gutshof eine Branntweinbrennerei ein und erhoffte sich, durch den Verkauf des von ihm produzierten Genevers gute Gewinne erzielen zu können. Das scheint ihm zunächst auch gelungen zu sein, denn im Jahr 1800 kaufte er Iken den gesamten Grundbesitz von immerhin ca. 110 Morgen für 9.000 Taler ab. Aber schon 1802 musste Schindler Konkurs anmelden, weil ihn die Kosten seines Grundbesitzes über den Kopf wuchsen.

Es folgte der Arzt Dr. Heinrich Theodor Knippe<sup>23</sup>, der den Grundbesitz im gleichen Jahr in einer öffentlichen Versteigerung für lediglich 4.000 Taler erwarb. Im neuen Erbzinsbrief hieß es:

*„Heinrich Theodor Knippe stellte per Memoriale de 6.Feb. d.J. A.L. vor: Als bey entstandenem Concurs über Melchior Schindlers Vermögen, dessen zu Hastedt belegenes, von Königl. Kammer zu Hannover damals relevirendes<sup>24</sup> Erbzinsgut im Jahre 1802 subhastirt<sup>25</sup> worden, so habe er*

<sup>21</sup>Lampe 229

<sup>22</sup> Der Fabrikantensohn Melchior Schindler geb. 8.9.1762 in Glaris, Schweiz(?) heiratete am 12.08.1800 in Arbergen Anna Catharina Dorothea Stromberg aus Nienburg. Es war wohl die Mitgift, die den Kauf möglich machte. Der Name Schindlers taucht nochmals in einem Dokument vom 24.01.1831 im Zusammenhang mit einem neuerlichen Konkurs auf.

<sup>23</sup> Knippe (31.3.1768 – 1825) war mit Christiane Spilker (1775-1841), der Schwester des Papiermüllers Johann Gerhard Spilker verheiratet, vergl. Kapitel „Papiermühle“

<sup>24</sup>In Abhängigkeit zu Hannover stehend

<sup>25</sup> Öffentlich versteigert

*dasselbe erstanden und sey gegen einen jährlichen Canon von 30 Thalern von der Intendantur zum Erbenzinsmann angenommen.*<sup>26</sup>

Wie aus dem Akteneintrag zu entnehmen ist, hatte Knippe an die hannoverschen Behörden einen jährlichen Canon (Erbzins) in Höhe von 30 Talern zu entrichten. Hinzu kam, wie bei seinen Vorbesitzern, die Deichlasten und Befestigungsarbeiten an der Düne. Um das zu finanzieren, führte Knippe das Geschäft der Branntweinbrennerei seines Vorgängers fort.

Schon wenig später sollten sich seine Gewinnerwartung aus dem Branntweingeschäft als Illusion erweisen: Mit dem Frieden von Luneville und der damit verbundenen territorialen Neuordnung kam Hastedt 1803 zu Bremen und bildete mit anderen Dörfern die „Landgemeinde am rechten Weserufer“, während die alten Zollverträge mit Hannover und Oldenburg zunächst bestehen blieben. Gleichzeitig aber wurde nun Dr. Heinrich Knippe von Bremen als auch von Hannover als Ausländer behandelt. Das bedeutete für ihn, dass durch den verwaltungspolitischen Sonderstatus der Bremischen Landgemeinden sowohl die Ausfuhr ins nunmehr „ausländische“ Hannover, als ihm auch die freie Einfuhr seines produzierten Alkohols in die Stadtgemeinde Bremen nur gegen die Zahlung einer höheren Akzise (Abgaben) gestattet wurde. So musste er für die Einfuhr und Debitierung (Vertriebsrecht, Konzession) des auf seinem Grundstück produzierten Branntweins ins Hannöversche an den Akzisepächter Lathusen zusätzliche 10 Taler abführen<sup>27</sup>.

Um die finanziellen Einbußen wenigstens einigermaßen wettzumachen, verpachtete er ein kleineres Landstück an seinen Schwager, den Papierfabrikanten Johann Gerhard Spilker Spilker (\*22.3.1779 – 15.5.1839)<sup>28</sup>.

Nach vergeblichen Anträgen Knippes um bürgerliche Gleichstellung mit Stadtbremern wurde seine finanzielle Situation immer bedrohlicher. Im März 1804 versuchte Dr. Knippe durch einen erneuten Konzessionsantrag die Bremer Behörden umzustimmen. Er beschwerte sich darüber, dass er, nachdem Hastedt 1803 zu Bremen kam, als „Ausländer“ behandelt werde, indem er auf Anordnung des Akzisepächters<sup>29</sup> Lathusen für seinen produzierten Alkohol statt der in Bremen üblichen 10 Taler Akziseabgabe nunmehr 15 Taler für die gleiche Menge zahlen müsse. Sein Antrag wurde abgelehnt:

*„So sehr auch der Supplicant<sup>30</sup> zu bedauern ist, daß er bey der gegenwärtigen Veränderung des Stadtgebietes leidet und so sehr es zu wünschen seyn würde, daß er bey der Hannöverschen Regierung Gehör finden möchte, wenn er sich bey dieser um die Fortdauer seiner bisherigen Erlaubniß den von ihm fabricirten Brandtwein ins Hannöversche frey einführen und daselbst debitieren zu dürfen, erwerben möchte, so sehen Commissarii dennoch aus den angeführten Gründen keine Hülfe für den Supplicanten sondern müssen endlich u.z.H. anheim geben...daß demselben sein Gesuch ... abzuschlagen sey.“<sup>31</sup>*

Dessen ungeachtet scheint Knippe in den Hof zu investieren zu wollen. Am 10. Oktober 1805 stellt er beim Bremer Senat einen Antrag um Bewilligung von Hypotheken auf seinen Grundbesitz

*„Da ich nun gesonnen bin, darauf vorzüglich zur Bestreitung der theils schon erbauten theils noch zu errichtende Gebäude Gelder anzuleihen; so wünsche ich daß mir hochgewogenst gestattet*

---

<sup>26</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter. Ratsprotokoll über den Antrag von Dr. Knippe vom 16. März 1804.

<sup>27</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Stellungnahme zum Antrag von August Backhaus vom 24. Februar 1809

<sup>28</sup> Datensammlung „Die Maus“ Bremen Dom Nr. 13875. Spilker war der Sohn des Fuhrmanns Christian Spilker (\*1741), der in Besitz von Meierbriefen der Regierung Stade über Grundstücke zwischen St. Ansgari und Doventor war

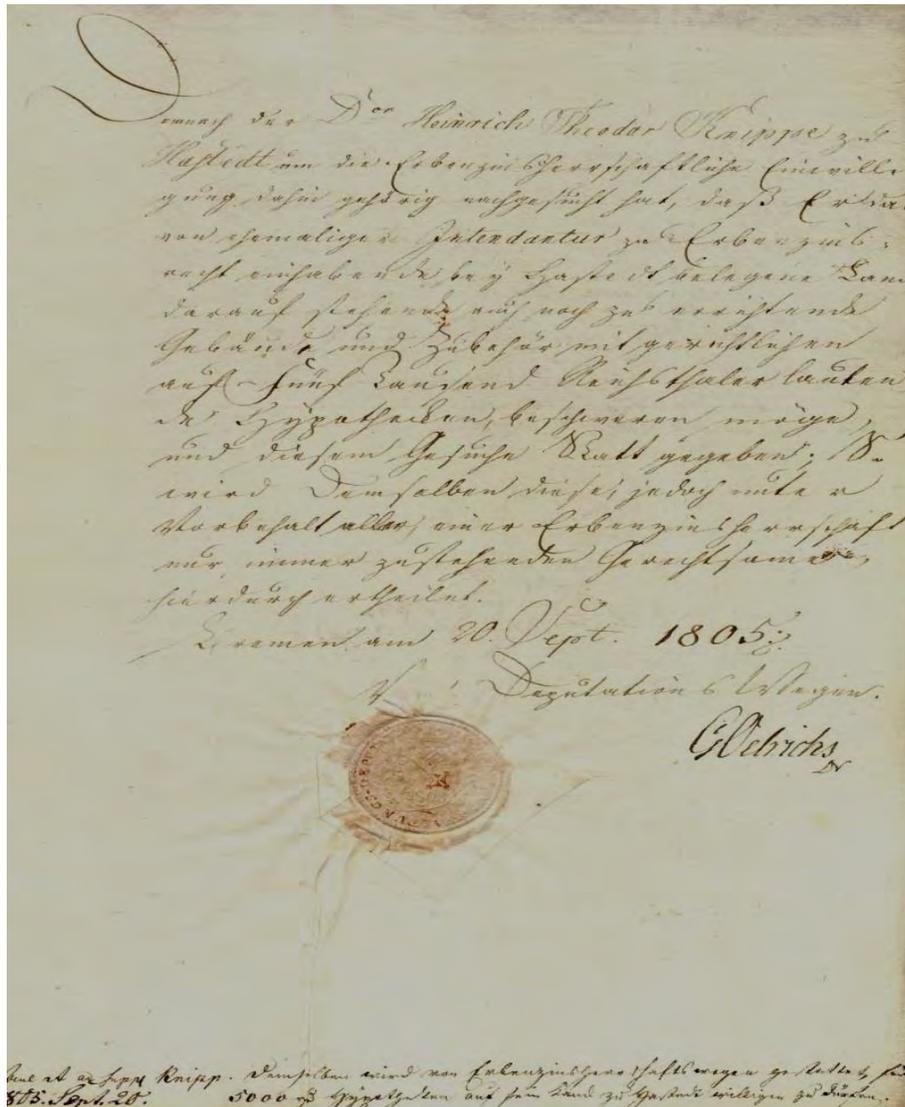
<sup>29</sup> Akzise war eine Ausfuhrsteuer, die gezahlt werden musste, bevor die Ware das Land Bremen verließ. Ein Akzisepächter war ein Steuereinnahmer, der sein Amt gegen eine prozentuale Beteiligung vom Staat pachtete.

<sup>30</sup> Antragsteller

<sup>31</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter. Ratsprotokoll über den Antrag von Dr. Knippe vom 16. März 1804

werden mögte, gedachtes Land und Gebäude durch gerichtliche Hypotheken bis zur Summe von 5.000 Talern beschweren zu dürfen“<sup>32</sup>

Am 20. September 1805 wurde der Hypothekenantrag bewilligt.



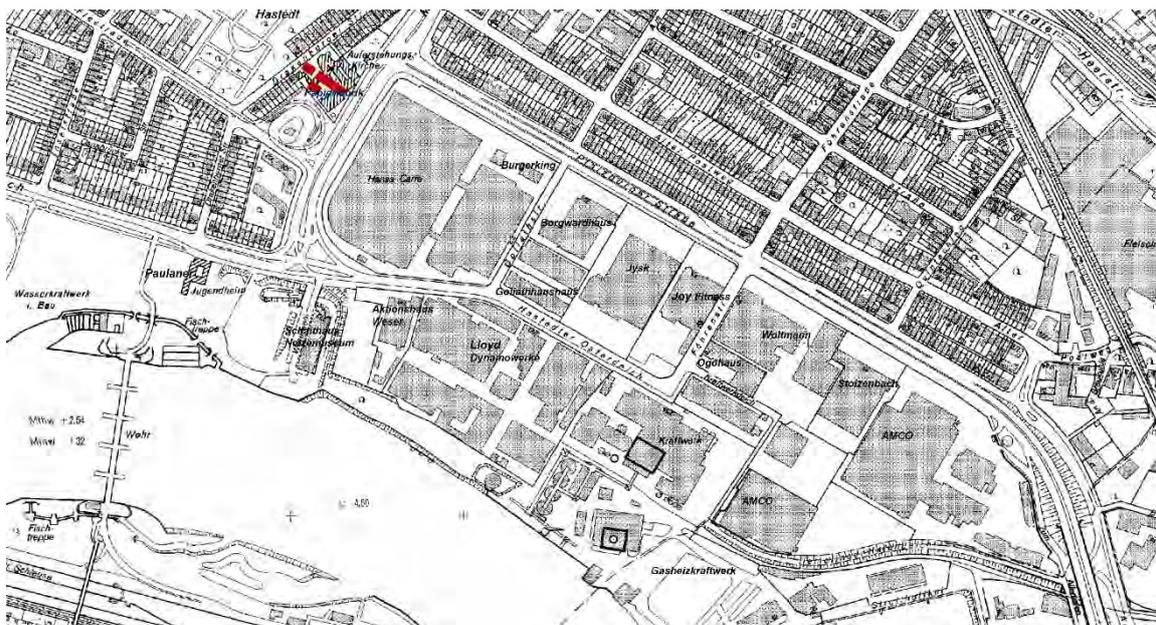
**Bewilligung einer Hypothek über 5.000 Reichstaler  
an Dr. Heinrich Theodor Knippe am 20. September 1805**

Wenige Jahre später scheint Dr. Knippe die Freude an seinen Besitz verloren zu haben. Seine schwierige finanzielle Situation drängte ihn dazu, seinen Grundbesitz zu veräußern. Zunächst gelang ihm jedoch nur der Verkauf eines Teilstücks von 8 Morgen jenseits des Alten Postwegs, an der Grenze zu Hemelingen an Dr. Volkhard Meyer zu verkaufen.<sup>33</sup> Zwei Jahre später, im Jahr 1808 heißt der neue Erbenzinspächter August Hinrich Ludolf Backhaus aus Celle.

<sup>32</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter. Dr. Knippes Hypothekenantrag vom 8. Oktober 1805

<sup>33</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter Antrag um amtliche Eintragung vom 6. Juni 1806

## Die Papiermühle



1803, unmittelbar nach dem Anschluss Hastedts an Bremen als Dorf in der Landgemeinde „Rechts der Weser“ bat Johann Gerhard Spilker (\*22.3.1779 – 15.5.1839)<sup>34</sup> den Bremer Senat, ihm ein „Am Tannenkamp belegenes Stück Land gegen einen zu entrichtenden Canon hochgewogenst zu überlassen“, um auf dem Gelände eine Papiermühle anzulegen.

Spilker war damit der zweite Unternehmer, der außer den Betreibern der Branntwein-brennerei auf dem Gutshof auf dem Hastedter Sandfeld eine Fabrik zu gründen wünschte.

Das Erbzinsgrundstück, auf dem heutigen Gelände der Auferstehungsgemeinde in der Drakenburger Straße, war nach dem Konkurs des vormaligen Besitzer Kaufmanns Melchior Schindler im Jahr 1802 an den Arzt Heinrich Theodor Knippe (1768-1825) gelangt, der eigentlich nur an dem von Dr. Arnold Iken gebauten Gutshof und dem Föhrenwald interessiert war und das Grundstück am Tannenkamp gern an seinen Schwager Johann Gerhard Spilker abtrat.

Am 25. November 1803 erhielt Spilker gegen 5 Taler Jahrespacht den Erbzinsbrief über die Dauer von 20 Jahren und die Erlaubnis für den Betrieb einer Papierfabrik, deren Mahlstein von einem Pferd angetrieben wurde. Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, dass ihm

*„jedoch lediglich zu Fabricirung von Papier und mahlen von Färbe-Höltzer zu gestatten (sei), ohne jedoch demselben durch diese Concession, weder sein jetzt, noch für die Folge einige Gerechtigkeit des Windes einzuräumen, noch die Anlegung eines Mahlganges für Getreide in solcher Mühle zu gestatten“<sup>35</sup>.*

<sup>34</sup> Datensammlung „Die Maus“ Bremen Dom Nr. 13875. Spilker war der Sohn des Fuhrmanns Christian Spilker (\*1741), der in Besitz von Meierbriefen der Regierung Stade über Grundstücke zwischen St. Ansgari und Doventor war

<sup>35</sup> Stab 2.Tt.8.c.2.l.2.g „Niederlassung und Betrieb von Gewerbe“



Im Antrag beklagte er, dass er die erforderlichen Färbehölzer im Zollland mahlen lassen müsse, was die Herstellung seines Papiers erheblich verteuere, mit hohem Zeitverlust verbunden sei und dem Bremer Staat dadurch auch Steuereinnahmen verloren gingen. Um eine Windmühle bat er, weil der Antrieb von zwei Mahlsteinen für die Pferde zu schwer sei.

Der positive Entscheid des Senats erfolgte am 6. März 1805. Ausdrücklich wurde erwähnt, dass man die Mühle auch wirklich nur zum genehmigten Zweck, nämlich der Papierfabrikation zu benutzen sei, und nicht etwa zum Kornmahlen.

Nachdem der Verdener Postmeister August Backhaus 1808 von Dr. Heinrich Theodor Knippe als neuer Erbzinspächter das Hastedter Sandfeld an der Weser nebst Gutshof und Branntweinbrennerei übernommen hatte, wurde die Papierfabrik nun vom vormaligen Postschreiber Hermann Wilhelm Frese (\*31.12.1764 – 3.3.1833) bewirtschaftet. Frese war mit der älteren Schwester von Johann Gerhard Spilker, Anna Metta (1773-1851) verheiratet. In einem Schreiben an den Bremer Senat vom 20.11.1810 führte Frese aus, dass er fünfzig Sorten Buntpapier herzustellen in der Lage sei. Gleichzeitig beantragte er beim Senat die Zuweisung eines neuen Standortes näher an der Weser, um das Flusswasser für seine Fabrik nutzen zu können:

*„An Güte den holländischen und englischen Papieren nachzukommen, zugleich die Preise ein bedeutend verringern zu können, wird stets das Ziel meiner Wünsche und rastlosen Bestrebens bleiben, dem sich leider durch locale Verhältnisse mehrere Hindernisse im Wege legen, vorzüglich dadurch, daß im Sommer bei niedrigen Wasserstand der Weser die Fabrik sehr an Wasser leidet, welches zu fleißigen waschen und abspülen der Lumpen, so unentbehrlich ist; durch den Tannenwald wird der Wind wenn solcher aus Norden weht, sehr aufgehalten, so wir durch den Sandwegen vermehrte Fuhrkosten, den Preis um ein merkliches erhöhen müssen.“<sup>37</sup>*

Dem Antrag wurde nicht stattgegeben. Frese blieb in seiner Papierfabrik auf dem Hastedter Sandfeld, für die nächsten Jahre scheint er sie auch erfolgreich betrieben zu haben. Dessen ungeachtet wuchs das Bedürfnis, auch Korn in Hastedt mahlen zu dürfen, und die Papiermühle mit einem weiteren Mahlwerk für Getreide auszustatten.

Die nächste Getreidemühle stand im „ausländischen“ Hemelingen, was das Mahlen von Korn für die Hastedter Bauern durch zusätzliche Steuern erheblich verteuerte, und die Schwachhauser Mühle war ihnen zu weit entfernt. Bereits 1815 stellte daher der Accisepächter Lahusen einen ersten Antrag zum Bau einer Kornmühle. Von dem Plan erfuhr der Schwachhauser Mühlenbesitzer Bartholomäus Ulrich, der aufs heftigste protestierte.<sup>38</sup> Die Mühle wurde zunächst nicht genehmigt. Doch schon ein Jahr später gab es eine Bürgerinitiative der Hastedter Bauern. In einem von ca. 80 Hastedtern unterschriebenen Antrag baten die Unterzeichner auf eigene Kosten eine *Getreidemühle*

*„in den Sandbergen von Hastede, circa 200 Fuß von der Chaussee anlegen zu lassen, so daß sie niemanden hinderlich wäre, oder an einem etwa von Obrigkeiten, uns dazu bestimmten Platze“.<sup>39</sup>*

Der Antrag blieb unbeantwortet. Der nächste Versuch wurde von Christian Spilker (1787-1833), dem Bruder des Papiermüllers Johann Gerhard Spilker unternommen. Er beschwerte sich in einem Schreiben vom 23. Dezember 1823 über die Untätigkeit der zuständigen Behörde und erläuterte nochmals die Dringlichkeit zur Anlage einer Kornmühle in Hastedt. Nun endlich wird der Bau der gewünschten Mühle unter Auflagen gestattet.

Am 2. April 1824 erhielt Christian Spilker gegen eine Jahresgebühr von 7 ½ Talern die Konzession zum Betreiben einer Mühle. Sie wurde auf dem „Mühlenberg“, heute Ecke Fleetrade/Deichbruchstraße erbaut.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup>StaB 2-Ss.5.b.28 Brief an den Bremer Senat

<sup>38</sup> Stab 2.Tt.8.c.2.t.1 „Müller“ Schreiben von B. Ulrich vom 30.1.1816 an den Bremer Senat

<sup>39</sup> Stab 2.Tt.8.c.2.t.1 „Müller“ Antrag der Hastedter Bauern vom 30.1.1817

<sup>40</sup> Das Grundstück (Kataster 351) neben dem israelitischen Friedhof gehörte Johann Heinrich Leidenberg.

Doch zurück zur Papiermühle. Der Grund und Boden gehörte nach wie vor August Backhaus. Wie erwähnt, zwangen ihn die hohen Schulden, 1823 seine Grundstücke über eine öffentlich städtische Lotterie zu veräußern. Das mit der Lotterie verbundene umfangreiche Gutachten mit einer genauen Beschreibung der Gebäude und Ländereien legte auch fest, dass zukünftig jeder Pächter der Papierfabrik an den Besitzer des Gutes jährliche eine Pacht in Höhe von 17 ½ Taler zu entrichten hat. Doch wie wir wissen, fiel das Los ausgerechnet auf Backhaus, der hocheifrig seinen Landbesitz nun schuldenfrei wieder übernehmen konnte. Doch 1828 starb Melchior Holler, der Verwalter von Backhausens Grundstücken in Hastedt. Wenig später schied auch der Papierfabrikant Hermann Wilhelm Frese aus Altersgründen als Pächter der Papierfabrik aus. Weder ein neuer Verwalter noch ein Pächter für die Papiermühle waren zunächst zu finden. ein neuer Pächter war nicht so schnell zu finden.

Gleichzeitig drückten Backhaus wieder finanzielle Probleme, die insbesondere nach den verheerenden Deichbrüchen von 1830 und den damit verbundenen Deichauflagen entstanden waren. Er trug sich erneut mit Verkaufsabsichten, und teilte dies 1831 dem Bremer Senat mit. Inzwischen hatte sich Johann Wilhelm Schwarzkopf (\*28.3.1782)<sup>41</sup> ein neuer Pächter für die Papierfabrik gefunden. Im April 1832 übernahm Schwarzkopf das gesamte Gut. Der Hintermann dieser gesamten Aktion war jedoch Heinrich Carl Schelle sen. (\* um 1789 – 5.8.1854)<sup>42</sup>, der seit 1815 in Bremen, Am Markt 17 eine Papierhandlung betrieb und das Gut auf dem Namen von Schwarzkopf erwarb<sup>43</sup>. Schwarzkopf verblieb die Rolle eines Verwalters von Papierfabrik, Branntweimbrennerei und den unbebauten Ländereien.



**Areal der Papiermühle 1834  
Nahe dem Hastedter Friedhof gelegen.**



**Drakenburger Straße 1916, (Der Name bis zum  
21.1.1909 Mühlenstraße)**

Am 18. April 1832 beantragte Schwarzkopf beim Bremer Senat eine Hypothek über 5.000 Taler auf seinen Besitz. Die Hypotheken wurden bewilligt, unter den Gläubigern befand sich auch H.C. Schelle.

Im Jahr 1834 wurde erstmals ein Kataster erstellt. In ihm sind unter anderem sämtliche Ländereien aufgeführt, so auch das Grundstück mit der Katasternummer 341 neben dem

<sup>41</sup> Im Hastedter Kataster von 1834 war Schwarzkopf als „Brinksitzer“ der Ländereien eingetragen

<sup>42</sup> Bremer Leichenbucheintrag 1895 S. 508 \* Ortsfamilienbuch Bremen und Vegesack Nr. 34146; 1816 Kaufmann und Bürger Bremens

<sup>43</sup> Stab 2.Tt.8.C.2.i.1 Erbbauzinsgüter, Stellungnahme des Landherrn von rechten Weserufer Schumacher über einen Antrag von Schelle vom 19. April 1839

Hastedter Kirchhof. Schwarzkopf wird als Besitzer genannt, die Grundstücksgröße der Fabrik betrug 1 Morgen 101 Quadratruten (1M,101QR, also ca. 4.000qm). In der Beschreibung ist zu lesen: „Die Parzelle enthält Garten, Wohnung, Papiermühle, Trockenhaus und Hofraum“<sup>44</sup>.

Schelle scheint mit der Gutsverwaltung von Schwarzkopf nicht zufrieden gewesen sein, denn er übernahm den größten Teil der Ländereien. Den „Schellenhof“ mit der Brennerei verpachtete er an Hinrich Haar. Die Brennerei wurde 1833 „auf unerklärliche Weise“, so Senator Schumacher im oben erwähnten Schreiben, „ein Raub der Flammen“. Die Papierfabrik betrieb nach wie vor Schwarzkopf, auch wenn Schelle seinen Einfluss auf die Produktion zu vergrößern schien: In diesem Jahre wurde erwähnt, dass Schelle noch bis 1835 zusätzlich eine Papierfabrik im Ostertorsteinweg 76 betrieb, danach verlagerte er seine Produktion nach Hastedt.<sup>45</sup>

Hier scheint er kräftig investiert zu haben. Schumacher erwähnt, dass Schelle in seiner „Fabrik für bunte Papiere...., Menschen aus dem südlichen Ausland“ als Facharbeiter in seiner Fabrik einsetzte<sup>46</sup>

In der Nacht vom 4. Auf den 5. Mai 1839 brannte auch die Papiermühle ab. Im Antrag vom 27.8.1839 für den Wiederaufbau beklagt Schwarzkopf den hohen Brandschaden, und dass der von der Versicherung erstattete Betrag von 4.300 Talern nicht ausreichte, um „den bereits begonnenen Bau einer neuen Papiermühle wiederum zu vollenden“.

So bat auch er den Senat um die Erlaubnis, in seiner Papiermühle auch Getreide mahlen zu dürfen – in Konkurrenz zur Kornmühle an der Deichbruchstraße. Er begründet seinen Antrag mit der Überlastung der Bremer Mühlen, aber auch mit dem Ziel der Werterhöhung seines Besitzes und höherem Umsatz, da er zu seinem bereits erhaltenen Privatkredit über 7.000 Taler noch weiteres Kapital aufnehmen wolle, und auch die bisherigen Gläubiger (darunter auch Heinrich Carl Schelle mit 250 Talern) ihr Geld zurückerhalten könnten. Die Entscheidung des Senats „würde ihm in seinem Unglücke für sich und seine zahlreiche Familie durch die geneigte Erlaubniß eine durchgreifende Unterstützung gewähren, mit der Papiermühle einen Waitzen und Graupengang anlegen zu dürfen“.

Gleichzeitig betonte er, dass er selbstverständlich die Papier- von der Getreidemühle strikt räumlich trennen würde<sup>47</sup>. Um letzteres zu verdeutlichen, fügte er seinem Antrag die Zeichnung der geplanten Windmühle bei.

Auf welchem Weg auch immer erfuhren die übrigen Müller Bremens und im Umland von diesem Antrag. Ihr Protest folgte prompt am 6. September 1839, „durch die räumliche Nähe zu anderen Getreidemühlen würden dieselben in ihren mit großen Geldopfern errungenen Geschäfte einen wesentlichen Nachtheil erleiden, wenn es dem genannten Schwarzkopf gestattet würde, in dem selben Bezirke eine vierte Getreidemühle anzulegen“<sup>48</sup>.

Trotz des Protestes wurde Schwarzkopfs Antrag am 11. September 1839 unter Auflagen genehmigt, darunter eben die strikte Trennung von Papier- und Kornmühle und „Daß er von dem Beginne der Betreibung dieses Gewerbes nicht nur selbst den gewöhnlichen Müllereid vor dem Landherrn leiste, sondern dann so wir ins künftige auch seine Müllerknechte jedesmal bei Antritt ihres Dienstes bei 10 Talern Strafe zur Leistung des Eides dem gedachten Herrn vorstelle“.

---

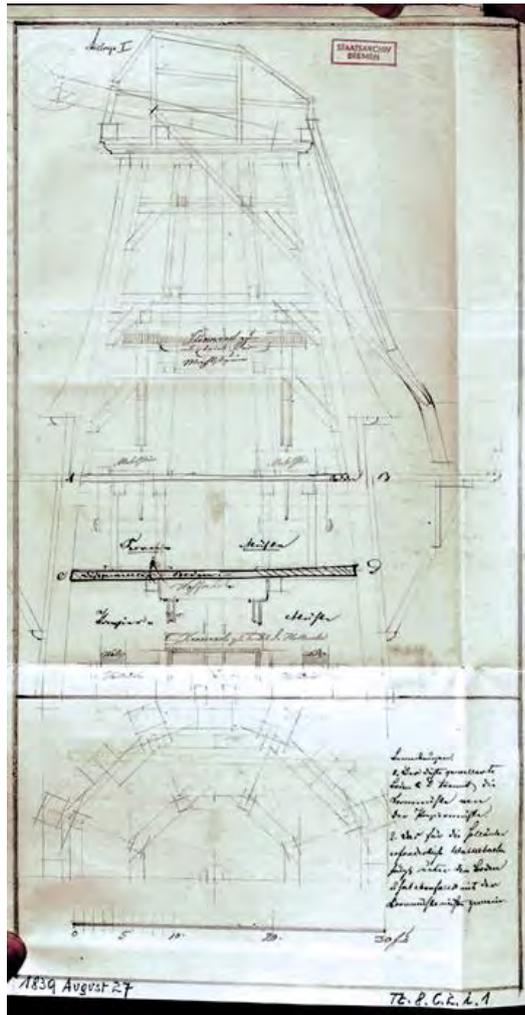
<sup>44</sup>StAB „Flächen Inhaltsverzeichnis von der Dorfschaft Hastedt und der dazu gehörenden Feldmark“ (1834)

<sup>45</sup> StAB Im Einwohnermelderegister von Bremen der Jahre 1815-1878 sind die Produktionsstandorte unter Schelles Namen aufgeführt

<sup>46</sup> Stab 2.Tt.8.C.2.i.1 Erbbauzinsgüter, Protokoll der Stellungnahme des Landherrn von rechten Weserufer Schumacher über einen Antrag von Schelle vom 19. April 1839

<sup>47</sup> Inhalt und Zitate: StAB Tt.8.C.2.i.1 Erbbauzinsgüter, auch Papiermühle

<sup>48</sup> Stab 2.Tt.8.C.2.i.1 Erbbauzinsgüter. Unterschrieben wurde die Beschwerde vom 6.9.1839 von den Müllern Ferk Balleer, Hinrich Georg Schumacher und Bartholomäus Ulrichs



Die mit dem Antrag von Johann Wilhelm Schwarzkopf eingereichte Zeichnung der geplanten Mühle

1844 übernahm Brunnenbesitzer Christian Poos aus Petershagen von Schwarzkopf „sein zu Hastedt belegenes Immobile und Mühle nebst deren Inventare, auf welcher ich dessen Geschäft fortzusetzen beabsichtige, und welches ich nur zu diesem Zwecke ankaupte.“<sup>49</sup>

Da Petershagen (bei Minden) damals zu Preußen gehörte und Poos somit als Ausländer galt beeilte er sich, in seinem Antrag auf ein amtliches Attest hinzuweisen, in das er „als unbescholtener Mann ausgewiesen, welcher wenigstens 3.000 Taler in Gold in Vermögen hat.“

Diesen Argumenten mochte sich Bremen nicht verschließen Am 28. September 1844 erhielt Poos die von ihm beantragte Konzession.

<sup>49</sup> StAB Tt.8.C.2.i.1 Erbzinsgüter Antrag von Poos vom 10. September 1844

## Der Wind- und Wassermüller Eid.

Ich will auf meiner Mühle niemanden, wer er auch sey, verkürzen, oder auf irgend eine Weise ungebührlich behandeln. Wenn ich die Arbeit nicht selbst verrichten kann, will ich jederzeit einen tüchtigen treuen Knecht halten, und sorgfältig darauf achten, daß dieser gleich pflichtmäßig handle, daß er somit die obrigkeitlichen Verordnungen und Vorschriften genau befolge, den Mahlgästen gut begegne, niemanden verkürze und ihm mehr, als die obrigkeitliche Mahlstare erlaubt, abnehme.

Ich will kein Getraide oder Malz zum Mahlen annehmen, oder durch meine Leute annehmen lassen, bevor mir nicht auf die gleiche Quantität die Consumtions-Luitung eingeliefert worden; auch will ich, so viel an mir ist, dahin achten und streben, daß die Consumtions-Kammer auf keinerley Weise verkürzt werde; sondern deren Schaden und Nachtheil nach meinem besten Vermögen hindern und abkehren, und die am 23. December 1816 publicirte obrigkeitliche Verordnung, insoweit sie mein Gewerbe befaßt, so wie sonstige obrigkeitliche Vorschriften gewissenhaft befolgen.

So wahr helfe mir Gott!

Dokument im StaB

Doch auch diese Mühle brannte 1850 ab, und Poos beantragte jetzt den Bau von zwei getrennten Mühlen, da, wie er behauptete:

*„Bei meiner alten Mühle war nur ein sehr starker Wind im Stande, beide Holländer, den für Korn und den für Papier zugleich in Bewegung zu setzen. Es mangeln nun aber solche heftigen Winde im Sommer fast ganz, und doch ist wegen des leichten Trocknens in der Sonne, wegen der bedeutenden Ersparniß an Feuerung, gerade der Sommer für die sonst sehr einträgliche Papierfabrication die günstigste Jahreszeit. Ich habe daher meistens meinen Holländer für Korn stehen lassen müssen, wenn ich Papier bereitete, und umgekehrt den für Papier ruhen lassen, wenn Korn gemahlen wurde.“<sup>50</sup>*

Poos wurden keine zwei Mühlen bewilligt, auch scheint er das Geschäft kurz darauf aufgegeben zu haben, denn am 14. Oktober 1853 hatte Dr. Carl Hermann Gildemeister *„die zu Hastedt belegene Korn und Papier Windmühle im öffentlichen Verkauf erstanden“*<sup>51</sup> und im März 1854 gegen 5 Taler jährlichen Entgeltes die Konzession für sich und seinen jeweiligen Pächter erhalten. In den mit der Konzession verbundenen Auflagen wird ausdrücklich betont, dass der von ihm eingesetzte Pächter vorab dem Landherrn des rechten Weserufers vorgestellt werden muss und dass dieser auch über die Eignung der Bewerber entscheidet.<sup>52</sup> Kurz nach Erhalt der Konzession beschwert sich Gildemeister beim Senat, dass er nur die Genehmigung zum Weizen und Graupenmahlen erhalten hat. Er betont, dass es seit Jahren Usus sei, in dieser Mühle auch Roggen zu mahlen und bittet darum, zwei Roggenmahlwerke einrichten zu dürfen, da das

<sup>50</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Erbzinsgüter, auch Papiermühle, Antrag von Christian Poos am 6. März 1850

<sup>51</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Erbzinsgüter, auch Papiermühle Schreiben von Gildemeister

<sup>52</sup> Der Landherr ist Mitglied des Bremer Senates und in seiner Funktion etwa vergleichbar mit der Funktion eines heutigen Landrates

Bedürfnis hierfür durch die wachsende Bevölkerung in Hastedt enorm gewachsen sei. Wem Dr. Gildemeister die Mühle als Pächter übertrug, ist nicht dokumentiert.

Während all der Jahre scheinen die Geschäftsbeziehungen zwischen Heinrich Carl Schelle sen. und der Hastedter Papierfabrik fortbestanden zu haben. Mit seinem Tod im Jahr 1859 führte der Sohn Heinrich Carl Schelle Junior (8.5.1825-19.9.1895) das Papiergeschäft am Markt fort, ohne dass noch im Zusammenhang mit seinem Namen die Papierfabrik in Hastedt genannt wurde.

Im November 1859 weist sich der Hastedter Bürger Remmer Ehnsten Remmers in seinem Antrag um eine Konzession als neuer Erbzinspächter der Papier- und Kornmühle aus.

Remmers war nur für kurze Zeit Besitzer der Mühle, schon am 12. Juni 1860 wurde der Erbzinsbrief auf den Hastedter Bauernsohn Johann Lahrs ausgestellt. Knapp eine Woche später, am 18. Juni erhält er als letzter dokumentierter Kornmüller und Papierfabrikant auf diesem Gelände die senatorische „*Concession zur Betreibung des Gewerbes der Kornmüllerei auf der gedachten mit zwei Rockengängen versehene Papiermühle zu Hastedt*“<sup>53</sup>.

Die „Lahrsche Mühle“ wird noch 1872 in einer Wegerechtsvereinbarung zwischen den Brüdern Dreyer und Heinrich Carl Schelle erwähnt und Johann Lahrs war es auch, der 1873 die Mühlenstraße bis zur später ausgebauten Fleetrade verlängerte.

Wenig später scheint Johann Lahrs die Mühle aufgegeben zu haben, denn in den Dokumenten wird sie nicht mehr erwähnt.

Die Knappheit von Wohnraum führte dazu, dass neue Straßen angelegt wurden, um eine Bebauung von Siedlungshäusern zu ermöglichen.

So wurden auch die Grundstücke an der Mühlenstraße parzelliert; im Jahr 1897 ist sie bis zum Gelände der Papierfabrik beidseitig mit Wohnhäusern bebaut. Das Areal der Papierfabrik erhielt die Katasternummer 340AC.

Im Jahr 1902 kam es zur Umbenennung der Mühlenstraße in Drakenburger Straße, die 1907 bis zum Osterdeich verlängert wurde.

Am 25. April 1911 erwarb der Kaufmann Gustav Kleinschmidt (wohnhaft: Hamburger Straße 146) aus der Konkursmasse eines Bernhard Klatte das 2256 qm große Grundstück der Papierfabrik in der Drakenburger Straße (Hausnummer 26)<sup>54</sup>.

Kleinschmidt verkaufte es am 30. Februar 1912 für 50.000 Mark an den Kaufmann Georg Ferdinand Duisenberg (Bornstraße 32) weiter. Ein Jahr später wurde auf dem Grundstück mit dem Bau der Dampfwäscherei Hayungs begonnen. Nach den Zweiten Weltkrieg wurde auf dem Gelände die Auferstehungskirche und das Gemeindezentrum errichtet.

## **August Backhaus und die Franzosenzeit**

Wie schon erwähnt, wurde die Zeit von 1796 bis zu den Befreiungskriegen als „Franzosenzeit“ bezeichnet. Mit den Eroberungen durch Napoleon brachen auch in Hastedt unruhige Zeiten an. Schon 1796 kam es zu Einquartierungen von hannoverschen Grenadieren und Dragonern bei den Bauern, aber auch bei den ärmeren Brinksitzern. Nachdem Napoleons Gebietsreform von 1803 einige Gemeinden, darunter auch Hastedt zu Bremen zuschlug, wurde dieser Zugewinn in „Bremer Landgemeinden“ zusammengefasst. Daraus folgte, dass diesen Landgemeinden nicht die gleichen Privilegien zugebilligt wurden, wie den Stadtbremer Bürgern. Gerne boten die Bremer den nun ständig wechselnden Besatzern die ländlichen außerstädtischen Bereiche als Quartier an. So mussten die Dörfer der Landgemeinden 1806 englische Soldaten beherbergen. 1808 folgten holländische Truppen, die allesamt nicht nur untergebracht, sondern auch, nebst ihren Pferden versorgt werden mussten. So klagten die Hastedter Bauern:

---

<sup>53</sup> StAB Tt.8.C.2.i.1 Erbzinsgüter, auch Papiermühle Konzessionsantrag von Johann Lahrs

<sup>54</sup> StaB 4,45/1-VR 75-378 laut Kaufvertrag: 2.256qm groß, Bestehend aus Gebäuderaum, Vorgarten, Hofraum, Garten, Gemüseland nebst Zubehör

*„Jetzt sind unsere Kräfte erschöpft .....hatten drei Tage lang 83 Pferde, jetzt aber seit sieben Wochen 50 Pferde und fünf Offiziere. Gegenden, die fetter sind als die unseren, wie das Ober- oder Niederviehland haben gar keine Pferde.“<sup>55</sup>*

Es half nichts, auch wenn der Bremer Senat Abhilfe versprach, so rückten doch fortwährend neue Truppen nach. Trotz dieser schwierigen Situation übernahm der bis dahin nicht in Erscheinung getretenen August Backhaus aus Celle das über 100 Morgen großen Erbenzinsgutes auf dem Hastedter Sandfeld.<sup>56</sup> Als Verwalter für das Gut setzte er seinen Schwager Melchior Holler (1777-1828)<sup>57</sup> ein. Auch wenn Backhaus von seinem Vorbesitzer Dr. Knippe die Schnapsbrennerei übernommen hatte, musste er jedoch rasch erkennen, dass bedingt durch die jährlich zu zahlenden Erbzinsen an die Bremer Finanzkasse und dem zu leistenden Deichschutz kaum Gewinn übrigblieb. Die einzige Möglichkeit Gewinne zu erwirtschaften sah er im Ausbau der Produktion und des Handels von Schnaps, insbesondere von Genever. Doch durch die rechtliche Zwitterstellung der Landgemeinden hatten sich die Einfuhrbedingungen nach Bremen und ins Hannöversche nicht verändert. So klagte er in einem Schreiben an den Bremer Senat:

*„Die Vereinigung der Hannöverschen Staaten mit dem Königreich Westphalen haben diese Lage verändert. Es ist auf die Einführung eines jeden fremden Brantenweins eine Abgabe von 40 % gelegt, weshalb wir mit den dort Einheimischen Brantweinbrennern durchaus keinen Preis halten können, sondern unseren Absatz ins Westphälische für die Folge gänzlich aufgeben müssen“.<sup>58</sup>*

Des Weiteren forderte Backhaus, wie sein Vorgänger, seine Produkte auch nach Bremen einführen zu dürfen und nicht gegenüber den Bremer Stadtbürgern durch überhöhte Consumtionsteuer benachteiligt zu werden. Er betonte außerdem, wie vorteilhaft es sei, eine Branntweinbrennerei wegen der Brandgefahr auf dem Lande zu betreiben, und:

*„Cultur des Bodens muß durchaus für den Staat das erste seyn worauf er sein Augenmerk richtet und dieser hat durch das Brennen in der Stadt nicht den mindesten Vortheil, dazu gibt es Land, welches einzig und allein durch Anlegen einer Brantenweinbrennerey und damit verbundenen Viehstand cultivirt werden kann. Dies ist erkennbar der Fall aus den von den Supplimenten gewählten Platze und es kann dem Staat keineswegs gleichgültig seyn, daß eine Strecke von hundert Morgen Landes, welche bis jetzt keinen Halm hervorbrachte, jetzt wo unsere Anlage noch im Werden ist, doch schon einen mäßigen Ertrag von Früchten geliefert hat“.<sup>59</sup>*

Dem von Backhaus und Holler unterzeichneten Antrag wurde nicht stattgegeben.

*„Die Supplicanten als Bremische Bürger und Untergehörige tragen die Lasten des Markts gleich anderen, weshalb eine Gleichheit mit den übrigen Bürgern ihres Gewerbes keine Unbilligkeit seyn kann“.<sup>60</sup>*

Vergeblich war auch der Antrag für den Bau einer Windmühle, um Wasser in die Brennerei pumpen, und das Malz für die Bierbrauerei und Schnapsbrennerei mahlen zu können.

Nach wie vor bestand das Konfliktgemenge England/Hannover/Preußen, was zu verschärften Kontinentalsperren und anderen Handelshemmnissen führte und gleichzeitig den französischen Machteinfluss deutlich vergrößerte. Am 10. Dezember 1810 trat Napoleon vor den französischen

---

<sup>55</sup> Hanna Lampe S. 164

<sup>56</sup> Backhaus war jüdischen Glaubens. Sein Vater war der Kaufmann Georg Friedrich Albrecht Backhaus (gest. 1815) aus Celle. Seine Schwester Justine Sophie Marie Backhaus heiratete 1815 Melchior Holler (1789-1844)

<sup>57</sup> Hollers Sohn Johann Herrmann Holler (1818-1868) wurde ein erfolgreicher Kaufmann und Förderer des Bremer Bürgerparks

<sup>58</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter., Antrag von Backhaus und Holler vom 25. Oktober 1810

<sup>59</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1 Erbbauzinsgüter., Antrag von Backhaus und Holler vom 25. Oktober 1810

<sup>60</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbbauzinsgüter, Antrag vom 25.10.1810

Senat und verkündete die Annexion der Hansestädte und ganz Norddeutschlands. Somit wurde Bremen mit seinen Landgemeinden am 1. Januar 1811 Bestandteil des französischen Kaiserreiches.

Vielleicht war es die schwierige wirtschaftliche Situation, dass Backhaus nach der Gebietsneuordnung von der französischen Verwaltung das Amt des „maire“ (Bürgermeisters) in der mairie Hastedt übernahm. Schon gleich nach seiner Amtsübernahme sah sich Backhaus gefordert, denn die Straßenbaupläne Napoleons berührten auch seine Gemeinde.

Unter dem französischen Präfekten Graf Philipp von Arberg (1776-1814) begann die Planung der „Kaiserstraße 3“ von Paris über Reims, Lüttich, dem rechtsrheinischer Brückenkopf Wesel, Münster, Bremen und Rotheburg nach Hamburg und Lübeck, um schnellere Truppenbewegungen für einen geplanten Russlandfeldzug zu ermöglichen. Diese 14-20m breite „Grande route“ war in der Mitte für die schwere Artillerie gepflastert und zu beiden Seiten mit einen Sandstreifen für die Marschkolonnen versehen. Wie wichtig Napoleon dieser Straßenbau war, belegt ein Brief vom 17. August 1811 seinem Finanzminister Michel Gaudin (1756-1841):

*"Die Chaussee Hamburg-Wesel rückt Hamburg um 4 Tagesreisen näher an Paris heran; das sichert und befestigt die Vereinigung dieser Länder mit dem Kaiserreich und es ist eine Angelegenheit von höchster Bedeutung".<sup>61</sup>*

Das Prinzip der napoleonischen Straßenbauer war eine möglichst gradlinige Trassenführung von A nach B. Das bedeutete auch, dass auf bäuerliche Besitzungen keine Rücksicht genommen wurde, Felder oder Weiden wurden oftmals geteilt und damit einst zusammenhängende Flächen zerstückelt.

Was die Bremer Landgebiete betrifft, so sahen die Pläne vor, die Straße mitten durch fruchtbares Ackerland der Feldmark Hastedts, am Steintor und der Ostertorvorstadt vorbei in Richtung Herdentor zu führen.

Als maire von Hastedt sah sich August Backhaus in der Pflicht, gegen diese Linienführung beim Grafen Arberg zu protestieren. Doch war beim Bau der Straße Dringlichkeit geboten, denn Napoleon hatte die Order längst unterschrieben und Arberg sah daher kaum eine Möglichkeit, noch Änderungen vorzunehmen. Es heißt, Backhaus habe später die Bauern mit Mistgabeln gegen die nahezu 1.000 zwangsverpflichteten Straßenbauer angeführt.<sup>62</sup> Diese Aktion hatte zur Folge, dass Backhaus verhaftet und nach Hamburg geschafft wurde. Nach kurzer Zeit wieder in Bremen, gelang ihm doch noch eine kleine Abänderung des Planes, aber nicht mittels vernünftiger Argumente, sondern durch den Einsatz von Bestechungsgeldern. So schreibt Backhaus später, er habe 100 „Pistolen“<sup>63</sup> als Bestechung dem leitenden Ingenieur übergeben. Die Hastedter Bauern hätten sich im Beisein von Rechtsanwalt Nolthenius verpflichtet, ihm die ausgelegte Summe zu ersetzen. Nachdem die Bemühungen von Backhaus Erfolg von Erfolg gekrönt waren, hätten sich die Hastedter Bauern geweigert ihm die 100 Pistolen zurückzuzahlen.

1812 half er mehreren von den Franzosen zwangseingezogenen Männern zur Flucht nach England, was der französischen Gerichtsbarkeit nicht verborgen blieb.<sup>64</sup> Von der Todesstrafe bedroht floh Backhaus nach Mecklenburg, wo er sich der Befreiungsarmee des Generals

---

<sup>61</sup> Helmut Scheffler: Soldaten Napoleons im Raum Schermbeck Selbstverlag, Schermbeck 1983 S. 44, vergl. auch Martin Klöffler „Chausseebau in der Franzosenzeit“ [http://www.ingenieurgeograph.de/Klöffler\\_Franz\\_Chauseebau](http://www.ingenieurgeograph.de/Klöffler_Franz_Chauseebau)

<sup>62</sup> StaB 7 2029, Hastedter Bauernschaft 2/13

<sup>63</sup> 1 „Pistole“ entspricht 1 Louis d'or oder 5 Reichstaler

<sup>64</sup> StaB 2-Tt.8.C.2.e „Einquartierungen“

Friedrich Karl von Tettenborn (1778-1845)<sup>65</sup> anschloss. Sein Hastedter Besitz wurde während seiner Abwesenheit vom Schwager Melchior Holler in alleiniger Verantwortung verwaltet. Backhaus wurde von Tettenborn zum Rittmeister ernannt und beteiligte sich mit dessen Armee an der Befreiung Norddeutschlands. Nachweislich war er 1813 an der Schlacht von Dornburg an der Elbe beteiligt, wo er ausgezeichnet wurde.<sup>66</sup> Im Oktober 1813 erreichten die Befreiungstruppen die Weser und nahmen Quartier in Verden. Von hier aus rückten sie langsam gegen Bremen vor, wobei die Ortskenntnis von Backhaus von großem Nutzen war. Am 13. Oktober 1813 rückten Tettenborns Truppen in Hastedt ein und Tettenborn richtete im Dorf sein Hauptquartier ein.



**Ritt- und Postmeister  
August Hinrich Ludolph Backhaus (1778-1853)**

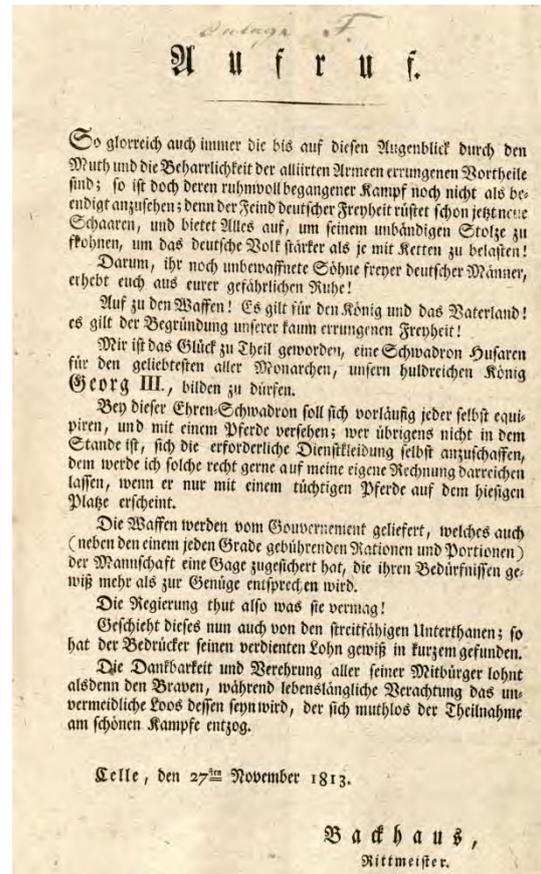
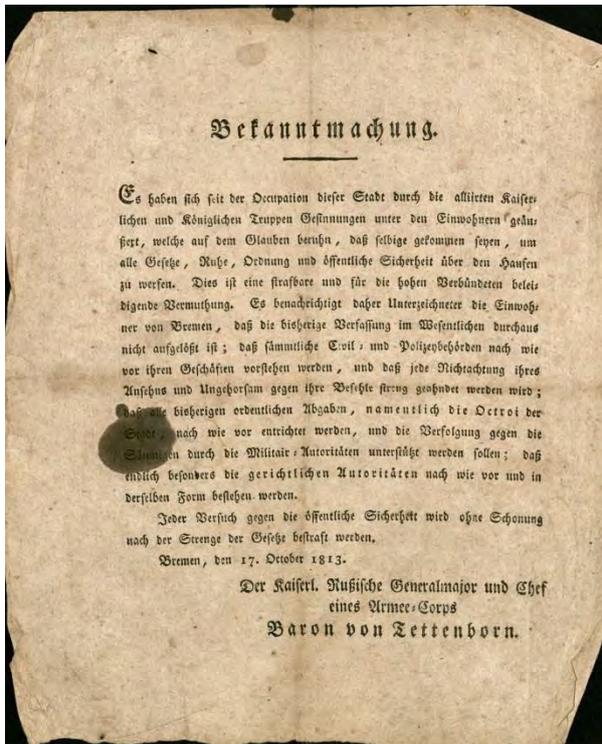
Am 17. Oktober floh der französische Präfekt Graf Arberg aus Bremen<sup>67</sup>, die Stadt wurde endgültig am 4. November 1813 der Befreiungsarmee übergeben. Nachdem sich der Bremer Senat konstituiert hatte, wurde das Bremer Stadtrecht wieder eingeführt.

---

<sup>65</sup> Bernhard von Poten: Tettenborn, Karl Freiherr von. In: Allgemeine Deutsche Biographie (ADB). Band 37, Duncker & Humblot, Leipzig 1894, S. 596–605.

<sup>66</sup> Carsten Miesegaes: Chronik der freyen Hansestadt Bremen Teil 3. (1833) S. 370ff

<sup>67</sup> Für kurze Zeit übernahm der Bremer Rechtsanwalt und vormalige Unterpräfekt Johann Eberhard Pavenstedt (1777-1860) die Präfektur. 1814 wurde er Mitglied des Bremer Bürgerkonvents und 1816 Senator.



### Bekanntmachung von Tettenborn und Aufruf von Backhaus<sup>68</sup>

Für seine Verdienste wurde Tettenburg zum Ehrenbürger Bremens ernannt, Backhaus hingegen erhielt erst Jahre später lediglich eine Postmeisterstelle in Verden,<sup>69</sup> wobei sein in dieser Zeit geleisteter Einsatz für Bremen unbestritten war:

(So) „erstattete er nach Kräften den Bürgern des vom Feinde Geraubte zurück, richtete die öffentliche Versteigerung der von den Franzosen zurückgelassenen Waaren möglichst vortheilhaft für die Käufer ein; hielt den General Tettenborn von der Ausführung seines Vorhabens Bremen in Brand zu schießen, zurück; befreite mehrere bremische Landsleute, welche im russischen Hauptquartier die ihnen weggenommenen Pferde reclamirten und dafür von Tettenborn nach Sibirien geschickt werden sollten“.<sup>70</sup>

Die Einquartierungslasten für Hastedt nahmen indes nicht ab. Das meiste geerntete Getreide musste an die Befreiungsarmee abgegeben werden, und eine Viehseuche raffte fast alle Rinder, Schafe und Ziegen dahin. Doch allmählich schien sich die allgemeine Lage zu verbessern.

Nicht so für Backhaus. Fast sämtliche Einnahmen aus seiner Verdener Postmeisterstelle flossen in sein Gut. Die Papiermühle gehörte ihm nicht und die Branntweinbrennerei warf aufgrund der hohen Abgaben nur wenig ab. Stattdessen wuchsen die Ausgaben für die Deichpflicht, von der sich Backhaus vergeblich befreien lassen wollte.

<sup>68</sup> StaB Tt.8.C.2.u. Teil 1 und 2 Deichsachen

<sup>69</sup> Am 31. Juli 1817

<sup>70</sup> 2-Tt.8.C.2.i.1 Stellungnahme des Bremer Senats vom 11. Mai 1853

Seine Schulden wuchsen stetig, 1821 hatten die Hypotheken auf das Hastedter Gut eine Höhe von 11.000 Talern erreicht. So bat Backhaus im Januar 1822 beim Landherrn Dr. Schumacher<sup>71</sup> um eine amtliche Schätzung, nach der dann die Ländereien und darauf befindlichen Gebäude über den Verkauf von Losen in einer öffentlichen Lotterie veräußert werden sollten.

Die beiden eingesetzten Gutachter ermitteln zunächst den Pachtwert der einzelnen Grundstücke. Sie schrieben:

*Nachdem der Herr Postmeister Backhaus zu Verden uns die Anzeige gemacht, daß er eine Schätzung seiner zu Hastaedt befindlichen Ländereyen zu haben wünscht, begaben wir, die Geschworenen, uns an Ort und Stelle, nahmen sämtliche Ländereyen in Augenschein und sind hiernach im Stande folgende Taxation abzugeben, wobey zu bemerken, daß die angegebene Schätzung sich auf den jährlichen Werth der Ländereyen bezieht, und zugleich auf das arithmetische Mittel des zehnjährigen Ertrags Rücksicht genommen ist:*

I.	<i>Drey Morgen Garten-Land</i>	<i>a 10 T</i>	<i>30T</i>
II.	<i>Zwey Morgen mit Birken, Eichen, Eschen und Führen bepflanz</i>	<i>a 5 T</i>	<i>10T</i>
III.	<i>Neun Morgen Wiesenwachs außen Deichs</i>	<i>a 10T</i>	<i>90T</i>
IV.	<i>Fünf und zwanzig Morgen mit Führen besäte Ländereyen</i>	<i>a 2 ½ T</i>	<i>62,36 T</i>
V.	<i>Ein Morgen Wiesenwachs Binnendeichs zu</i>		<i>10T</i>
VI.	<i>Fünf und zwanzig Morgen Santländereyen Nr. 1</i>	<i>a 6T</i>	<i>150T</i>
VII.	<i>Dreyßig Morgen Santländereyen Nr. 2</i>	<i>a 4T</i>	<i>120T</i>
VIII.	<i>Zehn Morgen unbebautes Land</i>	<i>A 1T</i>	<i>10T</i>
IX.	<i>Drey Morgen Gartenland</i>	<i>a 7 ½T</i>	<i>22, 36 T</i>
X.	<b><i>Hastaedt Januar 1822</i></b> <b><i>Berend Garbade, Johann Klatt<sup>72</sup></i></b>	<b><i>Summa</i></b>	<b><i>505 Taler</i></b>

Daraus ermittelten Schumacher und Backhaus

Für die Gebäude	13.450 Taler
Für den Grundbesitz (jährl. Pacht von 505 Talern auf 20 Jahre gerechnet)	10.100 Taler
Und an Erbenzins für die Papier- und Getreidemühle	470 Taler
insgesamt	<b>24.020 Taler</b>

Aus einem weiteren Gutachten vom Mai 1823 erfahren wir auch die genaue Lage des Grundbesitzes:

*„Dies Gut liegt in der Nähe von Bremen ohnweit der Weser und Tenöverer Chaussee an dem Wege nach Verden. Dieser Weg bildet die nordöstliche Gränze; außerdem sind daselbst angränzend: David Sudhoff, der Hastedter Kirchhof und der Papiermühlen Brünings. Die Hastedter Gemeinheit*

<sup>71</sup> Dr. Isaak Hermann Albrecht Schumacher (27. 7.1780-3.8.1853) war Landherr des rechten Weserufers, Senator und ab 1847 Bremer Bürgermeister

<sup>72</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbenzinsgüter, Schätzung vom Januar 1822

*macht die nordwestliche und den größten Theil der südwestlichen Gränze aus..... Den übrigen Theil der südwestlichen und südöstlichen Gränze macht die Hemeler Gemeinheit.“*

Es folgt eine genaue Beschreibung des Gutes:

An Gebäuden und Ländereien gehören zum Gute folgende:

- A) das Wohnhaus 72  $\frac{1}{4}$  Fuß<sup>73</sup> lang, 40  $\frac{1}{4}$  Fuß breit, eine Etage von 11  $\frac{3}{4}$  Fuß hoch, von Fachwerk mit Backsteinen erbaut und mit Rohr gedeckt. Das Gebäude enthält eine Dehle mit Estrig, 5 Stuben mit Oefen, eine Kammer mit einem kleinen Ofen, 5 Kammern ohne Oefen. ....Ferner eine Küche mit Feuerherd und Gossenstein.
- B) Die Brau- und Brennerey , 169 Fuß lang und 31 Fuß breit, eine Etage hoch, in den Umfangsmauern massiv von Backsteinen erbaut. Das Dach ist mit Pfannen in Kalk gedeckt und das Gebäude durch 3 Blitzableiter gesichert. ....Ferner im Gebäude eine Malzdarre mit großem eigenem Ofen, neben derselben 2 Ställe.
- C) Der Viehstall, 110 Fuß lang, 34 Fuß und 5 Zoll breit und in Ständerwerk unter einem Pfannendache erbaut. Er enthält außerdem mit Backsteinen gepflasterten und mit steinernen Krippen versehenen Kuhställen, einen Pferdestall mit Krippen und Raufen eine Knechtekammer mit einer Schlafstelle unter der Bodentreppe.
- D) Neben diesem Gebäude der Schweinestall unter einem halben Pfannendache in Fachwerk erbaut, 110 Fuß lang, 10 Fuß 7 Zoll breit. Zu demselben führen 10 Thüren, größtentheils mit Schlössern versehen.
- E) Der Schuppen nebst Schaafstall , 40 Fuß 5 Zoll lang, 27 Fuß breit, von Fachwerk mit Bruchsteinen erbaut und mit Pfannen gedeckt. Einige Gefache sind nicht ausgemauert,
- F) Ein Schuppen nebst Appartement 22  $\frac{1}{2}$  Fuß lang, 11 Fuß 2 Zoll breit von Tannen Ständerwerk in Bruchsteinen erbaut, mit einem halben Pfannendache, hierin sind zwey h.v. Priveées. Es fehlen 2 Thüren.
- G) Das Pumpenhaus 14  $\frac{1}{2}$  Fuß lang und breit, 2 Fuß hoch, massiv,
- H) Ein Gebäude ohneweit der Landstraße 66  $\frac{1}{2}$  Fuß lang, 22 Fuß 10 Zoll breit, von Ständerwerk mit Pfannen gedeckt und zu drey Wohnungen eingerichtet deren jede eine Stube mit Schlafstelle und Ofen, von welchem der Feuerherd, und einem vorgebauten Stall enthält. Der Kochraum ist für jede einzelne Wohnung durch Lattenwerk gesondert
- I) Ein Wohnhaus beym Tannengehölz 35 Fuß 2 Zoll Lang, 16 Fuß breit von Ständerwerk gebaut und mit Pfannen gedeckt. Je derselben eine Stube mit einem Ofen, von welchem der Feuerherd und eine Kammer, hierüber der Boden.
- J) Der Hofplatz mit den darauf befindlichen Gebäuden enthält 205 q-Ruten<sup>74</sup>. Umher eine Stakedt-befriedung
- K) Der Garten 506 q-Ruten mit lebendigem Hekken, Staket- und Plankenwerk eingefriedigt und mit verschiedenen Obst- und anderen Bäumen und Gebüsch versehen.
- L) Ein grauer Platz vor dem Hofe enthält 139 q-Ruten
- M) Zwey kleine Baumgärten zusammen 45 q- Ruten beyde mit einer Staket-Einfriedung
- N) Ein Parcell Gartenland 40 q- Ruten
- O) Ein Parcell Feld- und Gemüseland incl des Bauplatzes 236 q- Ruten
- P) Zwey Parcellen Wechsel , Acker und Weideland

---

<sup>73</sup> 1 Fuß = 31,39m

<sup>74</sup> 1 Rute = 3,766m; 1 Quadratrute = 14,1846qm

- Q) Ein kleines Tannengehölz und ein Teich , zusammen mit Einschluß einer außer Deich gelegenen Plaines wüsten Lands und des Bauplatzes 1622 q- Ruten worin der Deich mit begriffen ist.
- R) Ein Parcell Akkerland 663 q-Ruten
- S) Eine größere bereits cultivirte Fläche Ackerland 2948 q- Ruten
- T) Eine zum Theil urbar gemachte Fläche Sandland 2024 q- Ruten (der Graben an dem Fahrwege nach Verden ist bei den anstehenden Parcellen mitgerechnet)
- U) Uncultivirtes, zum Theil mit Föhren bewachsener hügeliger Sandboden, mit Einschluß der ebenfalls zur Holzkultur benutzter als Weserdeich dienende Sandhöhen, des Vorlands, der Wege. U.v.m. 3663 q- Ruten
- V) Der gesamte Flächeninhalt beträgt als Ganzes 12.710 q - Ruten welche fast 106 Morgen oder Scheffelsaat ausmachen.

Wenig später erfahren wir, dass Backhaus seinen Besitz über die Bremer Lotterie verlosen lassen möchte, da sein Schuldenberg immer noch 11.000 Taler betrug. Zu dem Zweck wurde unter der Leitung des Kaufmanns Gerhard Christian Garlichs<sup>75</sup> eine Senatskommission gebildet, die die Möglichkeiten einer solchen Verlosung untersuchen soll. Garlichs wird auch am 25. Januar 1822 darum gebeten, die Einnahmen aus der Lotterie zu verwalten und daraus die Ansprüche der Gläubiger zu befriedigen.



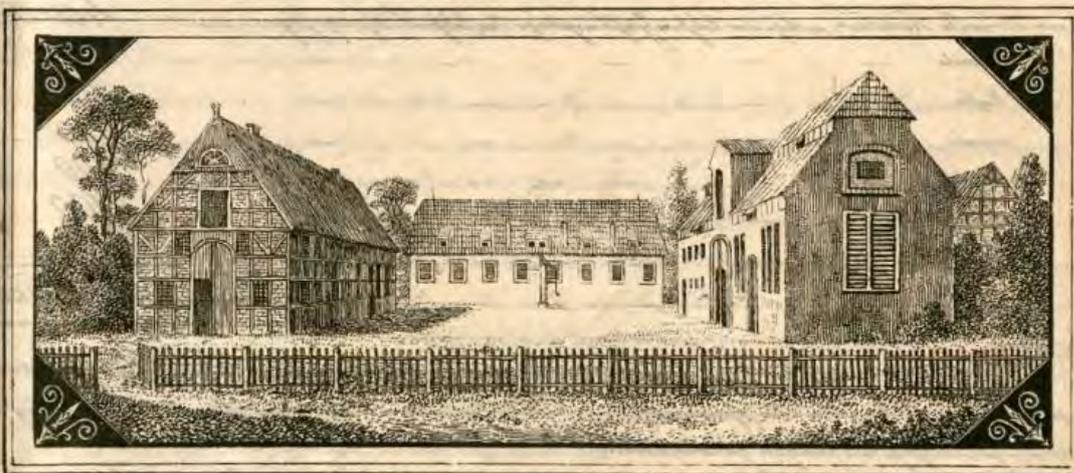
Bild: Wikipedia

Als Ergebnis stellte die Kommission fest, dass man 6000 Lose zu je 3 Talern herausgeben müsse, was eine Gesamteinnahme von 30.000 Talern einbringen würde. Davon bekäme Backhaus 18.000 Taler.

Backhaus selber verfasste einen Handzettel mit der genauen Beschreibung des zu verlosenden Objektes mit einer Lithografie des Gutshofes aus der Grafik-Werkstatt von Friedrich Adolph Dreyer<sup>76</sup>.

<sup>75</sup> Gerhard Christian Garlichs (6.12.1778-7.12.1830) erhielt 1803 das Bremer Bürgerrecht und gehörte später zu den Bremer Honoratioren. Er war ein bedeutender Kunstsammler und als Musikliebhaber mit dem Ehepaar Schumann befreundet.

<sup>76</sup> Friedrich Adolph Dreyer (1780-1850) war ein bekannter Bremer Maler, Lithograph, Kunstsammler und Schwager des Malers Johann Heinrich Menken. Dreyers Lithografie-Werkstatt befand sich in der Katharinenstraße 13



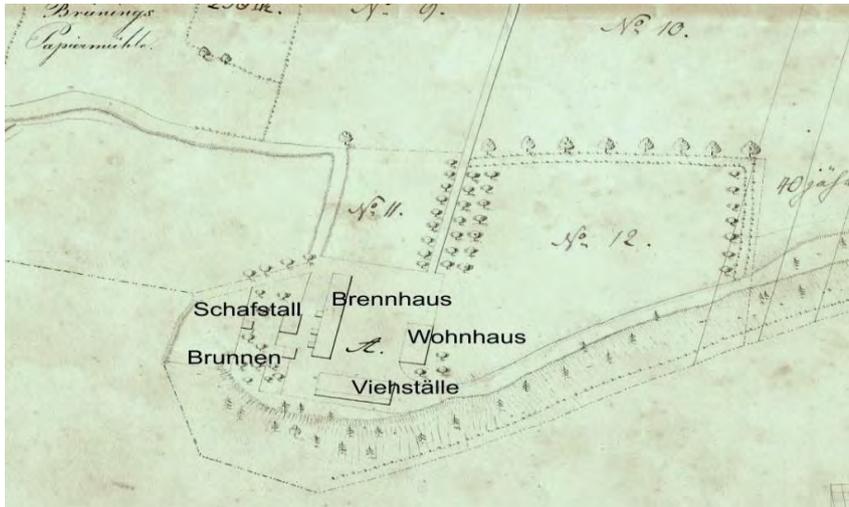
Ansicht der Gebäude des Landguts.

Plan der Ausspielung eines im Gebiet der freien Hanse Stadt Bremen  
 bey Hustede belagerten Landguts durch 4500 Loose a un Friedrichs d'or.

Die Genehmigung eines Hofen Senats der freien Hanse Stadt Bremen, ist dieses Landgut durch die Zusage  
 der 18ten einfolgenden Bremer Stadt-Lotterie anzuverleihen.  
 In dem im Debit der für diese Nebenstellung bestimmten Loose ist der Anfang des Jahres 1822 die Bremer  
 Stadt-Lotterie mit 6000 Nummern besetzt, die in vier Classen gezogen werden, so zuhalten die Nummern der  
 ersten und zweiten Classen zugetheilt werden 1500 Loose zu einer ersten Classe, die zu einem Gewinn von  
 20000 Thaler zuweilen, zu haben in diesem letzten Falle jedes der Collecteur ein Douceur von 2000 Thaler.  
 Die dritte und die 4500 Nummern zu einer letzten Classe der größten Prämie von 12000 Thaler zuweilen, zu gewinnen  
 die fünfte Classe wird zu sechs Klassen nach der Zusage in jedem derselben zugetheilt. Das Gewinnen bezieht sich auf die  
 ersten und letzten gezogenen Gewinn, wie auf dem Collecteur ein Douceur von 2000 Thaler Friedrichs d'or  
 zu haben werden diese Loose auf dem Gute als ein zugetheilt der Markt zu verkaufen der Canon von 27 1/2 Thaler lassen  
 zu werden in der letzten Classe auf nachfolgende sieben Gewinnen zuweilen, in 14 Tagen nach der Zusage nach 15  
 Douceur geben an dem Collecteur anzuverleihen.

Erste Seite des Handzettels von Backhaus von 1822 zur anstehenden Verlosung Die Lithographie mit dem Gutshof entstand in Lithografie der Steindruckwerkstatt Dreyer in Bremen 1822<sup>77</sup>

<sup>77</sup> StaB Tt.8.C.2.u Deichsachen Teil 1 und 2



**Der Gutshof (später Schellenhof genannt) Ausschnitt des Parzellierungsplans von August Backhaus vom 20. März 1831**

Offiziell wurde die Stadtlotterie in der Bremer Presse angekündigt<sup>78</sup>. Die Lotterie fand statt, doch wie durch ein Wunder bekam August Backhaus den Zuschlag, am 30. März 1824 zahlte er als Erwerber 72 Taler Weinkauf<sup>79</sup> für das Gut<sup>80</sup>.

*„Dies Gut ist 1824 mittels hiesiger Lotterie ausgespielt, und ihm als Gewinner wieder zugefallen“<sup>81</sup>*

In einem Dankschreiben an den Senat schreibt Backhaus:

*„Da ich Gott nun nicht genug danken kann, so glücklich gewesen zu seyn das Gut, vorzüglich in Rücksicht der Taxation, wieder an mich zu bringen, so werde ich mich nun auch recht thätig beweisen, dasselbe durch Veredlung in einen solchen Stand zu setzen, daß bey einem demnächstigen Verkaufe, der Ausfall der Veranschlagung, nicht so augenfällig ist, als derselbe, unter gegenwärtigen Umständen gewesen seyn würde, diese Satisfaction zu erringen ist für mich ein süßer Gedanke.“<sup>82</sup>*

Selbst der Landherr Schumacher gratulierte ihm in einem Schreiben vom 2. September mit den Worten:

*„Meinen aufrichtigen Glückwunsch, daß Sie das Gut selbst gewonnen haben.. Keinem habe ich es natürlich lieber gegönnt (nebst mir, wenn ich aufrichtig seyn soll) und ich hoffe daß Sie nun aus Ihren Verwicklungen herauskommen werden.“<sup>83</sup>*

Die Schulden von Backhaus waren zunächst getilgt. Doch noch immer warf das Gut keinen Gewinn ab, die jährlich zu leistenden Erbenzinsen überstiegen bei weitem die erwirtschafteten Gewinne aus der Branntweinbrennerei oder gar die 17 ½ Taler Einnahmen aus der Pacht der Papierfabrik.

<sup>78</sup> Bremer Zeitung 1822, Beilage zu Nr. 98 vom 8. April

<sup>79</sup> Weinkauf ist der Betrag, der vom Käufer zusätzlich zum Kaufpreis gezahlt und dann zum gemeinsamen Trunk verwendet wird. Des Weiteren eine Abgabe, die dem Lehnsherrn von einem gekauften lehnbaren Gut bezahlt wird.

<sup>80</sup> StaB 2 P.4.k.1-4 Generalia et diversa, Meierrechte

<sup>81</sup> StaB Tt.8.C.2.u Deichlasten

<sup>82</sup> StaB Tt.8.C.2.u Deichsachen; Schreiben vom 9.9.1823 von Backhaus an den Landherrn Schumacher

<sup>83</sup> StaB Tt.8.C.2.u Deichsachen Teil 1 und 2

1828 starb sein Verwalter Melchior Holler und Backhaus sah sich in der schwierigen Situation, einen geeigneten Nachfolger für den Verstorbenen zu finden oder seinen Besitz abermals zu verkaufen. So schreibt er im gleichen Jahr:

*„Da ich mich schon mehrere Jahre lang in Verden aufgehalten habe, und bei meinem Entferntsein von dem Gute für dessen Cultur nicht gehörig Sorge tragen kann, so wünschte ich seit längerer Zeit das Gut mit allem Zubehör zu veräußern, und auf einen anderen zu übertragen, fand aber bisher noch keine passende Gelegenheit dazu, so daß ich gezwungen war, es zu erhalten, und durch fremde Leute verwalten zu lassen<sup>84</sup>.“*

Er konnte den Bremer Johann Hermann Poppe zur Übernahme der Ländereien gewinnen. Sogleich schrieb er an den Bremer Senat:

*„Jetzt hat sich aber ein Käufer in der Person des Bremischen Bürgers Johann Hermann Poppe gefunden, welcher bereit ist, das gedachte Gut von mir zu kaufen, wenn die Gutsherrschaft dazu ihre Einwilligung giebt, und ich ihm die Erlaubniß erwirke, auf dem Gute die daselbst bisher betriebene Branntweinbrennerei und Bierbrauerei, so wie den Verkauf der bereiteten Getränke auf die Weise, wie solches bis jetzt geschehen, fortsetzen zu dürfen.<sup>85</sup>*

Poppe war jedoch in erster Linie am Branntweingeschäft interessiert und wollte daher die Produktionskapazität erhöhen. So schrieb er am 5. Mai 1828 an den Bremer Senat:

*„Durch den Kauf des fraglichen Guts setze ich mich, wie leicht zu erachten ist, in eine bedeutende Last, die ich aber zu tragen im Stande bin, wenn ich soviel Branntwein brennen darf, wie ich Aussicht habe abzusetzen. Nach allen eingezogenen Erkundigungen dürften nun zwei Blasen nicht im Stande sein Genever zu bereiten, dessen Fabrication mir einen nicht unbedeutenden Gewinn verspricht, weshalb mir die Erlaubniß, die Branntweinbrennerei noch mit einer dritten Blase betreiben zu dürfen, höchst erwünscht, und von großen Nutzen sein würde.“<sup>86</sup>*

Zwar erhielt Poppe die Konzession zum Betreiben einer dritten Brennblase, doch wurde ihm untersagt, eine von Pferden angetriebene Kornmühle zu betreiben, in der er das für Maische erforderlich Getreide hätte mahlen können. So kam es zu keinem Verkauf, sondern lediglich zur Verpachtung, und Backhaus rang weiterhin um seine Existenz.

---

Abermals musste er eine Hypothek aufzunehmen. Sein größter Gläubiger war Christian Gerhard Garlichs, der schon 1822 die Stadtlotterie geleitet hatte<sup>87</sup>.

Inzwischen kam es immer öfter zum Hochwasser der Weser, so 1827, was eine Verstärkung der Deich zur Folge hatte. Doch diese Maßnahmen reichten nicht aus, so dass es zum dramatischen Deichbruch vom 3. März 1830 kam.

Schon am 24. März reagierten Bürgerconvent und der Bremer Senat mit Beschlüssen, unter anderem zum Bau eines neuen Deiches, zu dem jedes Dorf der Bremer Landgemeinden per Dekret vom Landherrn Schumacher zwangsverpflichtet wurde.

Jetzt erkannte aber auch die Deichkommission, dass das Hastedter Sandfeld, also der Grundbesitz von Backhaus nur ungenügend gesichert war und forderte einen entsprechenden Deich, der von ihm auf eigene Rechnung zu errichten sei.

Backhaus kam den Verpflichtungen nicht nach. Es folgten Androhungen von Strafen. In mehreren Schreiben widersprach Backhaus. Er verwies auf seine finanzielle Notlage, dass circa 9.000 Taler auf seinem Besitz lasten, und dass er als Postmeister nur 650 Taler jährlich erhalte. Er sehe sich außerstande einen Deich auf diese Länge zu finanzieren, wo außerdem vormals nie ein Deich

---

<sup>84</sup>Konzessionsersuchen von Backhaus Johann Hermann Poppe vom 7.4.1828

<sup>85</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Antrag von Backhaus an den Bremer Senat vom 7. April 1828

<sup>86</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbzinsgüter, Antrag von Johann Hermann Poppe vom 5.5.1828 an den Bremer Senat

<sup>87</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbzinsgüter Brief an den Landherrn Schumacher vom 22.6.1830

vorhanden war, auch könne ja der Straßendamm des Alten Postweges erhöht werden, denn eine Überschwemmung der Sanddüne könne nur von Vorteil sein und dass in erster Linie die Hastedter Bauern von dem Sandfelddeich profitieren würden. Nicht müde wurde er, auf seine großen Verdienste für Bremen während der Franzosenzeit hinzuweisen und fordert letztlich auch die Einberufung des Bürgerkonvents, der sich seiner Sache annehmen sollte.

Kühl hieß es im Senatsbeschluss vom 25. August 1830:

*„Daß, wenn auch das patriotische Benehmen des Supplicanten in jener Zeit (der französischen Zeit und bei der Befreiung des nördlichen Deutschlands und insbesondere der Stadt Bremen von der französischen Herrschaft) vom Senate niemals verkannt ist und auch jetzt nicht verkannt wird, dieser dennoch auf die vorliegende Deichangelegenheit als eine damit gar nicht in Zusammenhang zu bringende Regierungssache keinen Einfluß haben könne, daher auch zu der Mittheilung dieser Vorstellung an den Bürgerconvent dermaßen keine Veranlassung gebe, vielmehr es bei dem landherrlichen Mandate vom 14. Juni d.J. und den weiter erlassenen Senatsbeschlüssen, sowie bei den vom Landherrn zur Ausführung derselben vorgenommen und vorzunehmenden Verfügungen lediglich sein Bewenden behalten müsse“.*<sup>88</sup>

Daraufhin wandte sich Backhaus um Hilfe in einem langen persönlichen Schreiben an Schumacher.

Er schilderte nochmals ausführlich seine finanzielle Notlage, dass der negative Senatsbescheid ihn krank gemacht, und zudem die Mutter verloren hätte. Er fordert nochmals die Einberufung des Bürgerkonvents:

*„Daher wäre gegenwärtig mein innigster Wunsch daß mein zerrütteter Zustand, welcher durch die Errettung aus der öffentlichen Gefahr veranlaßt worden ist, auch als eine allgemeine Sache dem Bürgerconvent vorgetragen werden möge, und zu beschließen, Pflichtschuldigt zu berathen und beurtheilen, auf welche Art meine peinliche Lage, in welche ich auf eine so beklagenswerthe Weise, durch die zeitweiligste Befreiung Deutscher Völker von der Usurpanten Gewalt, versetzt worden, am schleunigsten geholfen werden könne, und dadurch noch größere Leiden, welche ich seit 18 Jahren als Märtyrer beseufzen müsse-vorzubeugen, deren Hülfe sie zu leisten rücksichtlich der dem allgemeinen dortigen Staats Interesse gebrachten großen Aufopferungen mir schuldig wären, und dadurch meinen so sehr gesunkenen Gemüthszustand nur zu beleben“.*

Und konkret forderte er, dass ihm der Konvent von den Deichlasten entbinde, dass ein neuer Deich jenseits seines Grundstücks an der Straße entstehen soll, dessen Unterhaltung von den „niederländischen Bewohnern“ (Hastedter Bauern) zu tragen sei und dass ihm für seine Verdienste um Bremen der Erbenzins erlassen werden solle.

Zu guter Letzt schrieb er noch:

*„Euer Wohlgeboren bitte ich, gefälligst mal die Betrachtung selbst anzustellen, wenn das Gut inclusive der Deichlasten dem ganzen intendirten Umfange der Unterhaltung gemäß, mit der Stelle des Landherrn verbunden wäre, ob Sie dann wohl besagter Stelle angenommen haben würden.- Diese meine Freymüthigkeit, mit welcher ich mich über mein Verhältniß ausgesprochen habe, beweißt daß ich mit einem Mann rede, der die Wahrheit zu würdigen versteht, und dem es Gewissenssache ist einem Juden Gerechtigkeit wiederfahren zu lassen“.*<sup>89</sup>

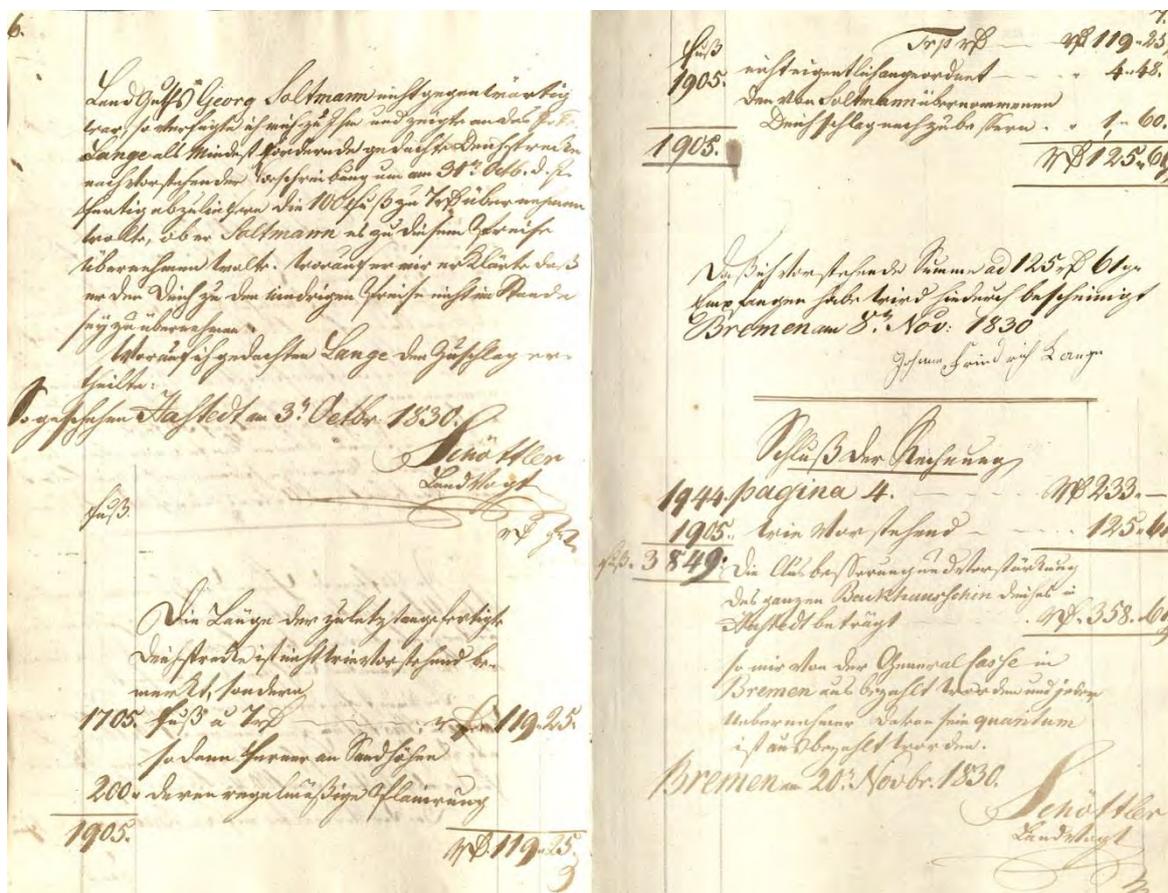
Dabei hatte Backhaus noch nicht eine vertrauliche Sondervereinbarung des Senats erreicht, die zusammen mit dem Ablehnungsbescheid vom Senat beschlossen wurde. Darin wurde Schumacher gebeten, Backhaus

---

<sup>88</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbenzinsgüter, Senatsbeschluss vom 25.8.1830

<sup>89</sup> StaB 2-Tt-8-C-2-i-1, Erbenzinsgüter, Schreiben von Backhaus an den Landherrn Schumacher vom 4.8.1830

„.....die ganze Sache nochmals auseinandersetzen zu wollen, und gab anheim, ihn zu ermächtigen, in der Schlußperiode dieses Privatbriefes welche derselbe verlas, dem Supplicanten den Rath zu geben, zu der Zeit, wenn er officiell zur Erstattung der ausgelegten Verdingskosten aufgefordert werde-zu einem Theil der letzteren Anstalt zu machen und um den Erlaß des übrigen Theils nachzusuchen, wo denn der Herr Referent die Hoffnung beifüge, daß der Supplicant damit Gehör finden werde“.

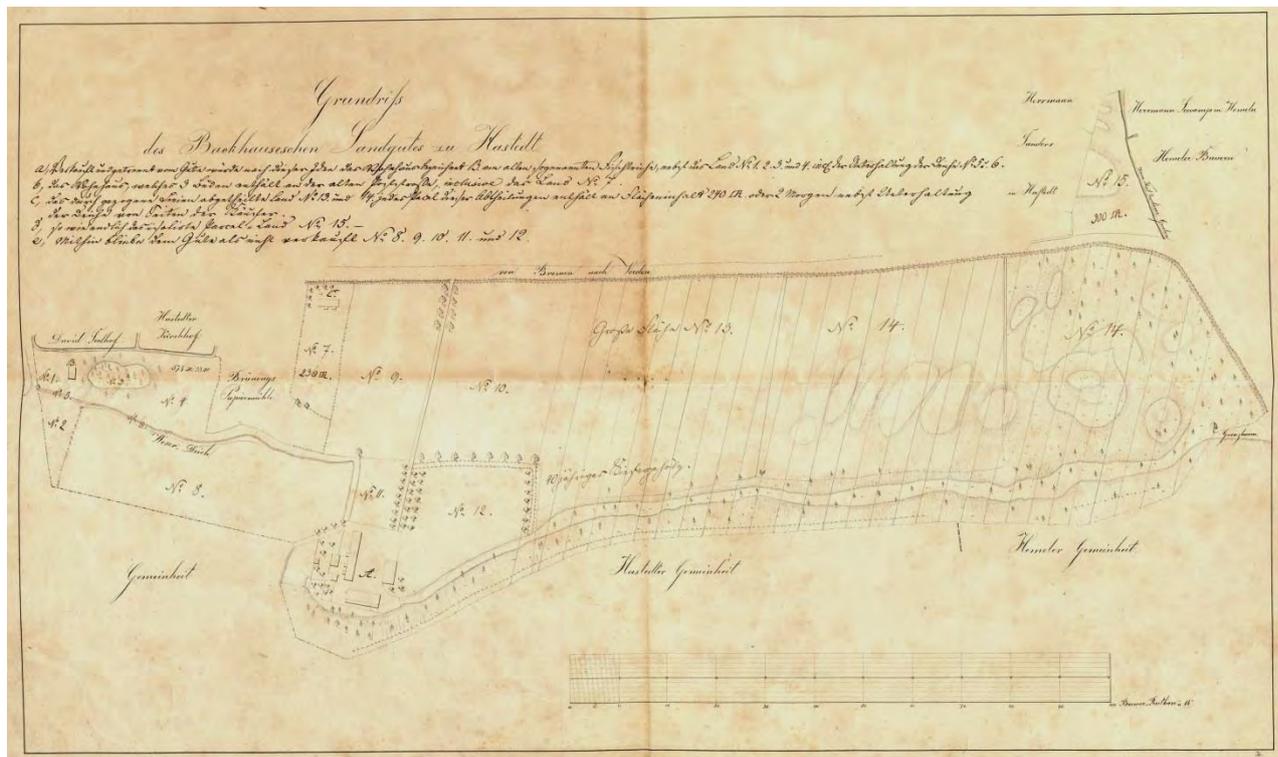


Deichbaukostenaufstellung vom 20. November 1830<sup>90</sup>

Der Deich wurde im Auftrag des Senats gebaut und Backhaus gemäß dem vertraulichen Beschluss die Rechnung am 20. Dezember 1830 im Einzelnen mit der süffisanten Bemerkung präsentiert, dass man ihm die Kosten erlasse, es als reines Geschenk zu begreifen sei, aber keinen Einfluss auf seine Deichpflicht habe.

Wenige Tage später, am 30. Dezember folgte das Dankscheiben von Backhaus mit neuen Ideen für seine Grundstücke. Nunmehr plante er die Parzellierung, um die einzelnen Teile an Siedler weiterzugeben und fordert in seinem Schreiben gleichzeitig die Befreiung von der Grundsteuer und Erbenzins und legt in einem späteren Schreiben nochmals nach, indem er auch die Befreiung von der Deichpflicht für sich fordert.

<sup>90</sup> StaB Tt.8.C.2.u Deichsachen Teil 1 und 2 vom 20.11.1830



Parzellierungsplan von Backhaus vom 30.12.1830<sup>91</sup>

Übertragung des Textes in der Zeichnung:

- a) Verkauft und getrennt vom Gute würde noch dieser Idee das Wohnhaus bezeichnet B vom alten sogenannten Fischteiche, nebst das Land Nr. 1,2,3 und 4 incl. Der Unterhaltung des Deiches Nr. 5 und 6
- b) Das Wohnhaus, welches 3 Buden enthält aus der alten Poststraße inclusive das Land Nr. 7
- c) Das durch gezogene Linien abgetheilte Land Nr. 13 und 14 jedes Parcel dieser Abtheilung enthält an Flächeninhalt 240qRuten oder 2 Morgen nebst Unterhaltung
- d) So wie endlich das isolirte Parcel- Land Nr. 15
- e) Mithin bliebe dem Gute als nicht verkauft Nr. 8, 9, 10, 11 und 12

Inzwischen sah sich Schumacher durch die ständigen Anträge und Einsprüche von Backhaus zunehmend genervt. In einem Schreiben vom 2. Januar 1831 schreibt Schumacher, dass er mit Backhaus keinen Schriftverkehr in dieser Sache wünscht, und er möge sich mit seinen Anträgen „in vorschriftsmäßiger Form“ direkt an den Senat wenden.

Dessen ungeachtet setzte Schumacher eine aus Bauern bestehende Kommission ein, die die Aufteilungspläne der Backhaus'schen Güter prüfen sollte. Man kam zu dem Ergebnis, dass der karge Sandboden von Neusiedlern landwirtschaftlich nicht genutzt werden könne, und sie darauf angewiesen seien, ihr Brot woanders zu verdienen, zudem bestünde die Gefahr, dass dann bei einer möglichen Arbeitslosigkeit die örtliche Armenkasse belastet würde. Am 22. Juni 1831 wurde der Antrag abgelehnt.<sup>92</sup> Backhaus gab nun endgültig auf. 1832 fand er in den Hastedtern Hermann Denker und Johann Conrad Hinrich Blume Käufer, die das gesamte Gut aber wegen der hohen Belastungen schon nach kürzester Zeit weiterverkauften.

<sup>91</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Antrag von Backhaus vom 30.12.1830

<sup>92</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter Ablehnungsbescheid vom 29.6.1831

## Die letzten Lebensjahre von Backhaus

Jahre später, kurz vor seinem Ruhestand als Postmeister richtete er 13. März 1854 ein Schreiben an den Bremer Senat:

*„In Bezug auf meinen über kurz oder lang eintretenden Uebergang in den Ruhestand als Hannoverscher Staatsdiener – wobei eine Documentirung meiner gesammten persönlichen und amtlichen Tätigkeit mir von Nutzen sein wird – erlaube ich mir an den hohen Senat die ehrerbietigste Bitte zu richten: In Anerkennung meiner frühern abgedachten Leistungen um die freie Stadt Bremen mir die von dem hohen Senate dependirende Ehren Medaille hulsreichst zu verleihen, zugleich auch eine erneuerte Bescheinigung über meine derzeitige Thätigkeit zu ertheilen, in welcher insbesondere auch die vorerwähnte Thatsache bestätigt wird, daß ich das gedachte wertvolle Magazin der Stadt gerettet und persönlich übergeben habe. In der zuversichtlichsten Hoffnung, daß der hohe Senat auch nach so langer Zeit noch mit gewogenster Huld eines bejahrten Mannes gedenken werde, der die wärmsten Sympathien für die Stadt Bremen jederzeit bewahrt hat, verharret in tiefster Verehrung eines hohen Senats ganz gehorsamer Diener Backhaus<sup>93</sup>“*

Dem Gesuch fügte er eine ausführliche Beschreibung seiner Taten während der „Franzosenzeit“ bei.<sup>94</sup>

Dem Antrag von Backhaus konnte nicht stattgegeben werden, weil Bremen keine Verdienstmedaille zu vergeben hatte. Darüber hinaus wird auch in der seinen Antrag betreffenden internen amtlichen Stellungnahme vom 10. Mai 1853 darauf hingewiesen, dass alle von Backhaus beschriebenen Heldentaten keinen anderen Beleg haben, als eben die Behauptungen von Backhaus selbst, und dass Backhaus in seiner Zeit als Besitzer des Erbenzinsgutes in Hastedt mit außerordentlicher Penetranz Vergünstigungen (Deichlastenbefreiung, Befreiung vom Erbenzins und der Grundsteuer, etc.) wegen eben seiner „Verdienste“ von ihm eingefordert wurden.

Ob ihm das am 11. Mai 1854 verfasste Antwortschreiben noch erreichte, ist unbekannt, denn im gleichen Jahr verstarb August Hinrich Ludolph Backhaus im Alter von 76 Jahren.

## Der Schellenhof - Die weitere Geschichte des Hastedter Gutes

Wie wir erfahren haben, musste sich August Hinrich Ludolf Backhaus 1832 endgültig von seinem großen Hastedter Grundbesitz trennen.

Nach der kurzen Episode der beiden Pächter Denker und Blume, ging der gesamte Grundbesitz 1832 an Johann Wilhelm Schwarzkopf (geb. 1782)<sup>95</sup>, der bereits 1830 die Papierfabrik als Pächter übernommen hatte. Wie schon seine Vorbesitzer produzierte Schwarzkopf aus verschiedenen Färbehölzern und Pflanzen Buntpapier. Hinter Schwarzkopf stand als eigentlicher Käufer des

---

<sup>93</sup> 2.T.t.8.c.2.i.1 Erbbauzinsgüter, Antrag von Backhaus

<sup>94</sup> 2.T.t.8.c.2.i.1 Erbbauzinsgüter, Gebundenes Exemplar der Kriegserinnerungen von Backhaus

<sup>95</sup> Schwarzkopf lernte die Papiermüllerei in der großväterlichen Papiermühle in Staersbeck bei Harburg. 1807 heiratete er die Bremerin Gesina Bobart und ließ sich um 1818 in Hastedt nieder. Wahrscheinlich arbeitete er zunächst in der Papierfabrik von H.C. Schelle im Bremer Ostertorsteinweg 76

Gutes der Bremer Papierhändler Heinrich Carl Schelle sen. (um 1789-1854), der im Namen von Schwarzkopf den Besitz erwarb und ihn auch als Verwalter einsetzte.<sup>96</sup>

*„Des auf dem Namen von Johann Wilhelm Schwarzkopf öffentlich erstandenes ehemals Backhausische Gut zu Hastedt, dessen Verlastung auf den gehorsamst Unterzeichneten jetzt statt haben wird...“<sup>97</sup>*

Der Papierhändler Heinrich Carl Schelle sen. (1784-1854) war seit 1815 Inhaber einer Papierhandlung am Markt 17. Im Adressbuch von 1825 wurde neben der Papierhandlung am Markt noch zusätzlich eine weitere Papierfabrik erwähnt, die er mit einem Compagnon am Ostertorsteinweg 75 betrieb.

Schwarzkopf musste rasch feststellen, das mit der Papierfabrikation kaum Gewinn zu machen ist. So erhoffte er sich in der Produktion von Branntwein zusätzliche Einnahmen. Am 17. April 1832 beantragte er die Konzession zum Brennen von Alkohol. Er erhielt sie einen Tag später unter der Auflage:

*„Daß der Bauordnung vom 23. December 1816 namentlich soweit sie die Branntweinbrenner und Verkäufer von geistigen Getränken betrifft, sorgfältig nachlebe, insbesondere vierteljährig mittelst einer eidlichen von ihm schriftlich abzugebenden Declaration auf seinem zu leistenden Huldigungseid was er von Branntwein jeder Art an Bürger oder an Einwohner und Eingesessnen des Gebiets verkaufen oder sonst absetze (wohin auch genau angebe und davon zugleich die von auswärts fabricirten Branntwein zu erlegende Abgabe, der Consumtionsrolle gemäß pünctlich entrichte), widrigenfalls und wann er hierin nicht sorgfältig oder auf nur säumhaft sich bezeigen sollte, ihm die Concession wieder genommen werden soll.“<sup>98</sup>*

Er erhielt zwar die Konzession, aber der Betrieb weiterer Brennblasen wurde ihm verwehrt. Trotzdem beantragte Schwarzkopf am 18. April 1832, sofort nach Eintreffen des Bescheides, eine Hypothek über 5.000 Taler auf das Gut, um für die Branntweinproduktion zu investieren und um die laufenden Kosten zu decken. Es stellte sich jedoch heraus, dass die Produktion solch geringer Mengen von Branntwein sich kaum rechnete, da ihm die Einfuhr des Branntweins nach Bremen war wegen dem Sonderstatus der Bremer Landgemeinden untersagt war.

Dessen ungeachtet scheint Carl Schelle seinem Pächter Schwarzkopf nicht getraut zu haben, wie in einer späteren Stellungnahme der Landherrn dieses Gebietes nachzulesen ist: *„Jetzt aber hat Schelle es doch für zuträchtlich gefunden, sein Verhältniß zu Schwarzkopf aufzulösen und das Gut auf seinen eigenen Namen übertragen zu lassen.“<sup>99</sup>* Jedenfalls nahm er nur wenig später das gesamte Gut selbst „zur freien Nutzung“ in Besitz, auch wenn Schwarzkopf weiterhin den Besitz von Schelle verwaltete. 1833 verpachtete Schelle die Brennerei an Hinrich Haar aus Bremen. Wie schon Schelle und Schwarzkopf beantragte Haar sofort nach Übernahme der Brennereigebäude den Betrieb eines weiteren Brennkessel:

*„Bei der Ausdehnung, welche er dem Geschäfte zu geben intendiert, würde ihn ein Kessel nicht genügen. Er schmeichelt sich daher, daß ihn die Anlage eines zweiten nicht versagt werden wird, daß sowohl die Größe als die Festigkeit der Gebäude dazu passen. Diese sind massiv gebaut, stehen ganz frei, sind nirgens zu solchem Betriebe eingerichtet und mit allem Sicherheitsanstalten gehörig versehen.“<sup>100</sup>*

---

<sup>96</sup> Im Hastedter Kataster von 1834 war Schwarzkopf als „Brinksitzer“ der Ländereien eingetragen

<sup>97</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Konzessionsantrag von Heinrich Carl Schelle vom 19. März 1839

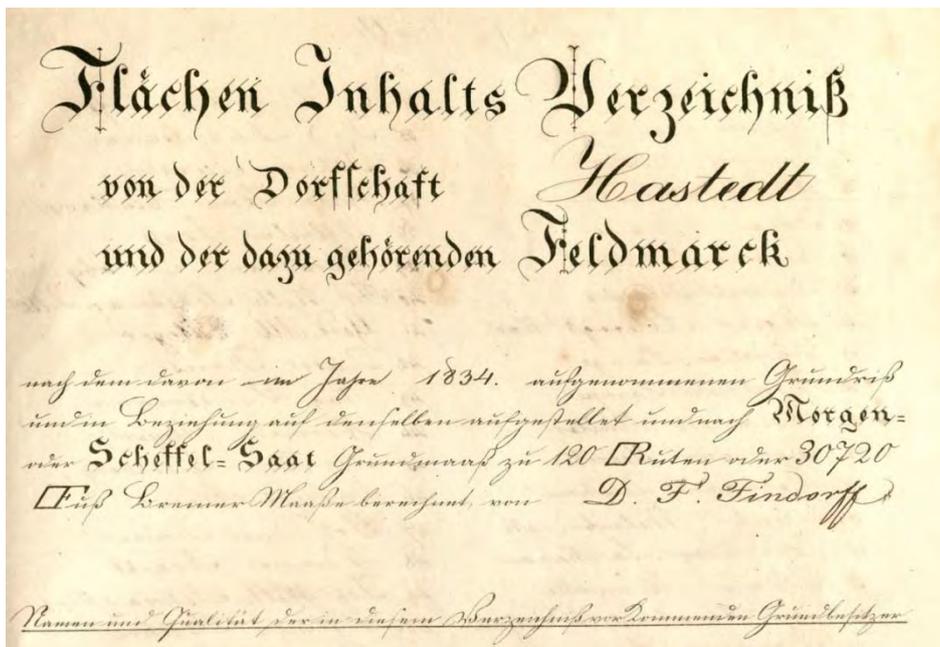
<sup>98</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Bescheid des Bremer Senats vom 18.4.1832

<sup>99</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Stellungnahme vom Landherrn des rechter Weserufers Schumacher vom 13.4.1839

<sup>100</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Antrag von Johann Hinrich Haar vom 9.4.1833

Ein Senatsprotokoll verrät uns, dass Haar die Konzession mehrere Monate nach seinem Antrag erhielt<sup>101</sup>.

Wir erinnern uns daran, dass Backhaus schon im Jahr 1830 die Parzellierung für seine Grundstücke beantragt hatte, und dafür eine detaillierte Zeichnung mit den einzelnen Grundstücken vorlegte. Doch erst im Jahr 1834 war es schließlich so weit, dass das erste umfassende Kataster, nicht nur für das ehemals Backhausensche Gut, sondern für ganz Hastedt, einschließlich einem Flächenplan und einem Verzeichnis der Grundstücke mit den dazugehörigen Eigentümern erstellt wurde.



Kataster von Hastedt aus dem Jahr 1834<sup>102</sup>

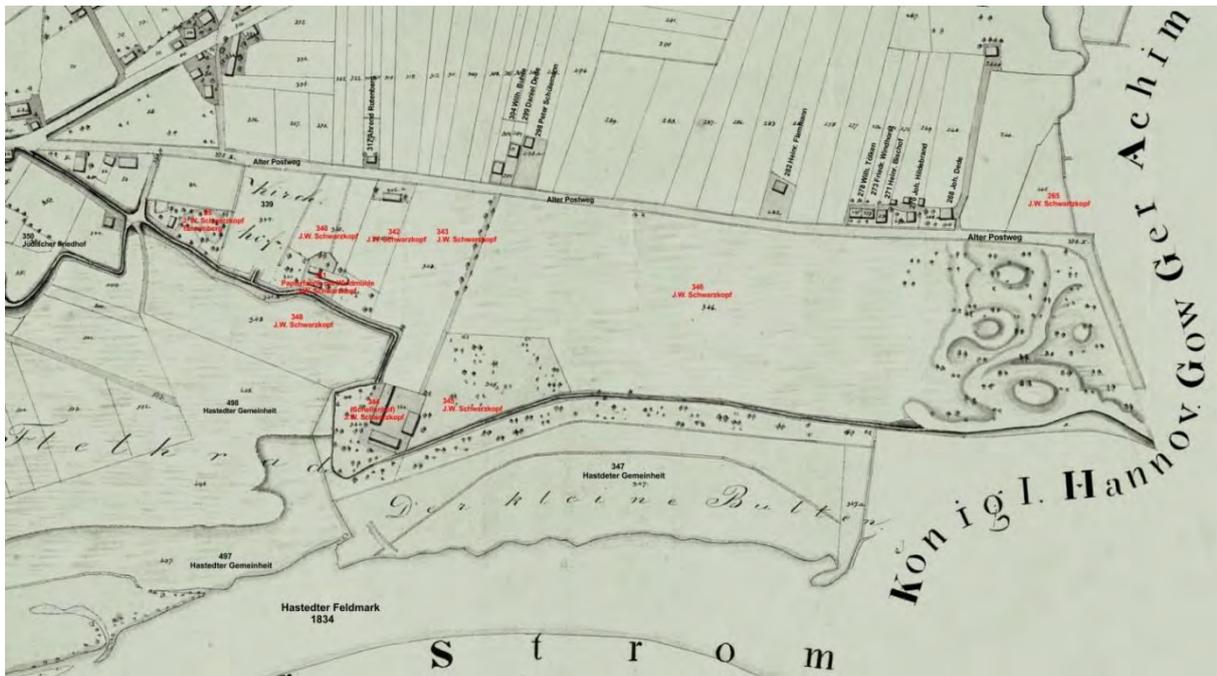
Im Kataster von 1834 wurde auch das „Hastedter Sandfeld“ parzelliert, vermessen und eingetragen:

Nr.	Beschreibung	Benutztes Land Morgen /Q- Ruten	Gesamtfläche Morgen Q-Ruten	Quadratmeter
85	Tannenberg mit Haus		1 M – 61,7 QR	3.894,4qm
340	Wüstes Land	2 M – 37,3 QR	2 M – 64,5 QR	6.526,4qm
341	Garten, Gebäude, Sumpf Dies Parz. Enthält den Garten, die Wohnung, Papiermühle, Trockenhaus, Sumpf und Hofraum,	58,2 QR	1 M – 101,0 QR	4.736,7qm
342	Ackerland, Haus- und Hofraum	1 M - 75,3 QR	1 M – 75,3 QR 49,5 QR	5.246,8qm
343	Ackerland u. Allee	6 M – 58,2 QR	7 M – 68,2 QR	19.500,7qm
344	Hof, Gebäude, Holz	4 M – 83,7 QR	4 M -- 83,7 QR	12.081,9qm
345	Garten mit Deich	5 M – 44,6 QR	8 M – 13,3 QR	20.861,0qm

<sup>101</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Senatsprotokoll vom 17. Juli 1833

<sup>102</sup> StaB Kataster von 1834

346	Acker u. Heideland, Deich, Berge u. Weg	58 M – 27,1 QR	63 M – 64,5 QR	150.558,4qm
265	Heide- Parzelle	2 M - 22,9 QR	2 M – 37,9 QR	5.956,3qm
348	Deich Dossierung, Wiesenland	1 M – 61,8 QR	1 M – 71,8 QR 1 M – 61,8 QR	8.001,0qm
	gesamt		<b>97 M – 33,2 QR</b>	<b>250.196qm</b>
	Maße für Bremen: 1 Morgen = 120 QR	1 Morgen = 2572qm	1QR = 21,433qm	



**Ausschnitt aus dem Katasterplan von Hastedt mit den auf dem Namen von Schwarzkopf/Schelle eingetragenen Grundstücken (1834)**

Wie wir aus dem Kataster ersehen, waren auf diesem weitläufigen Areal entlang dem Alten Postweg lediglich im äußersten Nordwesten vier Grundstücke bewirtschaftet und bebaut, darunter die von Schwarzkopf betriebene Papiermühle und der Gutshof mit der Brennerei, die Johann Hinrich Haar gepachtet hatte.

Carl Schelle war später offensichtlich auch über Haar nicht glücklich, denn 1839 beklagt er sich in einem Schreiben:

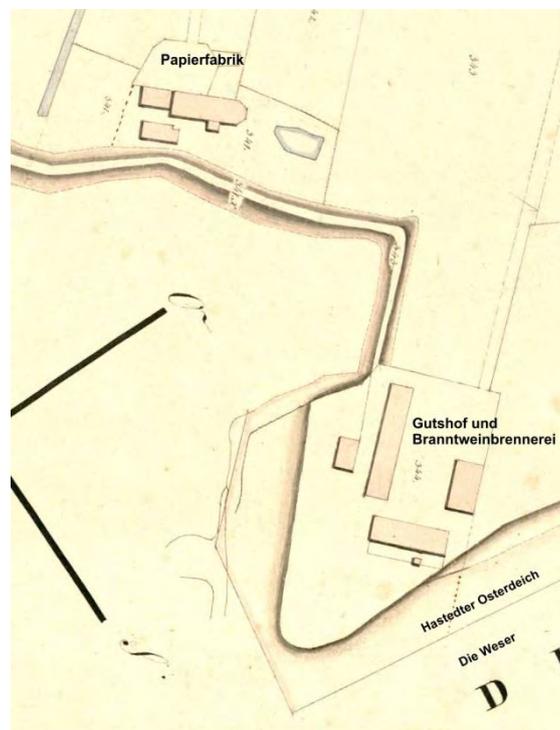
*„Er (Schelle) hatte durch den Eigenthümer vor einigen Jahren das zu dem Guthe gehörige Brennhaus an Johann Heinrich Haar zur Anlage einer Branntwein- Brennerey überlassen welche ihm zwar von Eur Magnificenzen Hochwohl und Wohlgeborene gestattet wurde, allein schlecht eingerichtet gewesen zu sein scheint. Wenigstens war sie vor einigen Jahren plötzlich ein Raub der Flammen. Haar fand sich nicht bewogen die Brennerei wieder anzufangen, deren Betrieb durch Haar auch schwerlich der Unterzeichnete geduldet hätte. Seit der Zeit hat der Betriebszweig geruht.“*<sup>103</sup>

Schelles Unzufriedenheit mit seinem Hastedter Grundbesitz wuchs. Nicht nur die Untätigkeit von Johann Hinrich Haar in Bezug auf den Wiederaufbau des abgebrannten Brennereigebäude, auch Schwarzkopfs Verwaltungstätigkeit scheinen ihm nicht gefallen zu haben, wie der Landherr

<sup>103</sup> StaB Tt.8.C.2.i.1 Erbzinsgüter, Konzessionsantrag von Carl Heinrich Schelle Sen. Vom 19. März 1939

Schumacher in einer Stellungnahme bemerkte<sup>104</sup>, so dass Schelle im Frühjahr 1839 das „simulierte Verhältniß“ zu Schwarzkopf als Pächter des gesamten Areals beendete, ihm aber den Betrieb der Papierfabrik weiter weiterhin gestattete. Gleichzeitig beantragte er für sich selbst die Konzession zum Branntweinbrennen auf dem Gutshof. In seinem Antrag betont er, dass er für den Export zu produzieren gedenke. Daher, so Schelle, sei es unabdingbar, eine weitere Brennblase zu betreiben. Kurze Zeit später erhielt Schelle eine gewünschte Konzession.

In seiner ausführlichen Stellungnahme vom April 1839 befürwortete Schumacher als Landherr vom rechten Weserufer letztlich den Antrag, wobei es in erster Linie darum ging, die Ungleichheit zwischen Stadtbremern und Landbremern aufzuheben. Gleichzeitig gab er aber zu bedenken, dass Schelle in erster Linie ein Papierhändler sei, und sich kaum um die Brennerei kümmern könne und fordert vom Senat, Schelle keine erweiterte Konzession zu erteilen. In dem Zusammenhang führte Schumacher als schlechtes Beispiel Johann Hinrich Haar an, der unter fadenscheinigen Begründungen niemals Abgaben für seinen produzierten Alkohol an die Bremische Consumtions-Kammer bezahlt hat.



**Papierfabrik und Gutshof mit Brennerei (1834)**

Schelle hatte inzwischen seine Papiermanufaktur im Ostertorsteinweg aufgegeben. Er war somit auf Schwarzkopf als Papiermüller angewiesen. Schwarzkopf blieb als Pächter des Grundstückes, und produzierte in seiner Papiermühle weiterhin Buntpapier, das dann von Schelle vertrieben wurde. Wohl nach dem Tod von Schwarzkopf übernahm Christian Poos aus Petershagen 1844 die Papierproduktion in Hastedt.

Nachdem nun Schelle die Konzession für die Brennerei erhalten hatte, suchte er nach günstigen Verkehrswegen für den Transport seiner Spirituosen, aber auch für die Erzeugnisse der Papierfabrik. Da der alte Postweg bekanntermaßen nicht befestigt, und der Transport auf ihm recht schwierig war, wollte er die Weser als Transportweg nutzen. Es gab dabei nur eine Schwierigkeit: er musste die Ländereien der Hastedter Bauernschaft durchqueren und auf ihrem

<sup>104</sup> StBa 2-Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Gutachten vom Landherrn des Rechten Weserufers Schumacher vom 13. April 1839

Besitz auch einen Anlegesteg errichten. Es kam zum Streit zwischen Schelle und den Bauern, der durch einen Ortstermin geschlichtet werden sollte.<sup>105</sup>

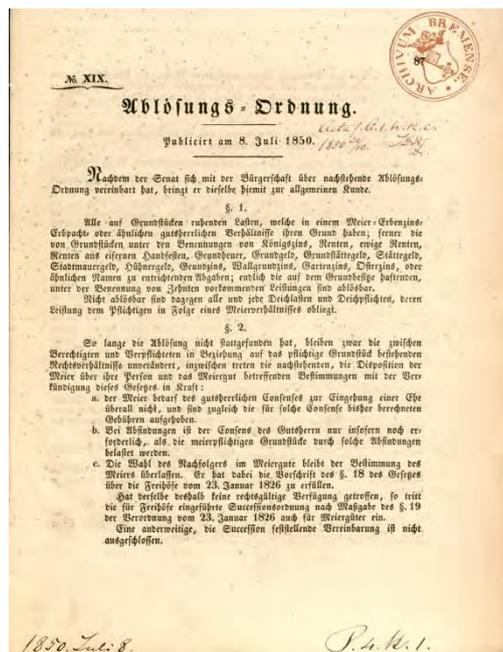
Als weiteres Ungemach kam auf Schelle als Eigentümer des Guts nun auch noch die Deichpflicht, die er, wie seine Vorgänger nur ungern erfüllte. So stellte der Deichherr gravierende Mängel an den Deichen unter Schelles Verantwortung fest. Unter Strafandrohung wurde er aufgefordert, die Mängel innerhalb einer Frist von zwei Monaten zu beseitigen.<sup>106</sup>

Wie lange Schelle die Brennerei betrieb, ist unbekannt. Er scheint aber den Hof zunehmend als Landsitz für sich und seine Familie genutzt zu haben. Als Schelle 1854 starb, nutzte die Familie das Landgut weiter.

Erst acht Jahre nach dem Tod von H.C. Schelle sen. wurde auch der Besitz in Hastedt unter den sechs Kindern aufgeteilt.

Der Haupterbe Heinrich Carl Schelle jun. (1832-1900) zahlte seine Miterben aus und am 14. November 1862 wurde ihm der Erbzinsbrief von der Bremischen Verwaltungsdeputation für öffentliche Grundstücke ausgehändigt<sup>107</sup>.

Im Juli 1850 erließ Bremen eine Ablöseordnung für Meiergüter und Erbenzinshöfen<sup>108</sup>, nach der die gegenwärtigen Besitzer der Grundstücke sich vom Bremer Staat freikaufen können, und somit zu rechtmäßigen Eigentümern werden, die dann nicht nur die Immobilien auf ihren Grundbesitz verkaufen konnten, sondern auch die Grundstücke selbst.



Ablöseordnung vom 8. Juli 1850

Diese Gelegenheit nahm auch Heinrich Carl Schelle wahr. Im Mai 1870 beantragte er die Ablösung seines Landbesitzes von der Erbzinspflicht. Dabei entstanden Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Bremer Staat. So äußerte der Bremer Bürgermeister Dr. Johann Daniel Meier (1804-1871) Bedenken gegen die zu niedrige Ablösesumme, die Schelle für sein bereit war zu zahlen.

<sup>105</sup> StBa 2- Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Wegerechtstreit vom 6.3.1840

<sup>106</sup> Stab 2- Tt.8.C.2.u Teil 1 u.2 Deichsachen , Androhung von Zwangsmaßnahmen vom 30.7.1840 u. 14.10.1843

<sup>107</sup> Stab 4,45-1-VR75 BI 397 und 398 Kaufvertrag zwischen H.C. Schelle und den Brüdern Dreyer vom 22.5.1872

<sup>108</sup> Stab 2-P.4.K.1-4

„....wenn man berücksichtigt, daß der größte Theil der 107 Morgen 49 q Ruten sich vorzüglich zu Anbauplätzen eignet, eine bedeutende Rente und eine noch bedeutenderer Ablösungssumme in Aussicht stellt.“<sup>109</sup>

Auch die zuständige Senatskommission bestätigte die Möglichkeit einer künftigen Bebauung dieses unfruchtbaren Sandfeldes, zumal auch schon einige Verbindungsstraßen zwischen der Hastedter Chaussee (Heerstraße) und dem Alten Postweg angelegt worden seien, und damit günstige Voraussetzungen für eine Besiedlung bestünden.<sup>110</sup> Man einigte sich schließlich auf eine Ablösesumme von 1850 Talern.

Die obige Senatskommission betonte auch, dass schon vereinzelt Straßen sogar von Privatleuten angelegt worden seien, wie die zwischen der Chaussee und dem Alten Postweg, die vom Bauunternehmer Kirbitz angelegt worden war. Auch Johann Lahrs, der seit 1860 Besitzer der Papiermühle war, hatte die Verbindungsstraße vom Alten Postweg zu seiner Mühle bis hin zur Fleetrad verlängert. Dieser Teil der Straße wurde fortan Mühlenstraße genannt (heute: Drakenburger Straße).

In diesen Jahren wurden von Schelle die Gebäude des Gutes modernisiert und ein neues Wohnhaus baute, das Bauensemble erhielt nun den Namen „Schellenhof“. Um 1871 scheint er sich dazu entschlossen zu haben, sich von großen Teilen seiner Ländereien zu trennen. Möglicherweise waren es die Deichlasten und die geplanten Straßen- und Wegeverläufe die ihn zunehmend finanziell belasteten, und auch sein eigenes Geschäft am Rathausmarkt in Bremen, um das er sich kümmern musste.



Der Schellenhof um 1930 (Archiv Rathjen)

Am 22. Mai 1872 verkaufte er den beträchtlichen Teil des Gutshofareals (Kataster 344) von immerhin 3663qm für 2.000 Taler Gold an den Steindrucker Gustav Wilhelm Dreyer (1807-1879)

---

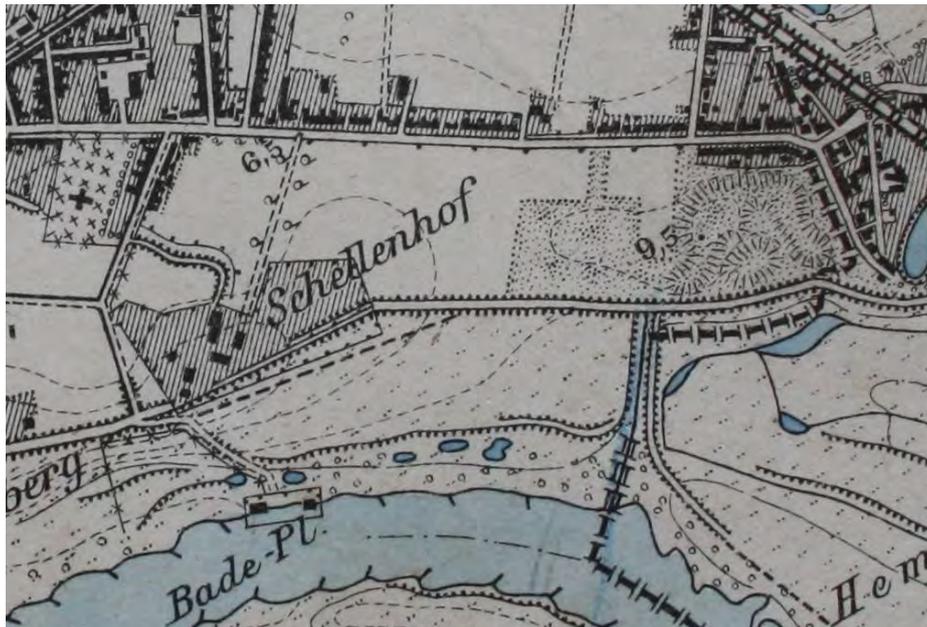
<sup>109</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter

<sup>110</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Schriftverkehr zwischen J.D. Meier, Richter Pauli und A.G. Hausschild vom 24.5.1870

und seinem Bruder, dem Kunstmakler Johann Daniel Dreyer (1810-1883),<sup>111</sup>. Die Brüder Dreyer erwarben im Laufe der nächsten Jahre noch Land hinzu und bauten dort ihren Landsitz<sup>112</sup>.

Wohl gegen 1875 gingen der Schellenhof und alle weiteren noch übrig gebliebenen Grundstücke von Heinrich Carl Schelle an Clementine Antoinette Iken<sup>113</sup>. Ob sie sich der Familientradition als Schwiegertochter von Dr. Arnold Iken<sup>114</sup>, dem ersten Erbenzinspächter dieses Gebietes entsann, oder welche Gründe hinter ihrem Entschluss standen, ist unbekannt. Verwitwet, und ihre Kinder waren früh verstorben, entschloss sich Frau Iken zum Verkauf ihres Besitzes. Am 10. Dezember 1879 wurde der Bremer Kaufmann Hermann Heinrich Linne (1831-1896)<sup>115</sup> als neuer Eigentümer eingetragen. Zur Finanzierung ließ Linne am 28. Januar 1880 zu Gunsten von Frau Iken Handfesten in Höhe von 35.000 Mark eintragen.

In den folgenden Jahren gab es in der Hastedter Feldmark nur geringe Veränderungen, wie es das Messtischblatt von 1897 belegt.



Kartenausschnitt des Hastedter Sandfeldes (1897)

Die einst nahe dem Friedhof gelegene, und die noch im Jahr 1872 erwähnte Papiermühle war inzwischen verschwunden, und mehrere neue Straßen entstanden. 1892 erließ der Landherr des

---

<sup>111</sup> Gustav Wilhelm Dreyer (1807-1879) betrieb eine Lithographiewerkstatt in der Catharinenstraße 13, die er von seinem Onkel, dem Maler und Lithografen Friedrich Adolf Dreyer (1780-1850) übernommen hatte, vergl. auch Thieme-Becker Künstlerlexikon Bd. IX S. 563. Johann Daniel Dreyer (1810-1883) war lange Jahre Konservator in der Kunsthalle und selbständiger Kunstmakler. Vergl. auch Kapitel „Villa Felsing“.

<sup>112</sup> Vergl. Kapitel „Felsing-Villa“

<sup>113</sup> Clementine Antoinette Iken, geb. von Post (1810-1885) war die Tochter des Bremer Bürgermeisters Liborius Diederich von Post (1773-1822) und Schwiegertochter des ersten Erbenzinspächters des Hastedter Gutes, Dr. Arnold Iken (siehe oben)

<sup>114</sup> Senator Friedrich Wilhelm Iken (1785-1866) war in zweiter Ehe mit Clementine Antoinette Iken, geb. von Post (1810-1885) verheiratet.

<sup>115</sup> Er wohnte in der Mathildenstraße 5. Der bekannte Theologe und Philosoph Albert Kalthoff (1850-1906) heiratete in dritter Ehe 1889 Emma Linne (1864-1909), die Tochter von H.H. Linne und dessen Ehefrau Wilhelmine, geb. Wagner. Noch 1893 wurde das Gut „H.H. Linnes Landgut“ genannt. (vergl. L. Halenbeck: „50 Ausflüge in die Umgebung von Bremen“ S. 123. Bremen 1893)

Rechten Weserufers Stadtländer eine Verkoppelungsanordnung für mehrere Hastedter Straßen. So wurde die Straße Fleetrade von der Deichbruchstraße bis zur Mühlenstraße weitergeführt, die Mühlenstraße selbst wurde bis zum Osterdeich verlängert und auf der Deichkrone entstand ein Fahrweg in Richtung Hemelingen. Die Brüder Dreyer waren inzwischen verstorben, ihr Besitz fiel als Erbanteil an Philipp Ernst Felsing.<sup>116</sup>

Inzwischen war ein hoher Bedarf an Arbeiterwohnungen durch die starke Industrialisierung im preußischen Hemelingen entstanden, so dass auch zunehmend Hastedt als Wohnquartier interessant wurde, zumal die Umweltbelastungen in Hemelingen ungleich höher waren als in Hastedt.

Außerdem war die Hastedter Feldmark durch die Weservertiefung von 1887-1895 und den Bau des Osterdeiches vor Hochwasser sicher geworden, so dass auch über die Anlage von Industrieunternehmen auf dem ansonsten unfruchtbaren Gebiet nachgedacht wurde.

Nach der Eingemeindung Hastedts zu Bremen im Jahr 1902 wurde auch das Gelände auf der Hastedter Sandfeld als Bauland zunehmend attraktiv. Das hatte auch der Bremer Bauunternehmer Franz Carl Nikolaus Parizot (1857-1934) erkannt. Als Rechtsnachfolger des 1896 verstorbenen Hermann Heinrich Linne schloss er am 9. April 1903 mit dessen Witwe Wilhelmine Linne einen Vertrag über den Verkauf und die Vermarktung der Grundstücke in der Hastedter Feldmark.

Zur Vermarktung der Grundstücke gründete Parizot 1906 die Nordwestdeutsche Terraingesellschaft.

#### **Die Nordwestdeutsche Terraingesellschaft mbH**

In einem Grundstückskaufvertrag vom 12. Mai 1905 wird Franz Carl Nikolaus Parizot als Rechtsnachfolger des Lanneschen Grundbesitzes in Hastedt bezeichnet.<sup>117</sup> Die Rechtsnachfolge wurde offenbar gerichtlich angeordnet, weil die Grundstücke noch durch Hypotheken belastet waren. Die Eigentumsrechte von Lannes Witwe Wilhelmine blieben dadurch unberührt.

Am 16. Mai 1903 schloss Franz Carl Nikolaus Parizot mit der Hemelinger Dampfziegelfabrik mbH einen Gesellschaftsvertrag, nach dem Frau Lannes Vertragsansprüche und somit die Grundstücke an die Dampfziegelfabrik übergingen.

1906 gründete Parizot mit den Kaufleuten August Brauns und Clemens Mittelviehhaus als Gesellschafter die „Nordwestdeutsche Terrain Gesellschaft mbH“.

*„Zweck der Gesellschaft ist, Gelände in Nordwestdeutschland zu erwerben, zu Bauareal herzurichten, zu verwalten und zu veräußern, sowie alle Geschäfte zu betreiben, die hiermit in Verbindung stehen“<sup>118</sup>*

In die Gesellschaft mit einem Stammkapital von 10.000 Mark wurden nun die Grundstücke als Sacheinlage eingebracht. Über diese Gesellschaft wurden in den nächsten Jahren die Grundstücke in kleinere Teileinheiten für Einfamilienhäuser und eventuelle Industriebauten parzelliert. Gleichzeitig beantragte Parizot für die geplante Bebauung die Anlage von 7 Straßen auf dem „Sandfeld“. Die Genehmigung erging 1904. Entlang der Pfalzburger Straße und dem Alten Postweg entstand auf diese Weise kleinere Miethäuser, hauptsächlich für die Industriearbeiter in Hemelingen und ab 1906 in Hastedt. Einige Grundstücke wurden auch für eine Privatbebauung veräußert. Selbst als die Gesellschaft 1911 in Zahlungsschwierigkeiten geriet, wurde sie von zwei Liquidatoren als „Nordwestdeutsche Terraingesellschaft mbH in Liquidation“ bis 1919 weitergeführt.<sup>119</sup> Da Frau Linne durch ihren Vertrag noch Ansprüche auf den nicht geleisteten Kaufpreis hatte, war sie es, die ab diesem Zeitpunkt als offizielle Verkäuferin auftrat, auch wenn der größte Teil der Verkaufserlöse an andere Gläubiger ging.

<sup>116</sup> Vergl Artikel „Villa Felsing“

<sup>117</sup> Dokumentensammlung im Bremer Netzemuseum: Kaufvertrag vom 12.5.1905

<sup>118</sup> StAB HRG 4,75/5-2088, Gesellschaftsvertrag Nordwestdeutsche Terraingesellschaft mbH vom 29.8.2906

<sup>119</sup> StAB HRG 4,75/5-2088, Liquidationsvertrag vom 28.9.1911



### Linne und Parizot als Bauherren von Häusern an der Pfalzburger Straße und dem Alten Postweg

Mit der Eingemeindung Hastedts war nicht nur das Amt des Landherrn des rechten Weseruferes verlorengegangen, auch die Bauern mit ihrer Gemeindeverwaltung büßten einen erheblichen Teil ihre bisherigen Privilegien als Bewohner der Landgemeinde Bremens ein.

Wahrscheinlich war es die Nähe zum „ausländischen“ Hemelingen<sup>120</sup> mit seinen zahlreichen Industriebetrieben, die Bremen darüber nachdenken ließen, auch in der Hansestadt Industrie zuzulassen. Das Gelände südöstlich der Stadtmitte schien für hierfür besonders geeignet zu sein: Zum einen die günstige Infrastruktur durch die Fernverkehrswege und den Eisenbahnanschluss in Hemelingen und zum anderen würden die vorwiegen aus Nordwest wehenden Winde die erzeugten Emissionen von Bremens Mitte weitgehend fernhalten. Das gab den wesentlichen Ausschlag, die Hastedter Feldmark für künftige industrielle Ansiedlungen und neue Wohnquartiere infrastrukturell vorzubereiten.

Daher folgte nach der ersten Verkopplung von Straßen im Jahr 1898 nun im Jahr 1905 die Anlage weiterer Straßenzüge, wie die parallel zum Alten Postweg gelegenen Pfalzburger Straße zwischen der Malerstraße und dem Quintschlag sowie der Rosenberg und die Föhrenstraße als Verbindungsstraßen von der Chaussee (Hastedter Heerstraße) zum Osterdeich.

Die Föhrenstraße sollte Anfangs Flammanstraße heißen, da an ihr, etwas oberhalb des Alten Postwegs der Hof des Bauern Flamman lag. Den Namen Föhrenstraße verdankt sie letztlich den Föhren, die schon im 18. Jahrhundert im Auftrag der Regierung in Hannover auf den Sanddünen an der Weser angepflanzt wurden. Eben dieses Sandfeld, nun in Besitz von Frau Linne und der Nordwestdeutschen Terraingesellschaft wartete auf seine Vermarktung. Den Anfang machten parzellierte Baugrundstücke, insbesondere entlang der neu angelegte Pfalzburger Straße, die meist an Kleingewerbetreibende und Arbeiter verkauft wurden.

<sup>120</sup> Hemelingen kam erst mit der 4. Verordnung über den Neuaufbau des Reiches am 1. November 1939 zu Bremen



**Bebauung der Pfalzburger Straße ab 1905**

Wenig später griff der „Masterplan“ des engagierten Freundes für neue Technologien Heinrich Wiegand um an dieser Stelle ein für Bremen einzigartiges Industrieensemble aufzubauen. Dem fiel später auch der Schellenhof zum Opfer. Am 29. Dezember 1919 wurde er von den Hansa-Lloyd Werken übernommen. Ich werde später davon berichten.

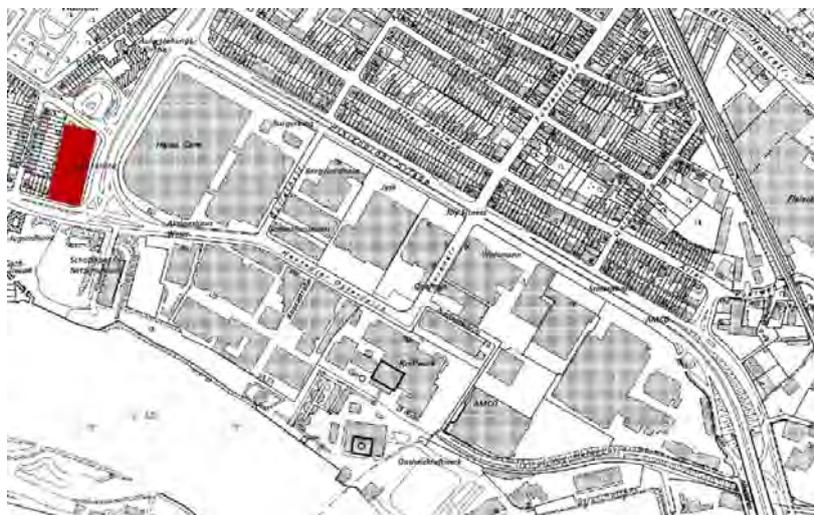


Lageplan des „Schellenhofes“ (Mitte) vom 28. Mai 1938 kurz vor seinem Abriss<sup>121</sup>

1939 musste der Schellenhof der Erweiterung der Goliathwerke weichen. Der „Hofarchitekt“ von Borgward, Rudolf Lodders setzte den Rundbau, und ein Jahr später die Presswerkhalle in Richtung der Malerstraße fort. Nach Bombardierung, Wiederaufbau und Abriss der überaus bemerkenswerten Gebäude im Jahr 1998 wurde auf dem Gelände das Einkaufszentrum „Hansa Carré“ errichtet.

An den Schellenhof erinnerte das Gelände gegenüber, zwischen Hastedter Osterdeich und Weser, auf dem sich, bis zur Fertigstellung des neuen Wasserkraftwerkes das „Umspannwerk Schellenhof“ befand.

### „Villa Felsing“ (Hastedter Osterdeich 214)



<sup>121</sup> StaB 4,45/1-VR75 Bl. 397 und 398 Kaufvertrag

Ähnlich wie der Schellenhof, erhielt die Villa Felsing ihren Namen erst viel später.

Es handelt sich um das Grundstück zwischen dem Osterdeich, der Fleetrade sowie der Malerstraße und Drakenburger Straße. Wie der Name vermuten lässt, befand sich hier einst eine repräsentative Villa, die seit 1920 als Dienstwohnung der Hansa-Lloydwerke für leitenden Angestellte diente.

Ursprünglich war auch dieses Grundstück Bestandteil des Erbenzinsgutes von Dr. Arnold Iken. Wie in den vorigen Kapiteln bereits ausgeführt, wechselten die Besitzer über Dr. Knippe, Backhaus bis hin zum Bremer Papierhändler Heinrich Carl Schelle jun.

An Schelle traten die Brüder Dreyer heran, um einen Teil seines „Schellenhofes“ zu erwerben, also von dem Grundstück, das im ersten „Flächen Inhalts Verzeichnis von der Dorfschaft Hastedt und der dazu gehörenden Feldmark“ von 1834 mit der Katasternummer 344 geführt wurde.

Die Brüder Dreyer, das sind der Steindrucker Gustav Wilhelm (1807-1879) und der Kunstmakler Johann Daniel Dreyer (1810-1883). Sie entstammten einer alteingesessenen Bremer Familie, ihr Großvater Dr. Gustav Wilhelm Dreyer (1749-1800) war Senator, und der Onkel des gefragten Malers, Lithographen und Kunstsammlers Friedrich Adolph Dreyer (25.5.1780-21.5.1850), der außerdem als Mitgründer des Bremer Kunstvereins gilt.<sup>122</sup> Die Brüder Dreyer waren verwandt mit dem Bremer Maler Johann Heinrich Menken (1766-1838) und ihre Nichte Charlotte Amalie (\*1806) war mit dem Uhrmacher und ersten Bremer Fotografen Peter Heinrich August Wolff (1792-1865) verheiratet.



**Peter Heinrich August Wolff**  
Bremen, Obernstraße Richtung Dom, Daguereotypie (1843)  
wohl die älteste Fotografie Bremens)



**Friedrich Adolph Dreyer**  
Alte Bremer Börse, Lithografie 1822

Der Onkel Friedrich Adolph Dreyer übernahm 1821 zusammen mit dem italienischen Kunsthändler Giacomo Comolli eine Lithografie-Werkstatt von Betty Gleim.<sup>123</sup> In dieses Geschäft stieg Gustav Wilhelm Dreyer als Grafiker ein, und sein Bruder Johann Daniel übernahm die kaufmännische Seite.

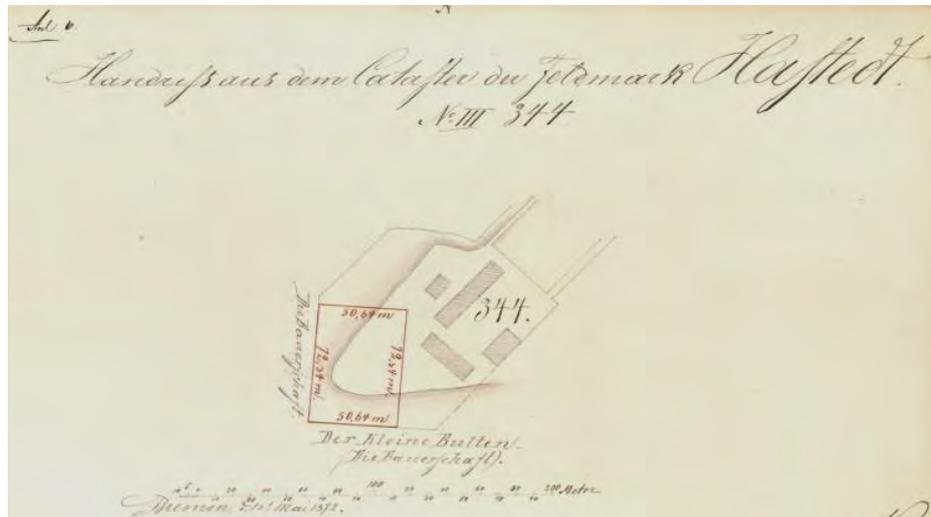
---

<sup>122</sup> Vergl.: Andrea Weniger: Die Bildergalerie von F.A. Dreyer in Bremen von 1817 in: Bremisches Jahrbuch Bd. 96 von 2017 S. 29ff

<sup>123</sup> Die Bremerin Betty Gleim (1781-1827) war eine berühmte Dichterin, Pädagogin und Frauenrechtlerin und Tochter des Dichters Johann Wilhelm Ludwig Gleim. Sie gründete in Bremen 1806 eine Lehranstalt für Mädchen, die sich am pädagogischen Konzept Pestalozzis orientierte. Sie gründete 1819 die erste Lithografen-Werkstatt Bremens, in der sie auch Lehrbücher und das von ihr geschriebene Kochbuch druckte. Die Werkstatt befand sich zunächst in der Obernstraße 11 und dann in der Katharinenstraße 13

Aus der Dreyer-Werkstatt stammt auch die im Kapitel „August Backhaus“ abgebildete Lithografie des Hofes von 1822.

Am 22. Mai 1872 schlossen die Brüder einen Vertrag mit Heinrich Carl Schelle jun., um von seinem Grundstück, dem „Schellenhof“ (Katasternummer 344) 3.666 m<sup>2</sup> abzutrennen. Man einigte sich auf Kaufpreis von 2.000 Taler in Gold.

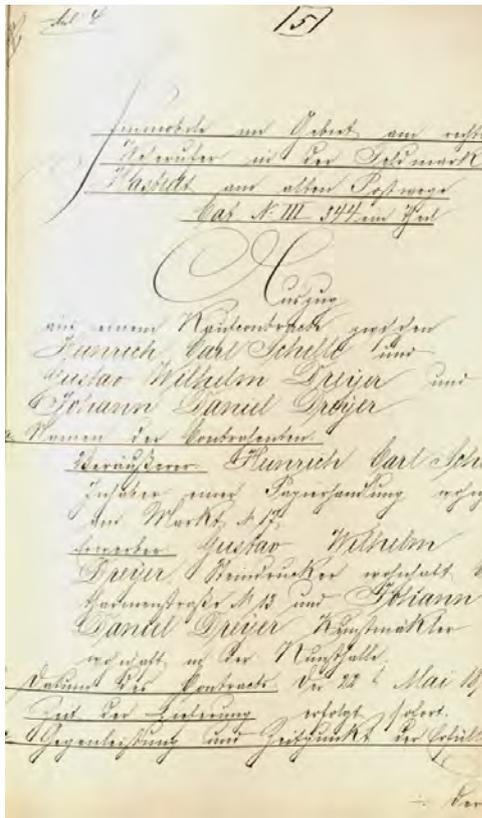


**Zeichnung zum Kaufvertrag von 1872 mit eingezeichnetem Grundstück**

Im Vertrag wird den Brüdern „unwiderruflich das Mitbenutzungsrecht an einem bequemen Wege von dem verkauften Grundstück ab über sein Immobile in nächster und direkter Richtung zu einem öffentlichen Wege und gestattet demselben ebenso die Mitbenutzung an dem von seinem Gute resp. Der Lahr'schen Mühle zur Weser führenden neun Fuß breiten Fahrwegs“. <sup>124</sup> zugesichert.

Im gleichen Vertrag wurde auch die heikle Frage der Deichpflicht angesprochen. Der Landherr des rechten Weserufers bemerkte in der Stellungnahme zum Kaufvertrag, dass Schelle nach wie vor die Hauptlast für die Deichinstandhaltung zu tragen hätte, wobei die Brüder Dreyer „die geringe ordentliche und außerordentliche Deichlast haben“, man aber von ihnen erwartete, dass sie sich in dieser Frage mit Schelle einigten.

<sup>124</sup> StAB 4,45-1-VR75 Bl. 397 und 398 Kaufvertrag Dreyer/Schelle vom 22. Mai 1872



1. Seite des Kaufvertrags vom 22.5.1872 zwischen den Brüdern Dreyer und Schelle



Der Grundbesitz der Brüder Dreyer um 1880

Die Grundstücksgröße reichte den Brüdern nicht aus. Sie interessierten sich für ein Stück Land an der sogenannten Fleettrade, das im Besitz der „Hastedter Gemeinschaft“ war.<sup>125</sup> Die Bauern signalisierten Verkaufs-bereitschaft, so dass am 21. Dezember 1874 ein Teil des über 16 Morgen großen Areals<sup>126</sup> abgetrennt wurde. Das Grundstück wurde im Bremer Mutationsbuch<sup>127</sup> mit der Nummer 498A geführt. Anfang 1875 handelte der von den Bauern bevollmächtigte Bauernmeister Gerhard Garbade einen Kaufvertrag zwischen ihnen und den Dreyers aus. Am 16. Februar 1875 kam es zum Vertragsabschluss, der von allen Voll- und Halbbauern unterschrieben wurde. Für 6.000 Mark erhielten die Brüder das gewünschte Stück Land. Um die Grundstücke sinnvoll miteinander zu verbinden, kam am 23.11.1875 von Schelle noch 219 qm, und am 22. April 1880 ein zusätzlicher, 726qm großer Teil für 500 Mark dazu. Diesmal war der Verkäufer der Bremer Kaufmann Hermann Heinrich Linne, der vor einem Jahr nahezu das gesamte ehemalige Erbenzinsgut des Dr. Iken aufgekauft hatte.

Auf dem Grundstück errichteten die Brüder ein Landhaus und mehrere Nebengebäude, darunter ein Gewächshaus.

1873 verfassten die Brüder ein gemeinsames Testament, das bis 1879 mehrmals geändert wurde.<sup>128</sup> Gustav Wilhelm Dreyer starb 1879. Mit dem Tod von Johann Daniel Dreyer im Jahr 1883 fiel der Grundbesitz in Hastedt laut testamentarischer Verfügung zunächst an den jüngeren Bruder Johann Heinrich Dreyer als Nutznießer. 1893 trat er Erbfall ein und der Dreyersche Grundbesitz kam an die Nichten und Neffen der beiden Brüder.

<sup>125</sup> Hastedter Gemeinschaft meint die Gemeinschaft der Hastedter Bauern, das sind die „Vollbauern“ (die über 10-25ha bewirtschafteten, und die Allmende nutzen konnten und im Gemeinderat vertreten waren) und die Halbbauern (die in der dörflichen Hierarchie deutlich niedriger standen, nur bis zu 5ha Grund besaßen)

<sup>126</sup> Im Kataster von 1834 mit Katasternummer 498 bezeichnet

<sup>127</sup> Im Mutationsbuch werden die Veränderungen von Grundstücken erfasst (Teilungen oder Zusammenführungen)

<sup>128</sup> „Die Maus“ Gesellschaft für Familienforschung Bremen, Datenbank Testamente

Interessiert am Grundstück und den darauf befindlichen Gebäuden war Johann Philipp Ernst Felsing (1840-1910)<sup>129</sup> der mit Christine Friederike Dorothee Wolff (1842-1924), eine der erbberechtigten Nichten, verheiratet war. Felsing war Inhaber des Uhrengeschäftes Ernst Felsing in der Obernstraße 40/42.



**Obernstraße mit dem Uhrengeschäft Ernst Felsing (um 1900) Archiv Netzemuseum**

1893 kam es zum Verkauf der Villa nebst Grundstück an Felsing. Er zahlte an die Dreyer-Erben 30.000 Mark, wobei er seinen erworbenen Besitz zum größten Teil mit Handfesten<sup>130</sup> finanzierte.

---

<sup>129</sup> Felsing hatte die Uhrmacherwerkstatt und Laden des Fotografen Peter Heinrich August Wolff in der Oberstraße 45 nach dessen Tod übernommen. Er wohnte am Kaiser-Wilhelmplatz 1

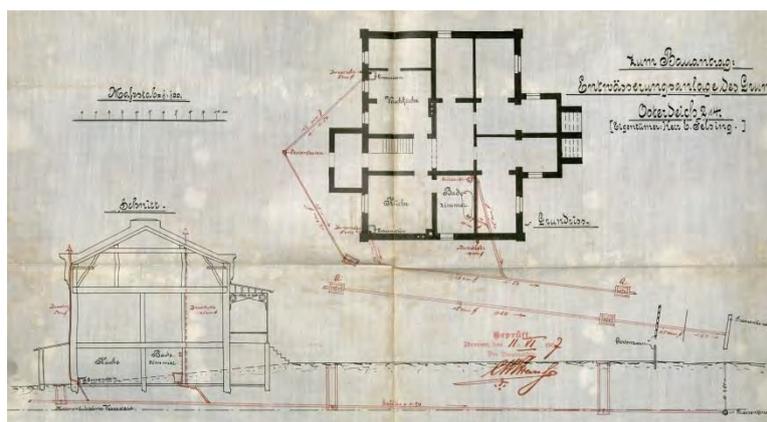
<sup>130</sup> StaB 4,45-1-VR75 Bl. 397 und 398 Handfesteneintrag vom 3. August 1893. Handfesten sind Bremische Sonderformen von Hypotheken

*Zur Abkündigung der...  
 Abkündigung.  
 Angeblich Band 91, Seite 214.  
 Es wird für...  
 die folgende Abkündigung:  
 Das in Nr. 100...  
 Die folgende Abkündigung:  
 hinichtlich deren die Frist zur Angabe bis  
 Sonnabend, den 10. Juli 1920, mittags 12 Uhr  
 lief, ist am  
 20. Juli 1920  
 ordnungsmäßig öffentlich bekannt gemacht und sind Angaben nicht erfolgt.  
 Bremen, den 10. Juli 1920.  
 Der Gerichtsschreiber des Amtsgerichts,  
 Abteilung Erbe- und Grundbesitzamt:  
 H. 1000  
 S. 25*

*Abkündigung.  
 Eingegangen:  
 den 11. 7. 1920  
 Uhr 11.  
 Angabebuch Band 188, Seite 90.  
 Die folgende Abkündigung:  
 Das in Nr. 100...  
 Die folgende Abkündigung:  
 hinichtlich deren die Frist zur Angabe bis  
 Sonnabend, den 10. Juli 1920, mittags 12 Uhr  
 lief, ist am  
 20. Juli 1920  
 ordnungsmäßig öffentlich bekannt gemacht und sind Angaben nicht erfolgt.  
 Bremen, den 10. Juli 1920.  
 Der Gerichtsschreiber des Amtsgerichts,  
 Abteilung Erbe- und Grundbesitzamt:  
 H. 1000  
 S. 25*

Verkaufsabkündigungen des Grundstückes Osterdeich von 1893 und 1920<sup>131</sup>

Auch Felsing betrachtete den Grundbesitz, wie seine Vorgänger in erster Linie als Landsitz vor den Toren der Stadt, den er entsprechend seiner eigenen Bedürfnisse umbaute.

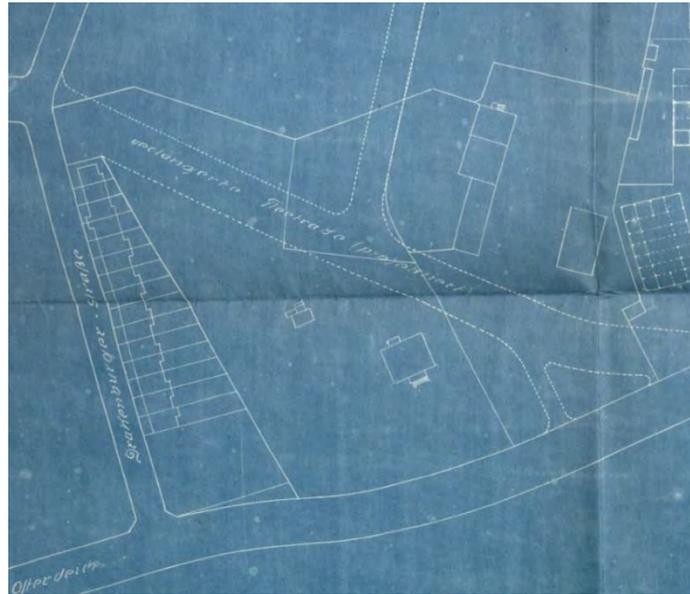


Bau- und Entwässerungsplan der Villa Felsing von 1907

Das Grundstück, „bestehend aus Gebäuderaum, Lustgarten, Pavillon, Gemüsegarten, Gemüseland und Zubehör“ wurde nach der Eingemeindung Hstedts zu Bremen zum Hauptwohnsitz der Familie. In der „Villa Felsing“, wie sie nun allgemein genannt wurde, bleibt

<sup>131</sup> StaB 4,45-1-VR75 Bl. 397 und 398

nach dem Tod Felsings im Jahr 1910 seine Witve nur noch kurze Zeit wohnen. Wohl aus Altersgründen suchte sie schließlich eine Bleibe in Zentrumsnähe.



Lage der Villa Felsing (Bildmitte) 22. September 1922

1920 verkaufte sie die Felsing-Villa mit dem dazugehörigen Grundstück für 95.000 Mark an die Hansa-Lloyd Werke, die das gegenüber dem Wehrschlösschen gelegene Gebäude als Dienstvilla für leitende Angestellte nutzte. Zuletzt wohnte in ihr Friedrich Kynast (1894-1924), der schon ab 1924 mit Borgward zusammengearbeitet hatte und später Werkdirektor von Goliath wurde. Im Zweiten Weltkrieg fielen die Gebäude alliierten Bomben zum Opfer. Die Grundstücksknappheit Bremens brachte es mit sich, dass das Areal mit Mehrfamilienhäusern bebaut wurde.



Villa Felsing um 1925 und gleiche Ansicht 2006

## Bulten und Deiche

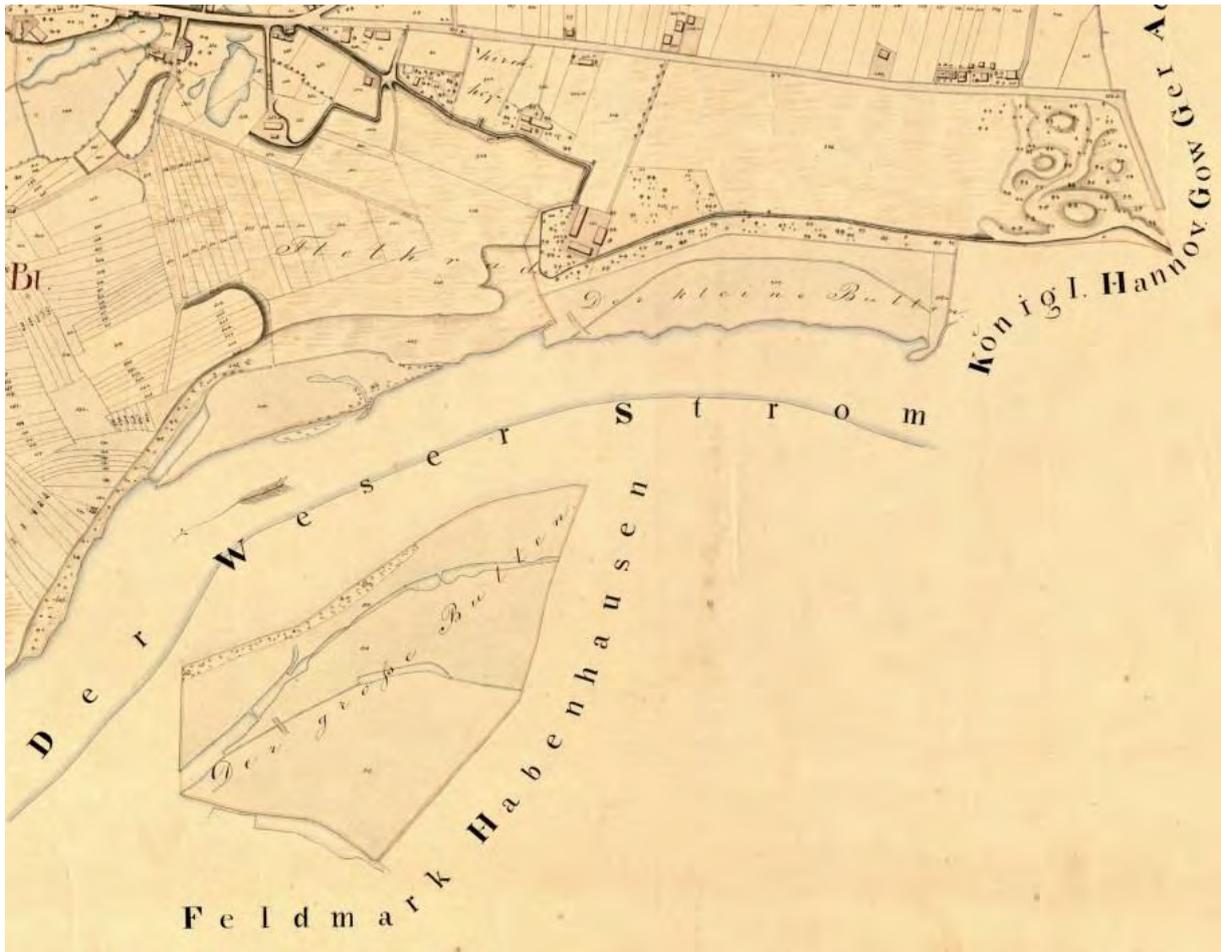
### Die Bulten

Als Bulte bezeichnet man im Norddeutschen Sprachraum eine erhöhte Kuppe aus Torf, eine schilfbewachsene Insel oder ein Uferstück. Der Begriff Werder hat eine ähnliche Bedeutung.

Bei den großen und kleinen Bulten an der Weser in Hastedt handelte es sich um Aufschwemmland, das bei Niedrigwasser von den Hastedter Bauern als Weideland, und später

als Sodenlieferant für den Deichbau genutzt wurde. Um den „Großen Bulten“ gab es seit dem 17. Jahrhundert heftige Auseinandersetzungen zwischen den Hastedter und Habenhauser Bauern um die Nutzung, nachdem der veränderte Weserlauf den Hastedter Bulten plötzlich am anderen Weserufer auftauchen ließ. Daraufhin wurde von den Hastedtern gegen die Habenhausener „...fast hundert bewaffnete Bauern angesetzt, die zehn Schüsse abgaben und die Wächter der Habenhauser zweimal mit `gib dich gefangen` anriefen. Sie liefen aber weg und ein Teil der Kühe mit ihnen, so dass die Hastedter nur acht Stück auf das Fährschiff treiben und nach Achim fortschaffen konnten.“

Dieser Konflikt wird ausführlich von Hanna Lampe beschrieben.<sup>132</sup>



Zeichnung aus dem Kataster von 1834

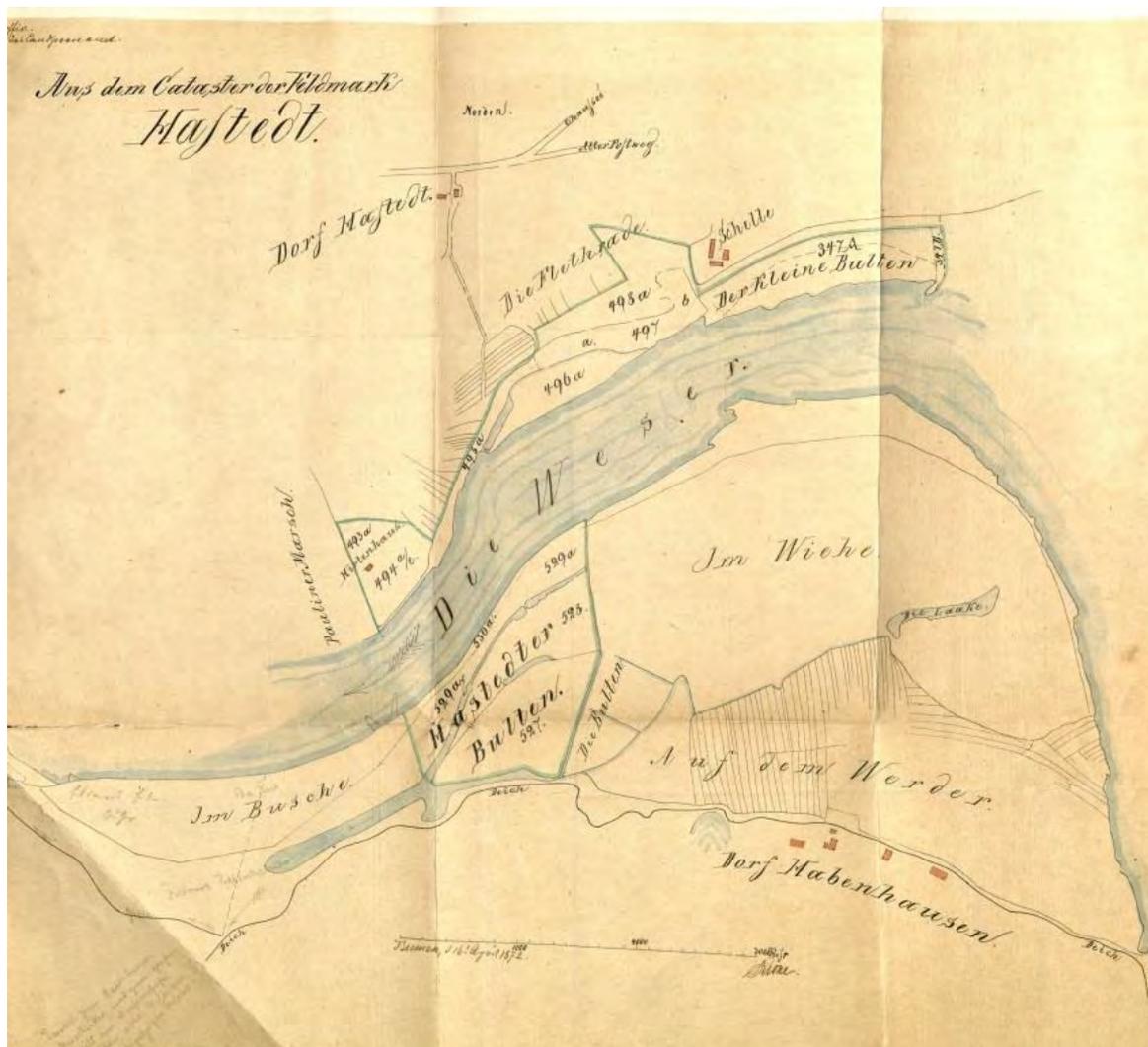
Zwar wurde 1721 eine Art „Zwangsvergleich“<sup>133</sup> erzielt, ohne dass die Besitzrechte geklärt worden waren. Auch im ersten Katasterverzeichnis Hastedts von 1834 war der Große Bulten mit den Katasternummern 527-530 eindeutig Hastedt zugeordnet.

Ein neuer Versuch wurde seitens Habenhausen im Februar 1872 gestartet, um den großen Bulten endgültig für sich eintragen zu lassen. Dem wurde seitens der Hastedter Bauern heftig widersprochen. Der Sprecher der Hastedter Bauern Gerhard Garbade betonte nochmals gegenüber dem Landherrn Schumacher die Unrechtmäßigkeit eines solchen Unterfangens und forderte Schumacher auf, anhand der Aktenlage und des Katasters zu widersprechen, da es sich um

<sup>132</sup> Hanna Lampe: Die Dörfer Hastedt und Schwachhausen, Bremen 1981 S. 109-127, Zitat Seite 114

<sup>133</sup> So verweist der Landherr Schumacher in einem Schreiben an den Landherrn des linken Weseruferes vom 19. April 1872 auf diesen Vergleich und fügte seinem Schreiben die untenstehende Karte bei

„.....ein unzweckmäßig und illegal, der von den Habenhausern nur zu ihrer Bereicherung vorgenommener Versuch sei, um für ihre Gemeinde die Gemeindeumlage, nach Maßgabe der Grundsteuer unseres Hastedter Bultens, von uns erheben zu können und um uns zu zwingen, dafür Bauerwehrsleute in Habenhausen zu stellen dem zufällig dem linken Weserufer nahe liegendem, aber durch ....einen frühern Weserarm getrennten Hastedter Bulten in den Umfang ihrer Gemeinde hineinzuziehen, ungeachtet derselbe auch nicht den mindesten Zusammenhang mit der Habenhauser Feldmark hat.“<sup>134</sup>



Karte der Bulten von 1872<sup>135</sup>

Der „Kleine Bulten“ bezeichnet ein Areal, das zwischen dem Sandfeld (heute Hastedter Osterdeich) und der Weser bis hin zur Hemelinger Grenze gelegen war. Er war ca. 40 Morgen groß, und gehörte Jahrhunderte lang den Hastedter Bauern als Gemeindewiese für ihr Vieh<sup>136</sup> und war mit Weidenbüschen bewachsen. Schon 1715 kam es auch hier zu Streitigkeiten, diesmal mit den Hemelinger Bauern, die übergelaufenes Hastedter Vieh vereinnahmten und von den Bulten Soden für ihre Deichbefestigung abtrugen.

<sup>134</sup> StaB2 Tt8.C.q Schreiben an den Bremer Senat vom 16. April 1872

<sup>135</sup> StaB2 Tt8.C.q

<sup>136</sup> Erwähnt Kastasterbuch Hastedt von 1836 Section III Nr. 347 als Eigentum der Bauernschaft von Hastedt, vergl auch StaB 7, 2029 Hastedter Bauernschaft 2/22 von 1679

In den folgenden Jahren waren die Hannoversche Regierung und die Hastedter Bauernschaft bemüht, das immer wieder überflutete Land so weit wie möglich vor einer weiteren Abtragung zu sichern. Gleichzeitig markierte ein Zaun die Grenze zwischen Hastedt und Hemelingen, so dass das Vieh in der jeweiligen Gemeinde blieb.

Ein großes Problem war die Befestigung des Ufers. Man ging dazu über, die freigelegten Sandflächen ständig zu bepflanzen und Faschinen anzulegen<sup>137</sup>, um weitere Bodenverluste zu verringern. So wurden noch kurz vor 1800 1600 Pfähle für 5000 Faschinenbüsche eingeschlagen, die den Bauern insgesamt 600 Reichstaler kosteten. Nachdem der Hastedter Bauer Christian Lange 1836 ein nahezu 3.000qm<sup>138</sup> großes Stück des Kleinen Bulten an der Grenze zu Hemelingen gekauft hatte, war dessen Sohn Berend froh, dass er am 3. Februar 1842 dieses Land gegen 500 Taler in Gold ins Hastedter Allgemeingut übergeben konnte, und er somit die Verantwortung für die Landbefestigung los war.

Erst ein 1843 geschlossener Vertrag verpflichtete die Hastedter Bauernschaft dem Bremer Staat alljährlich 250 Taler für Sicherungsarbeiten und 50 Taler für den Unterhalt der Bulten bereitzustellen und zusätzlich die erforderliche Erde und Soden anzuliefern. Doch trotz aller Kosten waren die Bauern froh, die beiden Bulten als Weideland für das Vieh nutzen zu können.

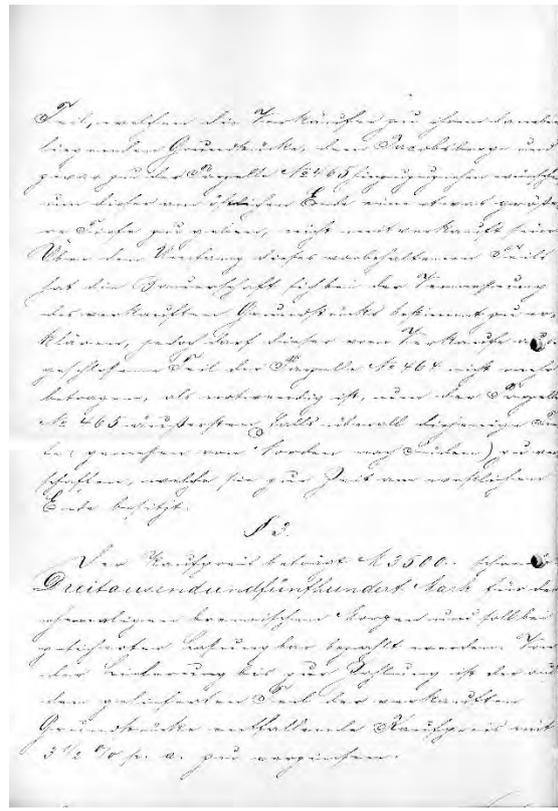
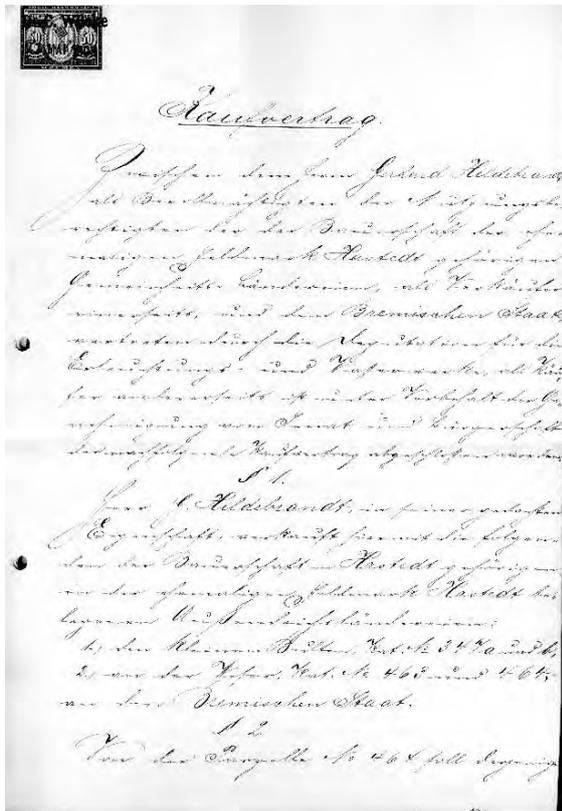
Nach der Eingemeindung Hastedts als Ortsteil Bremens am 1. April 1902 entstanden Pläne für eine industrielle Bebauung der Hastedter Düne. Das dafür benötigte Kraftwerk sollte seinen Platz direkt am Weserufer, also auf den Bulten finden.

Der Kleine Bulten gehörte allerdings seit Jahrhunderten den Hastedter Bauern. Nach zähen Verhandlungen und einigen Zugeständnissen die Deichpflicht betreffend, unterzeichneten die Beteiligten am 17. November 1905 den Vertrag über den Ankauf des Kleinen Bulten durch den Bremer Staat. Für die nahezu 70 Morgen erhielten die Hastedter Bauern 241.694,60 Mark. Die Notariats- und Bearbeitungsgebühren betrugen 10.676 Mark und wurden je zur Hälfte von den Bauern und dem Bremer Staat getragen. Der Erlös aus dem Verkauf wurde durch 19 geteilt, ein Anteil betrug 12.429,71 Mark. Die Vollbauern teilten sich 2/3 der Summe, die Halbbauern mussten sich mit 1/3 zufrieden geben.

---

<sup>137</sup> Faschinen sind walzenförmige Reisigbündel, die zwischen eingerammten Pfählen eingebracht werden

<sup>138</sup> 1Morgen 61,8qRuten, im alten Kataster bezeichnet mit 347a



Die ersten beiden Seiten des Kaufvertrags vom 12. Mai 1905 (StaB)

Sofort ging man daran, den Kleinen Bulten für das geplante Kraftwerk aufzuschütten und gleichzeitig den (Hastedter) Osterdeich zu erhöhen. 1906 begannen die Bauarbeiten für das neue Drehstromkraftwerk auf dem Kleinen Bulten, und kurz darauf die Bauarbeiten am Weserwerk. Im gleichen Jahr begannen die Planungen für die Automobilfabrik „NAMAG“ mit ihren Zulieferbetrieben auf dem Hastedter Sandfeld. Zeitgleich begann der Bau des Weserwerks.

Für die Schleusenanlage benötigte der Bremer Staat allerdings noch zusätzlich den Großen Bulten, über dessen Besitzrecht die Hastedter und Habenhauser Bauern noch vor wenigen Jahren erbittert gestritten hatten. Schließlich hatte der Bremer Senat 1872 den Großen Bulten endgültig den Hastedter Bauern zugesprochen. Doch der Verkauf des Großen Bulten an Bremen gestaltete sich schwierig. Die immens hohen Forderungen der Hastedter von 3.500 Mark pro Morgen mochte Bremen nicht zahlen. Nach der Enteignung der der großen Bulten Nun traten die Habenhausener Bauern auf den Plan, die ihrerseits den Hastedtern 1.750 Mark boten. Nachdem alle gütlichen Verhandlungen scheiterten, enteignete Bremen am 20. Juni 1906 das Areal und zahlte an Hastedt die gleiche Summe, die auch Habenhausen geboten hatte, nämlich 1.750 Mark pro Morgen, also insgesamt 11.945,40 Mark, die nach üblicher Art und Weise unter den Bauern aufgeteilt wurde. Der Rest des Bulten wurde von Bremen für 70 Mark pro Ar hinzugekauft. Der Erlös wurde unter den Bauern aufgeteilt, dabei erhielten die acht Vollbauern je 2/19 und die drei Halbbauern je 1/19. Noch im Jahr 1906 begannen die Bauarbeiten am Weserwerk, dem Wehr, der Schleuse und einer Fischtreppe.

## Die Weserdeiche

Teuer war auch der Unterhalt der Deiche, der im Wesentlichen von der Bauernschaft geleistet werden musste, wobei es auch hier wie bei den Kleinen Bulten zu Streitigkeiten mit Hemelingen

über die Deichhaltung kam. Besonders heikel war die Situation bei Deichbrüchen<sup>139</sup>, weil dann nicht nur unübersehbarer Schaden auf dem überschwemmten Acker- und Gartenland, an Gebäuden und am Viehbestand zu beklagen war. Gleichzeitig mussten die Deiche mit hohem Kostenaufwand wieder in Stand gesetzt werden. So versuchten die Hastedter Bauernschaft die Länge der zu betreuenden Deiche zu reduzieren. Wie schon erwähnt, war es der Bauernschaft 1769 in einem beispiellosen Coup gelungen, das unfruchtbare Sandland zwischen dem Alten Postweg und dem Weserdeich 1769 an die Hannoversche Regierung zu verkaufen und sich damit der Deichpflicht auf Kosten Hannovers zu entledigen.

So verwundert es nicht, dass Hannover so rasch wie möglich das nutzlose, aber teure Land so rasch wie möglich wieder loswerden wollte.

Nach der Übernahme des „Sandfeldes“ durch Arnold Iken im Jahr 1790 kapitulierte auch er vor den ungeheuren Kosten, wie auch weitere Besitzer nach ihm. Trotzdem scheint man die Arbeiten an den Deichen in den nächsten Jahren eher lässig gehandhabt zu haben. Das änderte sich, als Hastedt 1803 als Landgemeinde zu Bremen kam. Der neue Erbenzinspächter August Backhaus und sein Verwalter Melchior Holler wurden bereits im Dezember 1816 daran erinnert, dass die Deichpflicht zu leisten sei.<sup>140</sup> Wie notwendig die Maßnahmen gewesen wären, zeigen die Ereignisse von 1830. Nach einem erheblichen Deichschaden durch das Weserhochwasser von 1827 stieg das Wasser im Frühjahr 1830 auf nahezu sieben Meter an. Am 3. März brachen in Hastedt die Deiche an drei verschiedenen Stellen. Die Häuser von 39 Familien wurden weggerissen, die Bewohner suchten Schutz auf den Dächern oder Bäumen, Zehn Menschen und zahlreiches Vieh ertrank, und die Sachschäden waren immens.



Deichbruch zu Hastedt den 2. März 1830“ Aquarell (Focke Museum)

<sup>139</sup> Hanna Lampe hat schon Deichbrüche in den Jahren 1584, 1663, 1682 und 1698 festgestellt (in Hanna Lampe: Die Dörfer Hastedt und Schwachhausen S.97ff)

<sup>140</sup> StaB 2-Tt.8.C.2. Teil 1 u. 2 Deichsachen Brief von Melchior Holler an den Landherrn



**Die Hastedter Mühle während der Deichbrüche von 1830 (Fotos: Stab)**

So hieß es in der Bremer Zeitung vom 7. März 1830:

*„.....wir sitzen völlig auf einer Insel, die stündlich an Terrain verliert. Unsere Chausseen, Deiche, Dämme, Sie und Brücken sind teils zertrümmert, teil droht ihnen der Einsturz. Alle unsere Dörfer stehen unter Wasser, welches nach einen neuen Deichbruch seit gestern auch in die Vorstädte strömt. Der Himmel behüte uns vor Sturm...“<sup>141</sup>*

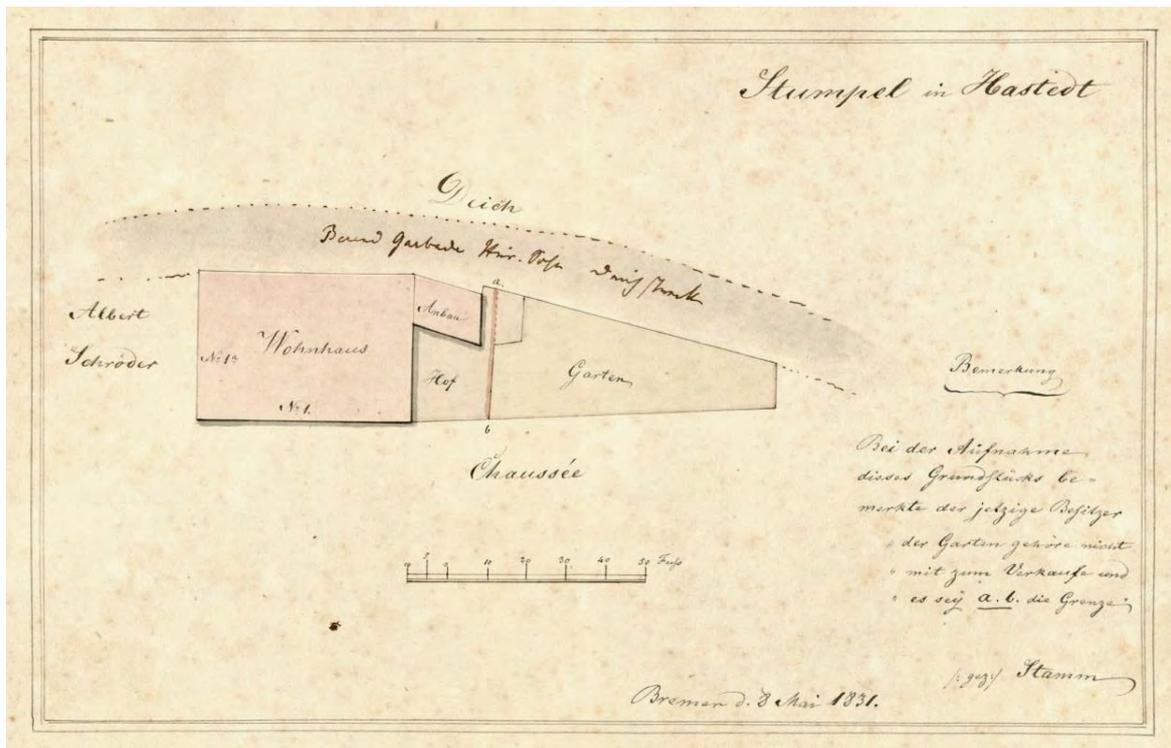
Nach Rückgang des Wassers stellte der Landherr des rechten Weserufers Isak Hermann Albert Schumacher (1780-1853) den Schaden bekannt:

• Weggerissene und zerstörte Häuser	9.370 Reichstaler
• Ruiniertes in die Braken gekommenes Land	3.492 Rtlr
• An Mobilien und Vieh	4.356 Rtlr
• In der Feldmark gänzlich versandetes Land	<u>5.168 Rtlr</u>
Gesamt	<b>22.386 Rtlr</b>

Die Überschwemmung hatte zur Folge, dass ein neuer Hauptdeich zwischen der Hastedter Chaussee und dem Alten Postweg angelegt wurde. Durch diese Deichbaumaßnahmen wurde den Bauern auch Land genommen, und teilweise lagen die ehemals freistehenden Häuser nun im Schatten des Deiches, was die Wohnqualität der Bewohner verringerte und zu Beschwerden führte, genauso, wie vermeintliche Fehlmessungen bei der Grundstücksvermessung durch den Bremer Staat, wie es die untenstehende Zeichnung belegt.<sup>142</sup>

<sup>141</sup> Hannah Lampe S. 103

<sup>142</sup> StaB 2-Tt.8.C.2. Teil 1 u. 2 Deichsachen,



Nun trat der Landherr des Rechten Weserufers Schumacher per Dekret an die Hastedter heran, um ihnen die Deichpflicht abzuverlangen. Besonders August Backhaus, der Eigentümer der Ländereien des Sandfeldes entlang der Weser, versucht mit allen Mitteln sich dieser Pflicht zu entziehen.<sup>143</sup>

Auch wenn ihm schließlich der Bremer Senat entgegenkam, und ihm die schon angefallenen Kosten als einmaliges „staatliches Geschenk“ erließ, so blieben ihm die künftigen Deichkosten erhalten, so dass er sich schon kurze Zeit später von diesem lästigen Besitz trennte.

Auch die nächste Erbenzinspächter Johann Wilhelm Schwarzkopf und Heinrich Carl Schelle sahen sich mit der Deichpflicht konfrontiert.

„...die zu dem Schwarzkopfschen Erbzinsgute zu Hastede gehörigen Deiche noch immer keine hinlängliche Stärke haben“ und „...Schwarzkopf eine Verstärkung der gedachten Deiche hiermit anzubefehlen“<sup>144</sup>

In diesem Befehl wird detailliert beschrieben, welche Deichschutzmaßnahmen Schwarzkopf zu erfüllen habe. Gleichzeitig ging eine Abschrift dieses Befehls an den Hastedter Bauernmeister mit der Aufforderung,

„.... von Zeit zu Zeit nachzusehen, und nicht nur den Deichhalter zu fleißiger Fortsetzung der Arbeit ernstlich anzutreiben, sondern auch über den Fortgang der Arbeit mir jede Woche zu berichten.“

Schelle und Schwarzkopf sendeten ausführliche Schreiben an den Bremer Senat, um der Deichpflicht zu entgehen, oder zumindest die Deichlasten auf einen längeren Zeitraum zu

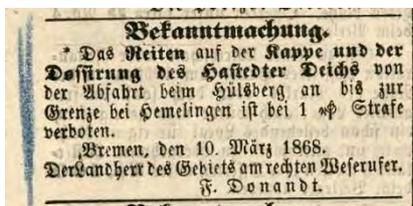
<sup>143</sup> Vergl. Kapitel „August Backhaus und die Franzosenzeit“

<sup>144</sup> StBa Tt.8.C.2.i.1. Erbzinsgüter, Bericht des Landherrn vom rechten Weserufer Schumacher vom 22.8.1839

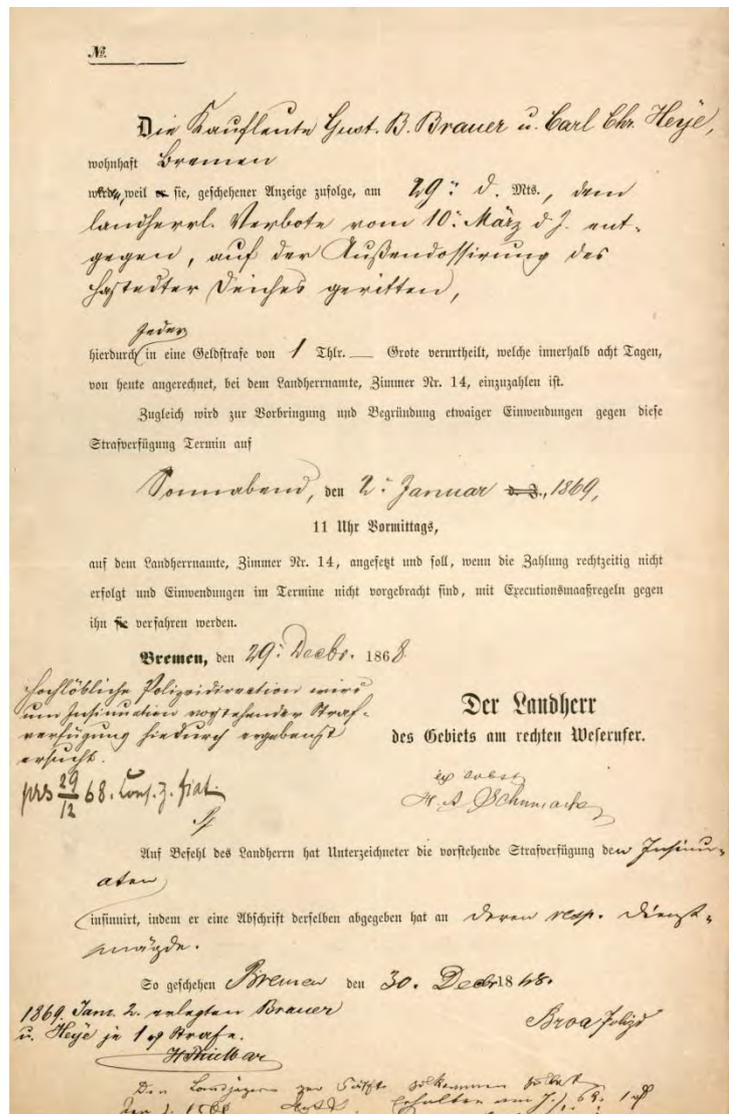
strecken. Der half nichts, am 11. September 1833 kam die Ablehnung, Schelle und Schwarzkopf sahen sich gezwungen, die geforderten Maßnahmen in Angriff zu nehmen.

Schelle beispielsweise drohten Instandsetzungskosten von 12.000 Mark und der Landherr verlangte ½ Mark Anzahlung für jeden laufenden Fuß des Deiches, der nun von behördlicher Seite in Stand gesetzt würde, hinzu kam noch eine Geldstrafe von 10 Mark. Auch das Angebot von Schelle, den Deich unentgeltlich dem Landherrn zu übergeben blieb ungehört, so dass sich Schelle schließlich in sein Schicksal fügte.<sup>145</sup>

Letztlich befand sich der Deich in einem passablen Zustand. Zu seinem Schutz wurden zahlreiche Maßnahmen erlassen, darunter ein striktes Reitverbot, das in der Zeitung veröffentlicht wurde, und schon bald erste Opfer fand.



Auch das Fahren auf dem Deich und das Schwächen des Deiches durch Entnahme von Erde oder durch das Auffüllen von ungeeignetem Material wurden unter Strafe gestellt.<sup>146</sup>



„Strafmandat“ wegen unerlaubten Reitens auf dem Deich (2. Januar 1868)<sup>147</sup>

Eine deutliche Verbesserung der Situation in Bezug auf drohende Überschwemmungen erlebte Bremen, und damit auch Hastedt mit der Weserkorrektur von 1887 bis 1895 und dem damit verbundenen Bau des Osterdeiches.

<sup>145</sup> StaB 2-Tt.8.C.2. Teil 1 u. 2 Deichsachen, Widerspruch von Schelle, 16.7.1872

<sup>146</sup> Anzeige in Bremer Nachrichten vom 11. März 1866

<sup>147</sup> StaB Tt.8.C.2. Teil 2 Deichsachen

Trotz aller Bemühungen kam es auch nach der Weserkorrektion und dem Bau des Weserwehrs im Jahr 1905 immer wieder zu Überschwemmungen Bremens, wie im Januar 1976 und insbesondere im März 1981, als durch den Defekt des alten Weserwehrs der Deich brach, und die Wassermassen die Kleingartengebiete überschwemmten.



**Weserdurchbruch von 1981. Links das Weserwerk mit der Schleuse (Foto: Bundesanstalt für Wasserbau Karlsruhe)**

Etwa 150 Parzellenhäuschen wurden fortgerissen, der Schaden belief sich auf etwa 56 Mio. DM. Nach der Schließung des Deichdurchbruchs und den Aufräumarbeiten entschloss man sich, das alte Weserwehr abzureißen und eine neue Wehranlage zu bauen. Gleichzeitig wurden die Deiche ertüchtigt, und ein Überlauf in den Werdersee geschaffen. Um Hochwasser in die Unterweser ableiten zu können. Als Folge aus dem Hochwasser von 1981 entstand zwischen dem Werdersee und der Weser ein Vogelschutzgebiet.

## **Industrielle Entwicklung Bremens und die Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung**

Bis 1900 lag der Gedanke in weiter Ferne, in den Bremer Landgemeinden und damit auch in Hastedt Industrie anzusiedeln. Insgesamt hinkte die industrielle Entwicklung in Bremen gegenüber anderen Regionen in Deutschland deutlich hinterher. Auch wenn durch die landesweite Beeinträchtigung durch die Zollvereinspolitik alle Landesteile betroffen waren, so zeichnete sich Bremen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zusätzlich das starre Zunftsystem und eine rigide Gewerbeordnung aus, die einer handwerklichen oder industriellen Weiterentwicklung im Wege stand. Als Ausnahme kann die 1843 von Carl Waltjen gegründete Eisengießerei und Maschinenfabrik bezeichnet werden, aus der 1872 die AG Weser hervorging. Erst 1861 wurde die Gewerbefreiheit durch Gesetze geregelt. Doch abgesehen von den Werften gab es bis 1972 in Bremen nur kleinere Betriebe, wie Tabak- und Zigarrenfabriken, Seifensiedereien, Essigfabriken und Zuckerraffinerien, die vorwiegend für den lokalen Verbraucher produzierten. Auch in diesen Jahren stand einer wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung Bremens sowohl der von

Preußen dominierte Norddeutsche Bund mit seinen Zollregelungen entgegen,<sup>148</sup> als auch der deutsch-französische Krieg von 1870/71 mit seiner Seeblockade.

Das Platzen von Spekulationsblasen führte 1872/73 zum Börsen- und Bankencrash, zunächst in Österreich/Ungarn, dann auch in Deutschland. Die Wirtschaft wuchs die nächsten 20 Jahre nur noch langsam. Diese als „Gründerzeit“ bezeichnete Epoche führte gleichzeitig beim Bürgertum zu einem Willen übersteigter Repräsentanz.

Dessen ungeachtet gewann die Industrie in Bremen allmählich an Bedeutung wie die schon erwähnte Gründung der AG Weser. Ebenfalls im Jahr 1872 entstand in Lesum eine Wollwäscherei. Dann, 10 Jahre später, folgte 1883 in Blumenthal die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei („Nordwolle“). Im gleichen Jahr folgte nach dem industriellen Schiffsbau der AG Weser als zweite Werft der „Bremer Vulkan“.

Auch wenn Bremen, trotz zaghafter industrieller Ansätze seine kaufmännische Tradition aufrecht zu erhalten versuchte: Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts nahm die weltweite technologische Entwicklung immer mehr Fahrt auf. Eine Welt- und Industrieausstellung folgte der nächsten, auf denen die neuesten technischen Errungenschaften vorgestellt wurden. In Deutschland setzte man auf eine andere Strategie, hier richtete man allein zwischen 1875 und 1890 mehr als 20 Regionalausstellungen aus.

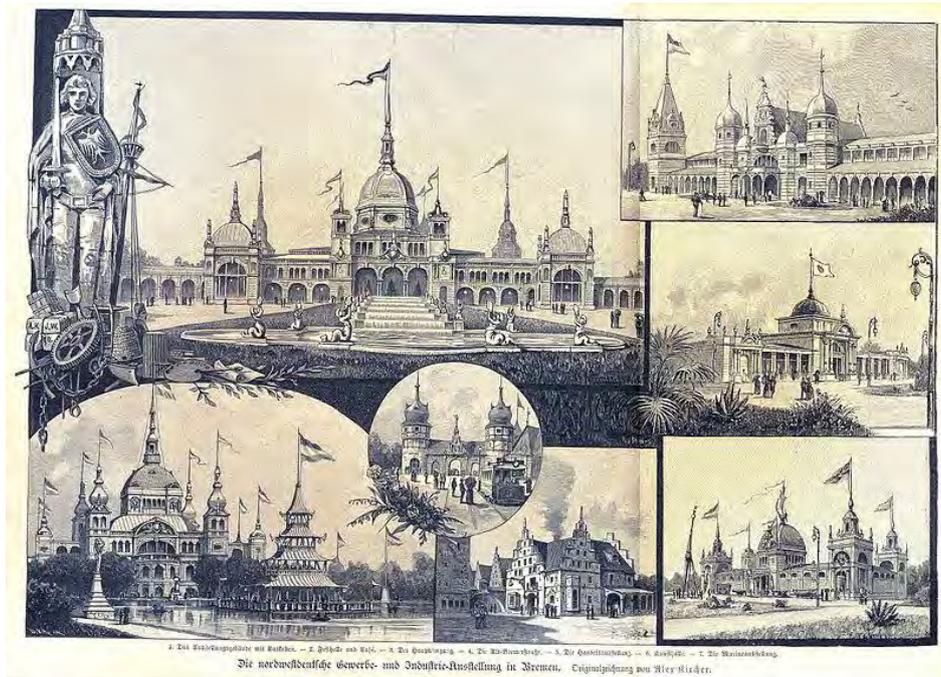
Mit dem Anschluss Bremens an das Zollgebiet des Norddeutschen Bundes im Jahr 1885 kam es auch in Bremen zu einem zaghaften wirtschaftlichen Aufschwung. Mit dem Aufschwung setzte sich auch die Erkenntnis durch, dass der Überseehandel allein nicht ausreichte, das wirtschaftliche Wachstum zu beflügeln.

Daher diskutierte man in der Bremer Gewerbekammer die Möglichkeit einer Ausstellung, um auch im norddeutschen Raum die neuesten Technologien vorzustellen. 1888 taten sich Bremen, Großherzogtums Oldenburg und der preußischen Provinz Hannover zusammen und setzte unter Vorsitz des Kaufmanns Christoph Hellwig Papendieck (1839-1891) eine Planungskommission ein, die eine Industrieausstellung in Bremen vorbereiten sollte.

Am 31. Mai 1890 öffnete die Nordwestdeutsche Gewerbe- & Industrie-Ausstellung im Bremer Bürgerpark ihre Pforten.

---

<sup>148</sup> Der Norddeutsche Bund gründete sich 1866 als Vorstufe zur Reichsgründung. Mitglieder waren die deutschen Länder nördlich des Mains. Ende 1870 traten auch die süddeutschen Länder dem Bund bei. Am 1. Januar 1871 unterstellte sich dem Bund dem Deutschen Kaiserreich.



**Nordwestdeutsche Gewerbe- & Industrie-Ausstellung Bremen (1890)** <sup>149</sup>

Insbesondere die damals aktuelle Entwicklung der Elektroindustrie stand im Zentrum der Ausstellung. So wurde nicht nur Edisons „Phonograph“ der staunenden Öffentlichkeit vorgeführt, sondern auch leistungsstarke Generatoren und Motoren.



**Werbetafel der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung (StAB)**

Die „Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung“ von 1890 im Bremer Bürgerpark war die größte Leistungsschau ihrer Zeit. Die innovativen Technologien hatten eine außerordentliche Strahlwirkung auf die industrielle Entwicklung der Nordwestdeutschen Region. Nur Bremen zeigte sich von den neuen Technologien zunächst wenig beeindruckt.

<sup>149</sup> Zeichnung von Alex Kirchner zur „Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung“ (StAB)



**“Anerkennungsdiplom“ für G. Bergfeld<sup>150</sup>**

Unermüdlich versuchte der junge technikbegeisterte Rechtsanwalt Heinrich Wiegand<sup>151</sup> den Bremer Senat von der Wichtigkeit der elektrotechnischen Aufrüstung zu überzeugen. Auf eigene Initiative organisierte der damals 35jährige den erstmaligen Betrieb einer Elektrischen Straßenbahn von der Thomson Houston Electric Company aus Boston zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und dem Ausstellungsgelände im Bürgerpark. Mit dem Ausstellungsende kam auch das Aus für die Parkbahn.



**Der Parkbahnhof im Bürgerpark während der Nordwestdeutschen Industrieausstellung  
(Foto: Gemeindearchiv Lilienthal)**

Was die folgenden Jahre anbelangt, sollte Wiegand zu einem der wichtigsten Väter der industriellen Entwicklung in Bremen aufsteigen. Bei aller hanseatischen Skepsis den neueren technologischen Entwicklungen gegenüber, wurde in Nachfolge der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung 1891 an der Schlachthofstraße ein erstes Kraftwerk zur

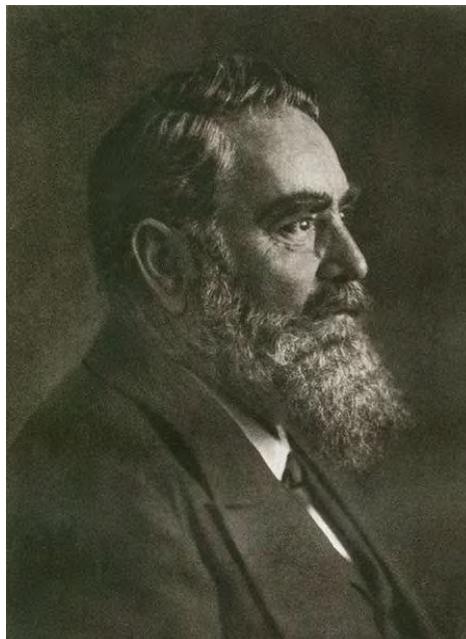
<sup>150</sup> <https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:GewerbeausstellungBremen1890.jpg>

<sup>151</sup> Vergl. Das Kapitel „Heinrich Wiegand“

Erzeugung von Gleichstrom gebaut. Großmühlen, Kaffeeröstereien und Brauereien wurden gegründet, die Jutespinnerei nahm ihren Betrieb auf und 1895 verlegte auf Initiative von Wiegand auch die „Ölfabrik Besigheim“ ihren Hauptsitz nach Bremen.

## **Strom, die neue Energiequelle**

Schon vor der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Bremen im Jahr 1890 mit ihren technischen Innovationen gab es Bestrebungen, auch in Bremen die elektrische Beleuchtung einzuführen und ein damit verbundenes Kraftwerk zu bauen.<sup>152</sup> Für die Entwicklung der Elektrotechnik und der Übertragung von Strom soll das Wirken von Oskar von Miller (1855-1934) nicht unerwähnt bleiben. Von Miller hatte 1882 in München die erste elektrotechnische Ausstellung auf deutschem Boden organisiert. Während dieser Ausstellung gelang ihm auch als erstem die Stromübertragung aus dem 60KM entfernten Miesbach und 1884 errichtete er in München das erste Elektrizitätswerk auf deutschem Boden und führte der staunenden Öffentlichkeit die elektrische Beleuchtung vor.<sup>153</sup>



**Oskar von Miller**

Diese positiven Erfahrungen machten Schule, so dass in rascher Folge weitere deutsche Städte, wie Berlin, Hamburg und Düsseldorf diesem Beispiel folgten, Kraftwerke bauten und einige Plätze und Gebäude statt mit Gas nun mit elektrischen Lampen beleuchteten.

## **Es werde Licht**

Auch die seit 1882 in Köln-Ehrenfeld ansässige „Helios Gesellschaft für Licht und Telegraphenbau“ war auf der Münchner Messe vertreten.<sup>154</sup> Diese elektrotechnische Fabrik hatte sich insbesondere auf die Wechselstromtechnik spezialisiert. Als Firmenvertreter reichte der Ingenieur Richard Pellenz (1855-1921) am 25. August 1886 bei den örtlichen Bremer Behörden einen Antrag „zwecks Errichtung einer elektrischen Zentral-station“ ein. Entgegen der damals

---

<sup>152</sup> Paul Reisser hatte bereits 1882 in Stuttgart das erste deutsche Kraftwerk für den Betrieb von 30 Glühlampen in errichtet.

<sup>153</sup> Auf der von Oskar vom Miller organisierten Ausstellung in Frankfurt (16. Mai bis 19. Oktober 1891) gelang die nahezu verlustfreie Übertragung von 20.000V Drehstrom über eine Entfernung von 176km

<sup>154</sup> Nach ihrer Insolvenz wurden die Helios-Werke 1902 gemeinsam von AEG und „Siemens und Halske“ übernommen, und abgewickelt

üblichen Erzeugung von Gleichstrom schlug Pellenz nach dem Vorbild von Oskar von Miller die Technik des Wechselstroms vor, da dieser über Transformatoren in jede beliebige Spannungshöhe transformiert werden kann, und damit der Leitungsquerschnitt geringer gehalten werden kann bei gleichzeitiger verlustärmerer Übertragung.



Plakat auf der Weltausstellung

Da auch von anderer Seite derartige Anträge eingingen, befasste sich schließlich auch der Senat mit der Frage der Nutzung von Strom. Am 8. Februar 1887 informierte er die Bürgerschaft mit folgenden Worten: „In letzter Zeit sind von Privatunternehmen wiederholt Eingaben an die Polizeidirektion gerichtet worden, die die Herstellung einer elektrischen Zentralbeleuchtungsstation in Bremen betreffen und um Eintritt in Verhandlungen über Bedingungen nachsuchen, unter denen die Benutzung des öffentlichen Grundes für die Legung elektrischer Leitungen zu dem fraglichen Zwecke ihnen gestattet werden könne....Ob zu diesem Zwecke aber die Übernahme der Lieferung elektrischen Lichtes für eigene Rechnung sich empfiehlt, oder ob man bestrebt sein sollte, an einem Privatunternehmer die Konzession zur Herstellung einer Zentralstation unter solchen Bedingungen zu erteilen, welche, unter Wahrung der öffentlichen Interessen im Übrigen, auch den Staate eine genügende Einnahme sichern, das ist eine Frage, welche nach Ansicht des Senats zunächst der Prüfung bedarf“<sup>155</sup>

Eine Kommission aus sechs Bürgerschaftsabgeordneten nahm sich der Sache an und informierte sich über Erfahrungen, die andere Städte mit dieser Form der Energie gemacht haben. Ende November 1887 legte die Arbeitsgruppe dem Senat einen Bericht vor, der ein positives Bild für die Zukunft einer Stromerzeugung in Bremen aufzeigte. Auf Grundlage dieses Berichtes bat der Senat Anfang 1888 die Bremische Bürgerschaft um Zustimmung, der Firma Siemens & Halske den Bauauftrag eines Elektrizitätswerkes zu erteilen und ihr gleichzeitig die Konzession zum Betrieb zu übertragen. Helios protestierte gegen diese Bevorzugung.<sup>156</sup> Daraufhin leitete die Bürgerschaft den Vorgang zwecks Begutachtung an den Direktor der Bremer Gasanstalt August Ludwig Salzenberg weiter.

<sup>155</sup> Sonderschrift „60 Jahre Elektrizitätsversorgung in Bremen“ Hrg. Stadtwerke Bremen AG 1953

<sup>156</sup> Am 11. April 1888 verfasste Ingenieur Pellenz sein Veto, dass er der Bürgerschaft zukommen ließ

Salzenberg verfasste eine Stellungnahme, in der er grundsätzlich den Bau eines Kraftwerkes ablehnte. Er befürchtete mit der aufkommenden elektrischen Beleuchtung massive Einbußen für den Absatz von Gas, das ja bisher für die Beleuchtung eingesetzt wurde. Daraufhin wies der Bürgerschaftsabgeordnete Dr. Wilkens am 11. April 1888 auf die möglichen finanziellen Gefahren für das Städtische Gaswerk hin, das sich dann einem Konkurrenten in der Energieerzeugung ausgesetzt sehe. Die Bürgerschaft vertagte daraufhin ihre Entscheidung und forderte von der Arbeitsgruppe eine Wirtschaftlichkeitsberechnung im Falle der Übernahme durch die Stadt. Im September 1888 liegt der überarbeitete Bericht mit dem Ergebnis vor, dass die Rentabilität eines Elektrizitätswerkes für Bremen in jedem Fall gesichert sei. Angesichts dieses Ergebnisses stellte die zuständige Deputation 50.000 Mark für die ersten vorbereitenden Baumaßnahmen zur Verfügung. Gleichzeitig nahm man sich den renommierten Elektrofachmann Erasmus Kittler (1852-1929) von der Hochschule Darmstadt als Berater. Kittler war Inhaber des ersten Lehrstuhls für Elektrotechnik auf deutschem Boden.



**Erasmus Kittler**

Während Bremen schon in Vorbereitung der prestigeträchtigen Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung stand, verfasste Kittler von Darmstadt aus einen ungewöhnlich präzisen Ausschreibungstext für die Bewerberfirmen Siemens & Halske, die Deutsche Edison-Gesellschaft, Schuckert & Co und auch die Helios AG, die als einzige Firma ein Wechselstromsystem anbot.

Nach Eingang und Prüfung der Angebote wurden sie zunächst auf Eis gelegt, da die Industrieausstellung nun zunächst im Vordergrund stand.

Eine ihrer Attraktionen war, wie schon erwähnt, die von Thomson-Houston für diese Leistungsschau am 22. Juni 1890 in Betrieb genommene elektrische Straßenbahn vom Schlüsselkorb bis zum Ausstellungsgelände im Bürgerpark. Nachdem eigens hierfür ein kleines Kraftwerk gebaut wurde, fuhr erstmals in Deutschland eine Straßenbahn mit Stromzuführung mittels einer Oberleitung. Gleichzeitig beleuchteten elektrische Lampen Bereiche der Ausstellung, um der Bevölkerung die Vorteile von elektrischer Beleuchtung zu demonstrieren, ihr gleichzeitig die Angst vor Strom zu nehmen und natürlich die Bürgerschaft zu ermutigen, den Beschlüssen nun endlich Taten folgen zu lassen.

### **Das Bremer Kraftwerk an der Schlachthofstraße**

Nachdem die Bewerberfirmen ihre Angebote abgegeben hatten, wurde in Bremen leidenschaftlich über Gleich- und Wechselspannung diskutiert. Gerade kurz zuvor hatte Oskar von Miller in Frankfurt/M. die Vorteile von Wechselstrom, insbesondere für seine Übertragung bewiesen. So landeten die Angebote auf den Tisch von Erasmus Kittler. Der verfasste Anfang Januar 1892 ein

Gutachten ein, das nun die Vorteile von Gleichstrom pries. So verwies er auf die bessere Speichermöglichkeit von Gleichstrom mittel Akkumulatoren und dass dadurch die geräuschstarken Generatoren des nachts abgeschaltet werden konnten. Dieses Gutachten gab letztlich den Ausschlag, so dass am 26. Januar 1892 die „Deputation für die Gas und Wasserwerke“ dem Bau des Kraftwerkes zur Gleichstromerzeugung zustimmte und eine Woche später, am 3. Februar folgenden Antrag einbrachte:

*„Senat und Bürgerschaft wollen beschließen:*

*Sie zu ermächtigen*

- 1. über die Arbeiten und Lieferung für den motorischen und elektrischen Teil eines städtischen Elektrizitätswerkes, dessen Stammanlage auf dem an der Schlachthofstraße belegenen Platze zu errichten ist, mit der Firma Siemens und Halske in Berlin auf Grund ihres im August eingereichten Projekts einen Vertrag abzuschließen;*
- 2. die Deputation mit der Ausführung dieses Vertrages und mit Wahrnehmung alles sonst Erforderlichen zu beauftragen...*
- 3. zu diesem Zweck den Betrag von 1.900.000 Mark zu bewilligen. Die Bürgerschaft genehmigt auch ihrerseits den unter 1. gestellten Antrag, behält sich jedoch die Entscheidung über die Frage vor, ob der Betrieb durch Gasmotoren oder Dampf stattfinden soll.“<sup>157</sup>*

Erst nachdem die beauftragte Deputation den Betrieb der Turbinen mit Gas verworfen, und sich für die Dampferzeugung mittels Kohle entschieden hatte, gab der Senat am 24. Februar 1892 die bewilligten Gelder frei. Der Bauauftrag erging an Siemens & Halske.<sup>158</sup> Ein letzter Versuch seitens der städtischen Gasanstalt das Projekt zu verhindern scheiterte, so dass im Herbst 1892 endlich mit dem Bau auf dem Grundstück neben der Gasanstalt an der Schlachthofstraße begonnen werden konnte. Ausschlaggebend für diesen Standort war, dass das erforderliche Bauland günstig erworben werden konnte, dass durch die Nähe zum Bahnhof die Kohleanlieferung für die geplanten Dampfmaschinen problemlos war und dass man die Bremer Innenstadt kaum durch Lärm und Rauch belästigte.

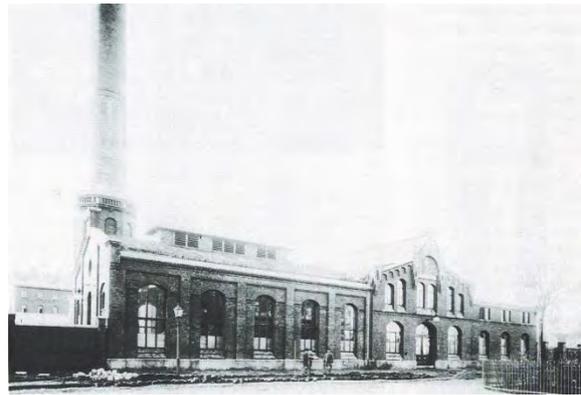
---

<sup>157</sup> Hubert Wania: 30 Jahre Bremen 1876-1906. Seite 106 Schünemann Verlag Bremen 1906

<sup>158</sup> Werner von Siemens entdeckte bereits 1866 das elektrodynamische Prinzip, das er als erster in einer Dynamomaschine anwandte

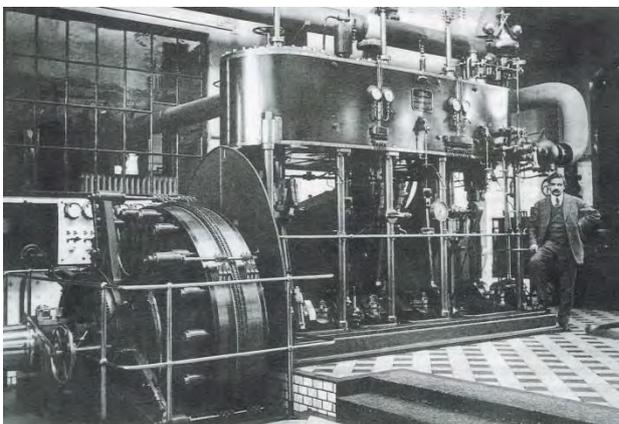


**Verwaltungsgebäude der Erleuchtungs- und Wasserwerke“ mit Gleichstromkraftwerk an der Schlachthofstraße um 1910 (Bremen, Netzemuseum)**

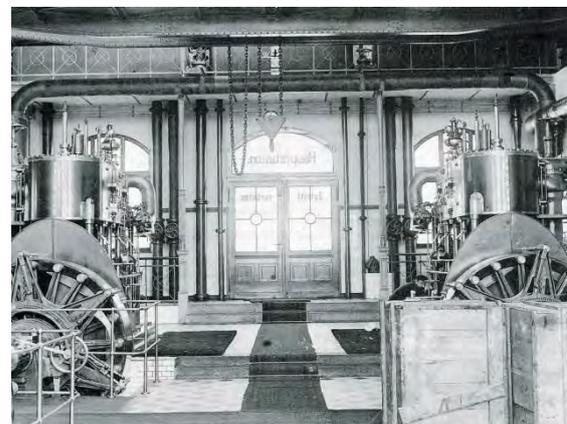


**Erstes Kraftwerksgebäude an der Schlachthofstraße (um 1893)**

Zur Erzeugung des Gleichstroms stellte Siemens & Halske drei Generatoren auf, die von Kolbendampfmaschinen angetrieben wurden. Am 1. Oktober 1893 ging das neue Gleichstromdampfkraftwerk mit einer Spannung von 270-320V und einer Leistung von 633 kW ans Netz. Mit dieser Leistung konnten 12.000 Lampen im Bremer Stadtgebiet versorgt werden,<sup>159</sup> wobei man darauf achtete, dass das Kabelnetz durch die Verbraucher optimal ausgelastet war, Bezirke mit wenigen Abnehmern erhielten keine Kabelstrecke. Trotz des Baus von erforderlichen „Centralanlagen“ und dem weitverzweigten Kabelnetz hatten sich die Baukosten um lediglich 10% erhöht und man erhoffte sich, bald erste Gewinne einfahren zu können. Als Leiter des Elektrizitätswerkes wurde der Ingenieur Johann Georg Fritz Jordan berufen. Jordan hatte an der Technischen Hochschule in Darmstadt bei Erasmus Kittler studiert. Er leitete den Betrieb an der Schlachthofstraße von 1893-1906.

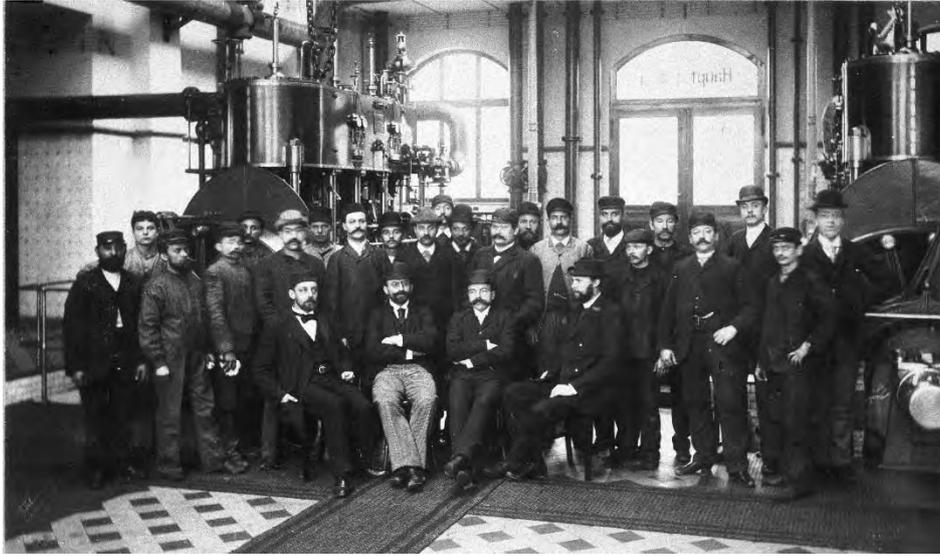


**Gleichstromdynamo von Siemens & Halske im Bremer Elektrizitätswerk (1893) mit Direktor Jordan (Archiv Netzemuseum)**



**Maschinenhalle (1893)**

Nachdem Bremen nun, außer dem städtische Gas- und Wasserwerk, auch ein Elektrizitätswerk besaß, suchte die Bürgerschaft nach einem passenden Namen für diese drei Versorgungsbetriebe. Die Bezeichnung „Stadtwerke“ wurde als zu banal abgetan, der Name wurde schon von den meisten anderen Städten benutzt. Man einigte sich am 11. Oktober 1893 auf „Erleuchtungs- und Wasserwerke Bremen“.



Erste Belegschaft der Centralanlage. Vordere Reihe 2.v.rechts: Direktor Jordan (Archiv Netzemuseum)

Schon bald erkannte die Bremer Bevölkerung, dass das elektrische Licht gegenüber der Gasbeleuchtung große Vorteile hatte, insbesondere wegen der geringeren Brandgefahr gegenüber einer offenen Gasflamme. Auch deshalb bewilligte die Bürgerschaft, noch bevor das Kraftwerk fertiggestellt war, schon am 15. März 1893 für die Umrüstung der Beleuchtung im Bremer Theater von Gas auf Elektrik 60.000 Mark! Auch immer mehr Wohngebäude erhielten nun einen elektrischen Anschluss, so dass sich die Zahl der Stromkunden von anfänglich 470 auf 10.900 im Jahr 1899 erhöhte. Außer den Haushalten und Betrieben belieferte das Elektrizitätswerk ab dem 1. April 1900 auch die Bremer Straßenbahn mit Strom. Obwohl teurer als Gas, war der Siegeszug des elektrischen Stroms nicht mehr aufzuhalten und machte das Aufstellen weiterer Dampfmaschinen zur Stromerzeugung an der Schlachthofstraße erforderlich.<sup>160</sup> Um 1900 erreichte das Kraftwerk trotz ständiger technischer Aufrüstung lediglich eine Leistung von 1800 kW. Hinzu kam das industrielle Wachstum, das auch vor Bremen nicht Halt machte, so dass die Planungen eines weiteren Kraftwerks immer stärker in den Fokus rückten.

---

<sup>159</sup> Kochen mit Strom setzte ab den Zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts sich erst allmählich durch.

<sup>160</sup> Am 29. April 1896 bewilligte die Bürgerschaft für die Erweiterung 86.000 Mark (Wania 157)

## Das Hastedter Kohlekraftwerk

Nachdem die Dörfer Hastedt, Schwachhausen, Walle, Gröpelingen und Woltmershausen 1902 ihren Status als Landgemeinden verloren und dem Stadtgebiet angeschlossen wurden, stieg der Bedarf an Energie kräftig an, so dass das erste Bremer Kraftwerk an der Schlachthofstraße schon längst seine Grenzen erreicht hatte. 1904 beschloss der Bremer Senat, im neuen Stadtteil Hastedt auf der Sanddüne an der Weser ein leistungsstarkes Drehstromkraftwerk zu errichten. Der Standortvorteil gegenüber dem alten Kraftwerk an der Schlachthofstraße war offenkundig: Keine landwirtschaftliche Nutzung, eine problemlose Kühlwasserversorgung durch die Weser und eine preiswerte Anlieferung von Kohle auf dem Wasser- oder Schienenweg. Die Emissionen durch die Kohleverbrennung waren weit vom Stadtkern entfernt. Im Fokus der Planer stand aber auch der von Heinrich Wiegand zeitgleich entwickelter „Masterplan“ einer industriellen Ansiedlungen neben dem Kraftwerk,<sup>161</sup> Hinzu kamen erste Überlegungen nahe dem geplanten Kraftwerk ein Flusskraftwerk zu bauen, das dann durch die räumliche Nähe mit dem geplanten Dampfkraftwerk verkoppelt werden könnte.

Wie schon erwähnt, gingen nun die Planungen vom Bau eines Drehstromkraftwerks aus. Die Vorteile lagen auf der Hand: Mit der Entwicklung von Drehstromtransformatoren durch AEG konnte man jede Spannung erzeugen und durch die Drehstromtechnik leistungsstarke Motoren entwickeln. Außerdem konnte auf diese Weise durch hochtransformierte Spannungen trotz geringerem Leitungsdurchmesser der Spannungsverlust auch auf längeren Strecken erheblich verringert werden.

Die Technik war gegenüber der Zeit des ersten Kraftwerkes weit vorangeschritten. Es wurden kaum noch Kolbendampfmaschinen eingebaut, sondern Dampfturbinen, die einen wesentlich höheren Wirkungsgrad hatten. Schon im alten Kraftwerk an der Schlachthofstraße hatte man 1903 zusätzlich zur bestehenden Anlage eine Turbine vom „Fabrikat BBC“ aufgestellt, die zwei Gleichstromgeneratoren mit je 500kW antrieb. Insgesamt produzierte man auf diese Weise jedoch nur 1.900kW!



Standort des Hastedter Kraftwerks im künftigen Hastedter Industriegebiet (Messtischblatt 1897)

<sup>161</sup> Vergl. Artikel über Heinrich Wiegand.

Bevor man an den Bau eines neuen Dampfkraftwerks am Hastedter Weserufer denken konnte, musste das Areal an der Weser erst noch von den Hastedter Bauern erworben und dann zu Bauland gemacht werden.

Für das Grundstück und die Baumaßnahmen bewilligte die Bürgerschaft am 11. Oktober 1905 zunächst 515.000 Mark, nur wenig später, am 1. November, weitere 562.700 Mark.<sup>162</sup>

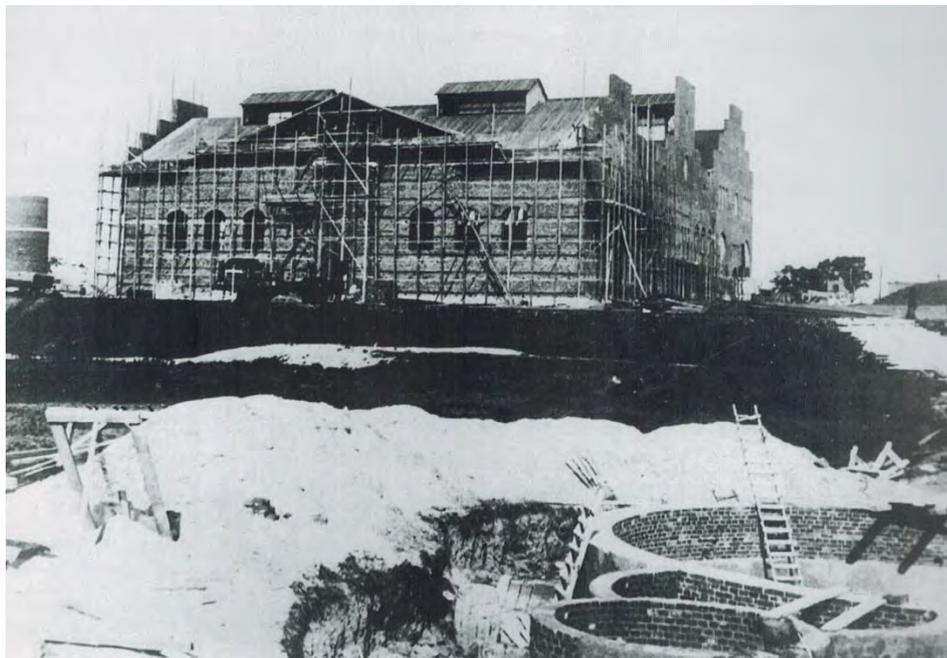
Um direkt die Kohle auf dem Wasserweg anlanden zu können, entschied man sich für das südlich vor dem Weserdeich gelegene Areal, dem sogenannten „Kleinen Bulten“.

Das Areal lag auf der rechten Weserseite zwischen dem Osterdeich und der Weser und endete an der Staatsgrenze zu Preußen. Nach dem Erwerb musste das Grundstück zunächst für eine künftige Bebauung hergerichtet werden, indem das hin zur Weser abfallende Gelände bis auf das Niveau des Osterdeiches aufgefüllt werden musste.

Als Betriebsgelände für das Kraftwerks wurden zunächst 20 Morgen (ca. 5 ha) bereitgestellt, die entgegen der räumlichen Enge an der Schlachthofstraße auch eine künftige Erweiterung des Kraftwerkes erlaubten.

Nach der Anlage von Zufahrtsstraßen, auch für das geplante Hastedter Industriegebiet, konnte Anfang 1906 mit den Baumaßnahmen begonnen werden.<sup>163</sup> Schon kurz nach dem Baubeginn schloss die Deputation für das „Erleuchtungs- und Wasserwerk Bremen“ am 30. Juni 1906 mit der „Königlichen Staatseisenbahndirektion“ in Münster einen Vertrag für einen Schienenanschluss vom Hemelinger Bahnhof bis zum Kraftwerksgelände.<sup>164</sup> Auf dem Schienenweg konnte dann auch die benötigte Technik herangeschafft werden.

Noch dem 19. Jahrhundert verpflichtet, versah man die Hallen mit Rundbogenfenstern und setzte den Stirnwänden je einen Stufengiebel vor.



**Bau des Hastedter Kraftwerks (1906)**

Man bestellte zwei Dampfturbinen der Schweizer Firma Escher, Wyss & Co, die Drehstromgeneratoren von AEG mit je 1.200 kW antrieben. Vier Flammrohrkessel mit automatischer

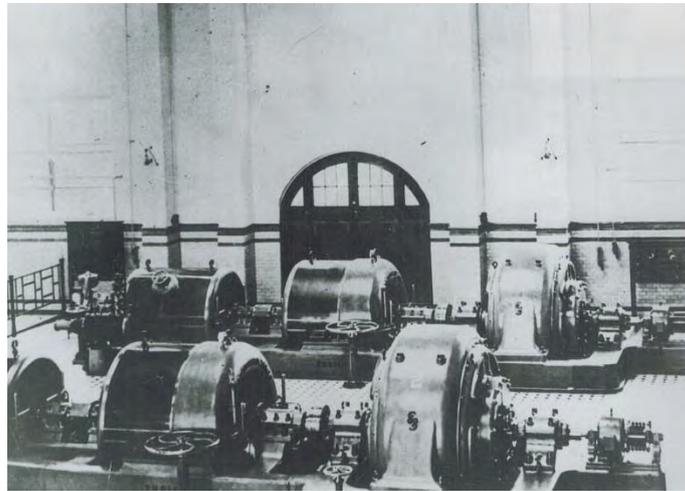
---

<sup>162</sup> Hubert Wania, 30 Jahre Bremen

<sup>163</sup> Schon 1905 wurden die Pfalzburger- und Föhrenstraße angelegt. Der Hastedter Osterdeich erhielt sein Pflaster 1907.

<sup>164</sup> Vertrag im Netzemuseum, Archiv

Wurffeuerng heizten das Wasser auf 350°C auf und erzeugten einen Druck von 12,5 atü. Den gesamten technischen Aufbau der Anlage leisteten die Siemens-Schuckert-Werke, die gemeinsam mit AEG 1904 die Helios-Werke in Köln übernommen und zerschlagen hatten.



**Kraftwerk Hastedt Turbine 1 und 2 (1908)**

Die zum Jahreswechsel 1906/07 in Betrieb genommenen Generatoren erzeugten eine Spannung von 7,5kV, die von hier aus auf die Umformstationen (unter anderem die an der Großen Hundestraße) verteilt wurde.<sup>165</sup> Diese Umformstationen mit ihren Gleichrichtern versorgten die noch bestehenden Gleichstromverbraucher. Hierfür bewilligte die Bremische Bürgerschaft am 16. September 1908 zusätzliche 725.000 Mark. Der Ausbau der Gleichstromnetze wurde indes nicht weiter betrieben, zu groß waren die Vorteile der Drehstromtechnologie. Das alte Kraftwerk an der Schlachthofstraße diente bald nur noch lediglich der Versorgung der Bremer Straßenbahn mit Gleichstrom.

Nun konnte auch das gerade entstehende Industriegebiet zwischen dem Alten Postweg und der Weser mit Strom und Fernwärme versorgt werden. 1911 kam die Anlage des Weserwerks mit einem Flusskraftwerk hinzu. In dem dort angrenzenden Schaltheus am Wehrdamm wurden die beiden Kraftwerke zusammengeschaltet und der Strom an die Verbraucher weitergeleitet.<sup>166</sup> Schon bald reichte die erzeugte Leistung der 3 Kraftwerke nicht mehr aus. Die wachsende Industrie Bremens aber auch die steigende Zahl der privaten Stromkunden und die Umstellung der Straßen-beleuchtung von Gas aus Strom<sup>167</sup> machten eine zügige Erweiterung des Hastedter Drehstromkraftwerkes erforderlich, so noch vor dem Ausbruch des ersten Weltkriegs, als im September 1912 hierfür 635.000 Mark und im Mai 1914 weitere 328.500 Mark bereitgestellt werden mussten.

---

<sup>165</sup> Per Bürgerschaftsbeschluss wurden mehrere Grundstücke in der Großen Hundestraße enteignet. Für den Bau der Station stellte Bremen 75.000 Mark bereit.

<sup>166</sup> Vergl. Kapitel Weserwerk 1 und 2

<sup>167</sup> Bis Ende des Krieges beleuchteten 12.000 elektrische Straßenlaternen Bremens Straßen. Bremen war damit die erste deutsche Großstadt, die bei der Straßenbeleuchtung ausschließlich auf Strom setzte.



**Werner Matthias,  
Direktor des E-Werkes 1913-1942**

Die Erweiterungs- und Ausbaurbeiten leitete der seit 1909 in Hastedt tätigen Betriebsingenieur Werner Matthias (1877-1973). Aufgrund seiner Fähigkeiten wurde er am 5. Januar 1913 als Nachfolger des damaligen Betriebsleiters Fritz Süchting (1874-1961)<sup>168</sup> vom Senat zum Direktor der Elektrizitätswerke ernannt.



**Ostseite Kessel- und Maschinenhaus vor der Erweiterung (1. Juli 1914)**

Auch wenn mit Ausbruch des ersten Weltkriegs der Binnenmarkt quasi zusammenbrach, es zu Engpässen in der Beschaffung von Kohle und Rohstoffen kam, Transportprobleme auftauchten und es durch den Bedarf an Soldaten zu einem erheblichen Arbeitskräftemangel kam, forderte die wachsende Rüstungsproduktion auch eine nochmalige Leistungssteigerung der Kraftwerke. Das unrentable Gleichstromkraftwerk an der Schlachthofstraße wurde abgerissen, um stattdessen in Hastedt neue leistungsfähige Heizkessel aufzustellen, die teilweise mit Torf statt Kohle geheizt wurden.

---

<sup>168</sup> Fritz Süchting wurde als Dozent am 1. Januar 1913 an die Bergakademie in Clausthal berufen. Ihm zu Ehren wurde das von ihm geleitete Institut nach seiner Emeritierung 1938 in „Fritz-Süchting-Institut für Maschinenwesen und Elektrotechnik“ umbenannt.



Fundamente für den Erweiterungsbau. Im Hintergrund links das NAMAG-Verwaltungsgebäude und rechts die Bremer Karosseriewerke an der Föhrenstraße (1914)



Nach der Erweiterung von Kessel- und Maschinenhaus (1915)



Das Hastedter Kraftwerk von Südwest im Jahr 1916

Mit Ende des 1. Weltkrieges sank zunächst der Stromverbrauch infolge des Zusammenbruchs der Wirtschaft insgesamt und der Bremer Industrie im Besonderen. Durch die alliierte Besetzung des Rheinlandes kam es zu massivem Kohlemangel im Reichsgebiet. Die Kohlevergasung in den städtischen Gaswerken kam fast zum Erliegen, und der Betrieb des Hastedter Kraftwerkes wurde massiv beeinträchtigt. Hinzu kamen zahlreichen Arbeitsniederlegungen.<sup>169</sup> Um wenigstens die Bremer Bevölkerung auch weiterhin mit Strom versorgen zu können, wurde die noch produzierende Bremer Industrie zeitweise stillgelegt, die Kaufhäuser schlossen vor Einbruch der Dunkelheit und Straßenbahnen fuhren seltener. Da die Sicherstellung der Stromversorgung dennoch einfacher war, als die Produktion von Stadtgas, stellte Senator Grunert den Antrag, die gesamte Bremer Straßenbeleuchtung auf Strom umzustellen.<sup>170</sup>

Gegen Mitte der zwanziger Jahre stieg der Stromverbrauch wieder langsam an. So lieferte das Hastedter Elektrizitätswerk Ende 1926 rund 37.500 kW. Zusammen mit dem Flusskraftwerk wurden in Bremen 45.000kW erzeugt und die Zahl der Stromzähler wurde am 1. Oktober 1926 mit nahezu 66.000 angegeben.

<sup>169</sup> u.a. Streik der Heizer im Hastedter E-Werk ab dem 20. Oktober 1920

<sup>170</sup> Bremen war damit die erste Stadt in Deutschland, die vollständig auf den Betrieb der öffentlichen Gasbeleuchtung verzichtete (StaB 3-G-10-203 –Elektrische Straßenbeleuchtung 15.07.1919)

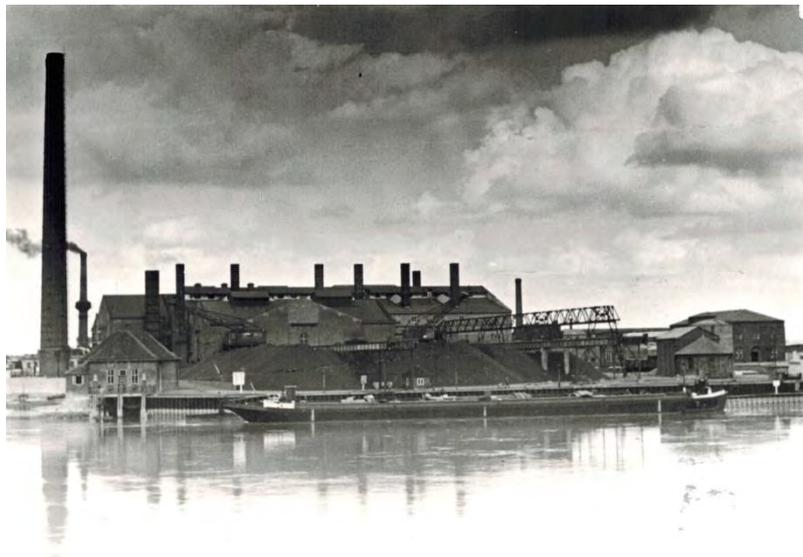


**Altes Kesselhaus um 1926**



**Maschinenhalle 1926**

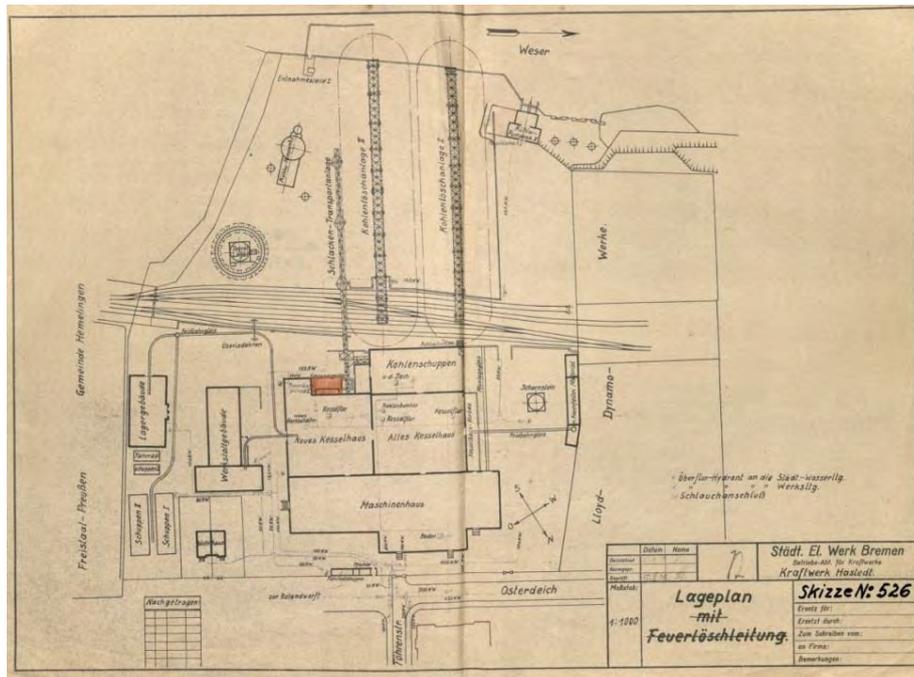
Der steigende Bedarf an elektrischem Strom machte im gleichen Jahr einen weiteren Ausbau des Hastedter Kraftwerks erforderlich, indem eine Dampfturbine mit einer Leistung von 16 MW eingebaut wurde.



**Ansicht von der Weserseite um 1930**

Mit Beginn der dreißiger Jahre traten die Haushaltsgeräte, wie Elektroherde, Bügeleisen, Waschmaschinen und Staubsauger ihren Siegeszug an. Unter den Slogans „Der vollelektrische Haushalt“ oder „Strom kommt sowieso ins Haus – nutz ´ das aus!“ warb man in den Zeitungen und auf öffentlichen Veranstaltungen. Auf diese Weise stieg die Zahl der Abnehmer sprunghaft an. 1933 waren es schon 114.000 Zähler, das waren 95% aller Bremer Haushalte an das Stromnetz angeschlossen. In den Fabriken wurden circa 21.000 Motoren mit Strom angetrieben und 14.000 Straßenlampen erhellten die öffentlichen Straßen und Plätze<sup>171</sup>. Der Anschlusswert betrug nun insgesamt 218 MW!

<sup>171</sup> Vergl. „60 Jahre Elektroversorgung in Bremen“ Seite 36



Kraftwerksgelände 1935

### 1933: Massenentlassung und Denunziation

Der ständige Ausbau des Kraftwerks forderte einen höheren Personalbedarf, doch Fachpersonal war schwer zu bekommen. Hinzu kam, dass zu Beginn der dreißiger Jahre andere Betriebe, wie Focke-Wulf und Weserflug mit höheren Löhnen lockten und auf diese Weise Beschäftigte der Elektrizitätswerke abwarben.

Auch die Machtübernahme durch die Nationalsozialisten im Jahr 1933 blieb nicht ohne Folgen für die Belegschaft der „Wasser und Erleuchtungswerke Bremen“. Eine „Säuberungswelle“ setzte ein, indem „politisch unzuverlässige Elemente“, Juden und Sozialdemokraten entlassen und durch politisch unauffällige Personen oder Parteigenossen ersetzt wurden. Gerade das Kraftwerk in Hastedt war in den zwanziger Jahren ein Sammelbecken für linksorientierte Arbeiter. Schon kurz nach 1933 wurden nahezu 25% der Belegschaft entlassen. Erst durch das „Erbringen eines Nachweises über den aktiven Einsatz für den neuen Staat“ bestand die Chance der Wiedereinstellung.<sup>172</sup> Auch ein diesbezügliches Protestschreiben des Kraftwerk-Direktors Werner Matthias an den Bremer Bausenator verhinderte nicht die Massenentlassung dringender benötigter Arbeitskräfte:

*„Aufgrund des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums sind von der Arbeiterschaft des Gaswerkes mit einer durchschnittlichen Belegschaftsstärke von 583 Personen bis zum 1. Januar 1934 90 Mann entlassen worden. Weitere 6 Beschäftigte wurden aus dem gleichen Grunde am 20. Januar 1934 gekündigt und sofort bis zur Entlassung beurlaubt. Am 19. Januar sind wiederum zur Untersuchung ihrer politischen Einstellung weitere 12 Personen geladen. Es ist auf Grund der bisherigen Vorgänge anzunehmen, dass auch von ihnen, wenn nicht alle, so doch ein größerer Teil zur Entlassung kommen wird. Insgesamt wurden in der Zeit vom 1. Februar 1933 bis 1. Februar 1934 aus politischen und sonstigen Gründen 130 entlassen und 139 Neueinstellungen vorgenommen. Sollten von den zur Zeit zur Untersuchung Geladenen nur 10 zur Entlassung kommen, so würde sich dieses besonders stark auf das Dampfkraftwerk in Hastedt auswirken, da dann dort von 158 Beschäftigten 40 Arbeiter entlassen wären = 1/4 der Belegschaftsstärke.“<sup>173</sup>*

<sup>172</sup> Marcus Meyer: ...uns 100 Zivilausländer umgehend zu beschaffen. Zwangsarbeiter bei den Bremer Stadtwerken. Seite 20. Bremen 2002

<sup>173</sup> Schreiben an Senator Haltermann vom 29. Januar 1934 in Meyer Seite 21



**Werner Matthias bei den Feierlichkeiten zu seinem 30. Dienstjubiläum  
am 1. Januar 1938**

In der Hoffnung um Vorteile in seiner Position, hatte sich Matthias 1933 um die Mitgliedschaft in der NSDAP beworben, die wurde aber wegen sein Freimaurermitgliedschaft und auch ansonsten eher liberalen Positionen verwehrt. Da Mattias in den folgenden Jahren gegen antisemitische Propaganda, Hetze und Denunziation im Hastedter Kraftwerk einschritt und auch ansonsten keine besondere Parteinähe zeigte, strebte man schon Ende der dreißiger Jahre seine Entlassung an - einer seiner schärfsten Gegner war der Direktor der Gaswerke und Parteigenosse Dr. Friedrich Hopf. Doch aufgrund seiner fachlichen Kompetenz und der wachsenden Bedeutung von Strom gegenüber Gas für die Rüstungsproduktion blieb Matthias bis 1941 auf seinem Posten.



**Um 1938**



**Entladen der Kohle, im Hintergrund das Schalthaus  
und Teile des Weserwerks (um 1938)**

Die fachlichen und organisatorischen Fähigkeiten von Matthias waren unbestritten, so setzte er frühzeitig auf kleinere Blockheizkraftwerke, um zusätzlich Energie zu erzeugen.

Auf diese Weise hatte er schon 1929 auf dem Gelände des Städtischen Krankenhauses ein zusätzliches Kraftwerk mit Wärmeauskopplung bauen lassen, das neben der Stromerzeugung gleichzeitig die Klinikgebäude, eine Schule und einen Häuserblock an der Bismarckstraße mit Fernwärme versorgte.

Wegen des ständig steigenden Energiebedarfs beantragte Matthias 1934 beim Wirtschaftsministerium eine 20 MW-Turbine. Die Genehmigung erhielt er unter der Auflage, dass man eine

Verbindung zum Stromnetz der „Nordwestdeutschen Kraftwerke AG“ im Bremer Umlandes herstellen sollte, um künftig Engpässe in der Energieversorgung zu vermeiden, aber auch um überschüssige Energie nach außen verkaufen zu können<sup>174</sup>. 1936 wurde die alte Dampfturbine Nr. 4 demontiert und die beantragte Doppelturbine ging mit zwei Generatoren ans Netz. Zur Erhöhung der Übertragungsleistung wurde gleichzeitig ein neues zentrales Schaltheis (Schaltheis Ost) auf dem Kraftwerkgelände gebaut.

## **Das Kraftwerk als Bestandteil der Rüstungsproduktion**

Mit Beginn der Rüstungsproduktion für die Vorbereitung auf den Zweiten Weltkrieg wurde die Situation auf dem Arbeitsmarkt noch angespannter, da jüngere Mitarbeiter zum Wehr- oder Arbeitsdienst kamen<sup>175</sup> und zudem die Bremer Rüstungsbetriebe bei der Einstellung von Fachkräften bevorzugt wurden.

Rechtliche Grundlage für diese Praxis war ein Gesetz vom 7. September 1936<sup>176</sup> und eine von Hermann Göring schon 1938 eingesetzte „Geschäftsgruppe Arbeitseinsatz“, die der Verteilung vorhandener Arbeitskräfte nach Gesichtspunkten der Rüstungsproduktion diente. Das führte zu massiven Zwangsumsetzungen von „zivilen“ Betrieben in diejenigen, die Rüstungsrelevant waren<sup>177</sup>. Daneben kam es auch zum Einsatz von Jugendlichen, Invaliden und Rentnern, aber auch von Frauen, deren Rolle eigentlich von den Nationalsozialisten als Ehefrau und Mutter definiert wurde<sup>178</sup>.

Nachdem immer mehr Fachpersonal zum Wehrdienst eingezogen wurde, begann man bereits ab 1937 zusätzlich ausländische Arbeitskräfte anzuwerben. Zwangsläufig kam es durch die fehlenden Fachkräfte zum Rückgang und zu Mängeln in der Produktion. Das hinderte die Werkleitung nicht daran, dem verbliebenen Personal den Arbeitsplatz so angenehm wie möglich gestalten. So beantragte Werner Matthias „Für die Übungen unserer Werkschar ....eine Schwimmstelle am Ufer des Kraftwerkes Hastedt einzurichten.“<sup>179</sup>

Mit Beginn des Krieges mussten die meisten Betriebe ihre Produktion auf Rüstungsgüter umstellen und ihre Personal- und Produktionskapazitäten erheblich aufstocken.<sup>180</sup>

In Bereichen der „Erleuchtungs- und Wasserwerke“ wurde das Personal knapp, was zu Engpässen in der Lieferung von Strom und Gas führte. Mehr und mehr ging man dazu über, das fehlende Personal mit hunderten von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern aufzustocken. Gleichzeitig wurden die Maschinen mit Schutzhauben und Sandsäcken gegen etwaige Bombenangriffe geschützt.

---

<sup>174</sup> Vor allem ging es darum, durch eine reichsweite Verbundwirtschaft in der beginnenden Rüstungsproduktion keine energiebedingten Ausfälle zu haben. Das Reichsenergiegesetz von 1935 stand im Zeichen einer „Wehrkraftmachung der deutschen Energieversorgung“ (Marcus Meier S. 37)

<sup>175</sup> 289 Angehörige der Stadtwerke wurden allein im Oktober 1939 zum Militärdienst einberufen.

<sup>176</sup> Das Gesetz führte die allgemeine Dienstpflicht ein und beschränkte die Freizügigkeit von Arbeitern des Bau- und Metallberufe.

<sup>177</sup> Laut einem vertraulichen Schreiben des Arbeitsamtes waren es in Bremen zwischen September bis November 1939 8.500 Personen, die zwangsumgesetzt wurden (StaB 3-M.2.h.3 Nr.8 (40))

<sup>178</sup> Gegen Ende des Krieges waren annähernd acht Millionen Frauen in der Rüstungsproduktion beschäftigt..

<sup>179</sup> StaB 4,125/1-11866 und 11867. Bauakten „Antrag“ vom 12. Mai 1938

<sup>180</sup> 1940 stand eine Kraftwerksleistung von 76.000kW zur Verfügung, um den in Bremen Höchstbedarf von 56.000kW zu decken



**Schutzaufbauten für die Generatoren**

1941 wurden auf Beschluss der Bremischen Bürgerschaft und dank des Einsatzes von Werner Matthias die „Erleuchtungs- und Wasserwerke der Freien Hansestadt Bremen“ aus der städtischen Verwaltung mit all ihren Rängeleien um Kompetenzen in ein selbständiges Unternehmen entlassen. Auf diese Weise kam es am 12. Juli 1941 zur Gründung der „Stadtwerke Bremen AG“. Im Februar 1942 verkauft das Land Bremen als Eigentümer die Grundstücke (39.548qm Grundfläche, davon überbaut: 10.243qm) an die Stadtwerke Bremen AG.

Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft brachte den Stadtwerken eine größere Selbständigkeit und straffere Strukturen der innerbetrieblichen Verwaltung. Durch Kapitalerhöhung und den damit verbundenen Verkauf von Aktien kam neues Kapital, das sofort in den weiteren Ausbau des Kraftwerks investiert wurde. Mit der Umwandlung wurde Werner Matthias wegen seiner unbestrittenen Kompetenz überraschend zum Vorstandsvorsitzenden ernannt und sein bisheriger Stellvertreter Dr. Ing. Werner Dettmar (1901-1951) trat seine Nachfolge als Direktor des Elektrizitätswerkes an. Noch wurde das Fachwissen von Matthias gebraucht, aber schon ein Jahr später, am 1. Mai 1942 wurde er auf Betreiben des Bremer Bürgermeisters und SA-Mannes Johann Heinrich Böhmcker aus politischen Gründen in den Ruhestand versetzt.



**Maschinenhalle mit Bürovorbau am Hastedter Osterdeich um 1943**



**Blick in Richtung Hastedter Osterdeich**

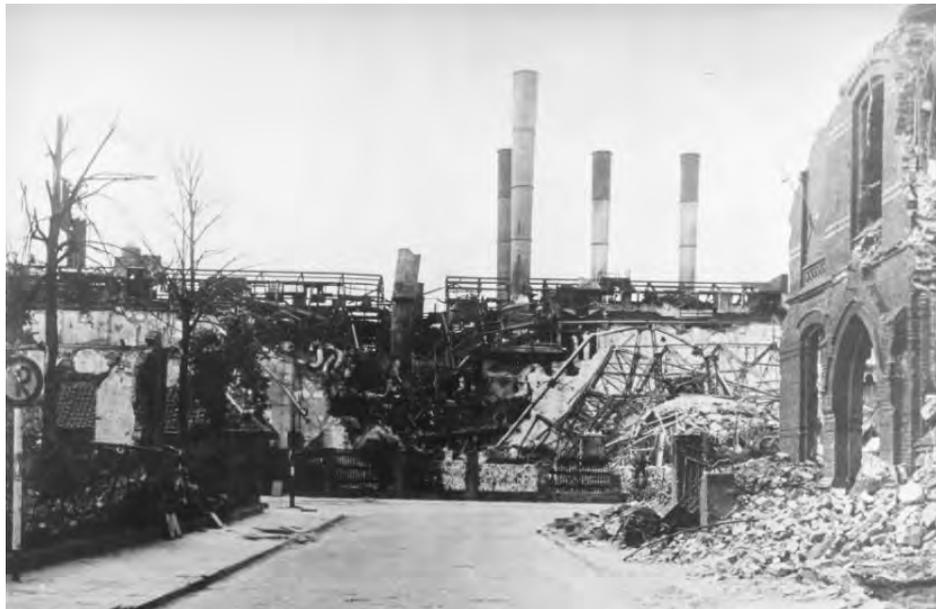
1942 entstand auch die charakteristische Silhouette des Kraftwerkes mit den sieben Schornsteinen, im Volksmund „Sieben schwarzen Raben“ genannt, wegen des Qualms und Drecks, der von ihnen ausgestoßen wurde.

Mit Blick auf einen künftigen Krieg begann man schon in den späten dreißiger Jahren die Gebäude durch Betondecken zu sichern und montierte als Splitterschutz Abdeckungen über die empfindlichen Maschinen. Schon am 21. Oktober 1941 erfolgte ein erster Bombenangriff auf Hastedt, bei dem aber nur einige Fenster des Maschinenhauses und Bürovorbau zu Bruch gingen.



**Zerstörte Fabrikationsgebäude an der Malerstraße nach dem 12. Oktober 1944**

Auch wenn das Hastedter Industriegebiet und damit das Kraftwerk in den ersten Kriegsjahren von Bombenangriffen weitgehend verschont blieb, so hatte der 138. Luftangriff vom 12. Oktober 1944 verheerende Auswirkungen für Bremens Südosten. Durch den Abwurf von Brand- und Sprengbomben lagen das Focke Wulf Gelände, Goliath, die Lloyd-Dynamowerke und auch das Hastedter Elektrizitätswerk in Schutt und Asche.



**Blick von der Föhrenstraße auf das zerstörte Bürogebäude mit dem dahinter liegenden Maschinenhaus. Rechts das Goliath-Verwaltungsgebäude (Foto Cüppers<sup>181</sup>, StaB)**

---

<sup>181</sup> Die Zerstörungen durch Bomben wurden von ausgewiesenen Fotografen, insbesondere Walter Cüppers und Hans Köster dokumentiert, um beweiskräftiges Material für Reparationsansprüche gegenüber den Alliierten nach dem „Endsieg“ geltend zu machen.

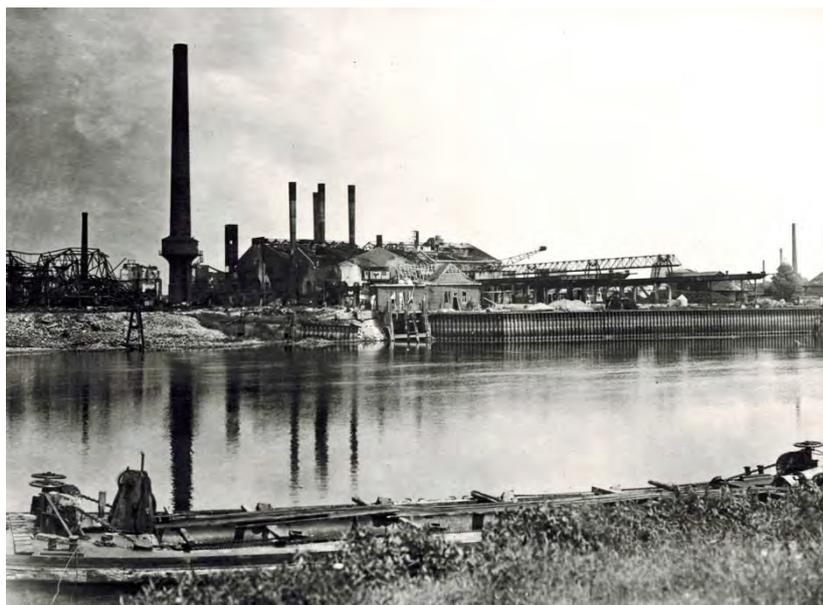
Am 17. Oktober 1944 trat eine Fliegerschäden-Kommission zusammen, um die Bombenschäden am Kraftwerk und die Dringlichkeitsstufen für den Wiederaufbau festzustellen.

Von der Organisation Todt wurde ein Bauführer, sowie 20 Mauer, 50 Bauhilfsarbeiter und 100 Mann zum Aufräumen bereitgestellt. Als Fertigstellungstermin legte die Kommission den 30. Oktober 1944 fest.<sup>182</sup> Es ist wahrscheinlich, dass der größte Teil der eingesetzten Arbeitskräfte aus Zwangsarbeitern, Halbjuden, politischen Gefangenen, „Arbeitsbummelanten“ und Kriegsgefangenen bestand, die aus dem Arbeitserziehungslager Farge nach Bremen verlegt wurden.<sup>183</sup>



Zerstörte Maschinen nach dem Bombenangriff vom 12. Oktober 1944

Mit Einsatz der Organisation Todt unter Mithilfe eigener Mitarbeiter wurden die Bomben- und Brandschäden so weit beseitigt, dass schon bald wieder etwas Strom an das Bremer Netz abgegeben werden konnte und die Rüstungsproduktion weiterlaufen konnte.



Ansicht des Kraftwerkes im November 1944

<sup>182</sup> Aktenvermerk über die Sitzung der Fliegerschäden-Kommission vom 17.10.1944 (swb-Archiv, Bauakten)

<sup>183</sup> Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen“ Bd. 4 S. 419

Doch die Niederlage des „Dritten Reiches“ war unaufhaltsam. Insbesondere der 167. Alliierte Luftangriff vom Sonntag, den 22. April auf Hastedt mit zahlreichen Toten führte zur nahezu völligen Zerstörung der Hastedter Industriebetriebe. Auch das Elektrizitätswerk und das Weserwerk wurden so schwer beschädigt, dass die Stromversorgung völlig zusammenbrach. Obwohl alliierte Truppen bereits vor den Toren Bremens standen, meinten einige fanatische Parteigenossen durch sinnlose Aktionen den Einmarsch der Alliierten erschweren zu können, so beispielsweise der Gaswerk-Direktor Dr. Friedrich Hopf, der noch am 11. April 1945 die Zerstörung wichtiger Anlagen des Gaswerks befahl.<sup>184</sup> Erst nach der Kapitulation Bremens und der Übergabe der Stadt an das amerikanische Militär endeten die Kriegshandlungen, es fielen keine Bomben mehr und allmählich schöpfte die Bremer Bevölkerung wieder etwas Hoffnung auf eine friedvolle Zukunft.



Britische Truppen vor dem zerstörten Hastedter Kraftwerk am 25. April 1945<sup>185</sup>

## **Das Weserwerk mit Schleusen, Wehr und Wasserkraftwerk (1906-1945)**

### **Vorgeschichte: Ludwig Franzius und die Weservertiefung**

Bremen als Stadt am Fluss und als traditionsreiche Hansestadt war maßgeblich auf die Schiffbarkeit der Weser angewiesen. Die zunehmende Versandung des Flusses und der größere Tiefgang der Frachtschiffe beeinträchtigte ab Mitte des 19. Jahrhunderts den Handel entscheidend. Größere vom Meer kommende Schiffe erreichten den innerstädtischen Bremer Hafen nicht mehr, sie mussten auf halber Strecke in Leichter umgeladen werden. Bremen fürchtete einen Niedergang der Wirtschaft. Auf der Suche nach Lösungen stieß man auf den Ludwig Franzius (1832-1903), der an der Königlichen Bauakademie in Berlin einen Lehrstuhl für Wasserbau innehatte.

---

<sup>184</sup> Friedrich Hopf wurde deshalb vom stellvertretenden Bürgermeister Richard Duckwitz fristlos entlassen. Im April 1949 wurde Hopf in einem Berufungsverfahren zu 2 Jahren Arbeitslager verurteilt (Bericht im Weserkurier vom 19. Juli 1949 Seite 5)

<sup>185</sup> in Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte Heft 7: Bremen und NW-Deutschland am Kriegsende 1945 III

1875 bot man ihm die lukrative Stelle eines Oberbaudirektors an und Franzius folgte den Ruf aus Bremen, wohl auch, weil er sich in Berlin Missgunst und persönlichen Angriffen ausgesetzt sah.<sup>186</sup> Nachdem er zunächst die gesamte Bremer Bauverwaltung reformieren musste, bevor er seine Kernaufgabe zur Weservertiefung in Angriff nehmen konnte. Trotzdem legte er schon nach drei Jahren dem Bremer Senat einen Entwurf für die Vertiefung und Korrektur der Unterweser vor. Die von Franzius vorgelegten Pläne sahen einen Tiefgang der Schiffe von zunächst 5m vor. Weitere Berechnungen und Beratungen folgten. Erst 1881 stellte Bremen das Projekt Otto von Bismarck und dem Bundesrat vor, der den Bremer Antrag um Kostenübernahme 1882 zurückwies.

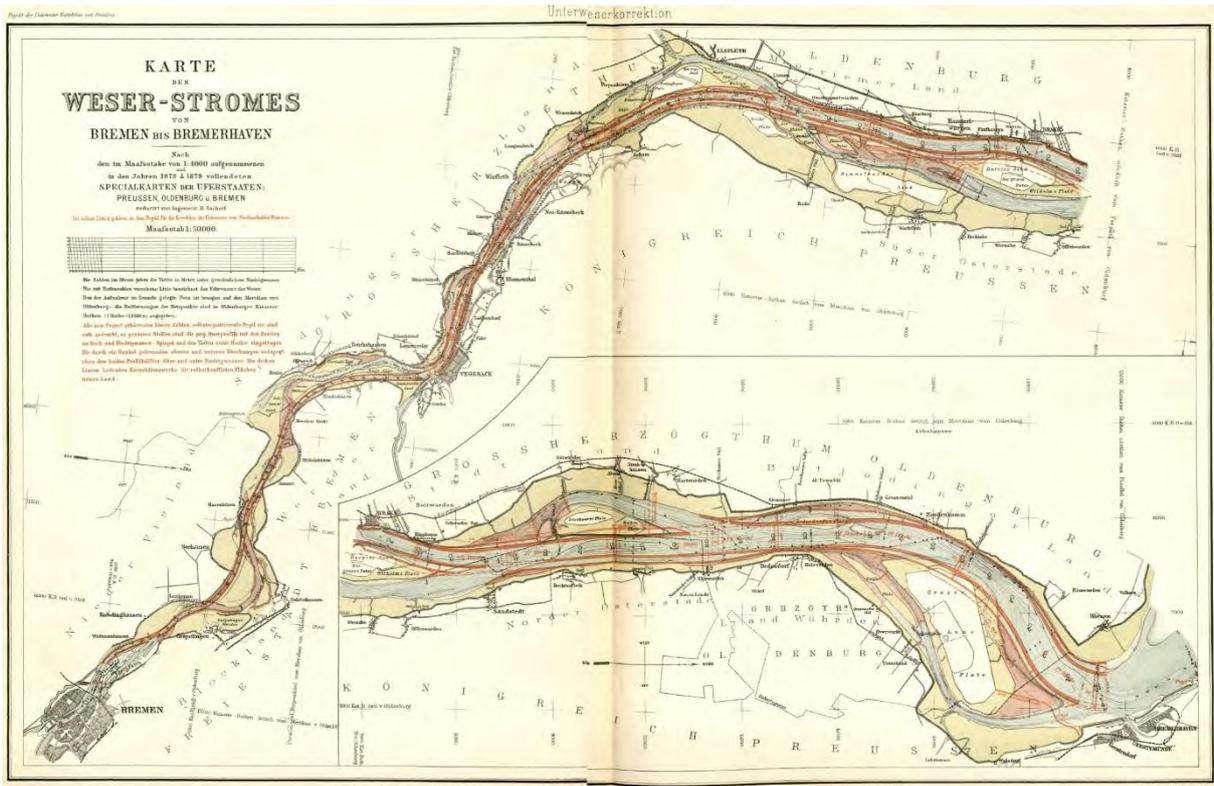


Ludwig Franzius um 1890 (StaB 10,BKartei 5 Nr. 2)

In Erwartung eines zunehmenden Frachtverkehrs hatte der Bremer Senat den Bau des Freihafens (später Europahafen) beschlossen, der ab 1887 ebenfalls von Ludwig Franzius umgesetzt wurde. Im gleichen Jahr begann Bremen auf eigene Rechnung mit der Vertiefung und Korrektur der Unterweser. Die Kosten von 30 Millionen Mark wurden als Staatsanleihe von Bremer Bürgern eingesammelt. 1895 waren die Maßnahmen abgeschlossen.

---

<sup>186</sup> In Erarbeitung eines Gesamtwegekonzeptes wollte Franzius neben den Schienenwegen eine länderübergreifende Binnenschifffahrt in seine Pläne einbeziehen, was bei den Berliner Ministerien auf krasse Ablehnung stieß. Daraufhin wollte er 1872 seine Stellung als Baurat aufgeben. Als er auch noch bei der Ernennung zum Geheimen Baurat übergangen wurde, übernahm er am 1. April 1875 in Bremen die Stelle des Oberbaudirektors von Bremen.



Ludwig Franzius: Plan zur Weserkorrektion (StaB)



Weserkorrektion: Rammarbeiten um 1890<sup>187</sup>

<sup>187</sup> in Nils Aschenbeck: Bremen 1860-1945, Ed. Temmen, Bremen 2002

Folgen dieser Korrektur waren, dass durch die schneller fließende Weser die Wasserstände oberhalb Bremens in den Marschgebieten erheblich gesunken waren, und damit auch der Grundwasserstand<sup>188</sup>.

Weitere Vertiefungen verschlimmerten diesen Zustand: Wiesen trockneten aus und zahlreiche Brunnen gaben kein Wasser mehr, und auch die segensreichen winterlichen Überflutungen der Marschwiesen blieben aus.

Als Bremen im Jahr 1903 bei der preußischen und Oldenburgischen Regierung eine Vertiefung der Weser auf 8,50m beantragte, forderte Preußen, dass die Weser oberhalb Bremens aufgestaut werden müsse, um das Wasser der Oberweser wieder die alte Marke aus der Zeit vor 1887 zu bringen. Die am 29. März 1906 zwischen dem Bremer Senat und der preußischen Staatsregierung geschlossenen Verträge beinhalteten:

- Die weitere Vertiefung der Unterweser
- Der Bau einer Schleusen- und Wehranlage oberhalb Bremens
- Die finanzielle Beteiligung Bremens am Bau eines Rhein-Weser-Kanals.

Eine weitere Bedingung war, dass die Weser weiterhin schiffbar bleiben musste, um den Hemelinger Hafen zu erreichen, den Preußen gerade erst angelegt hatte.

## **Das Weserwerk**

Schon Franzius hatte sich mit dem Bau einer Wehranlage bei Bremen befasst, um den Pegel der Oberweser wieder zu heben. Seinem Entwurf zufolge sollte es in Höhe der Lüneburger Straße entstehen. Die zu erwartende Stauhöhe erschien den Planern des Vorhabens zu nahe an der Stadt, man fürchtete, dass der ansteigende Grundwasserspiegel die Bebauungspläne am Peterswerder negativ beeinflussen könnte.

Neben Schleuse und Wehr beinhalteten die Planungen den Bau einer Fischpassage, der es den Wanderfischen erlaubte, die Oberweser zu erreichen.

Als Ort für die Wehranlage wählte der Senat in Hastedt den westlich des Schellenhofes gelegenen Kleinen Bulten und das daran anschließende Areal aus.<sup>189</sup> Den Kleinen Bulten hatte der Bremer Staat im Jahr 1905 den Hastedter Bauern abgekauft, um dort das Dampfkraftwerk zu errichten und das nahe gelegene Sandfeld für eine künftige Bebauung zu erschließen. Auch das stadteinwärts gelegene Grundstück an der Weser gehörte der „Hastedter Gemeinschaft“, fiel aber mit der Eingemeindung von 1902 an Bremen.<sup>190</sup>

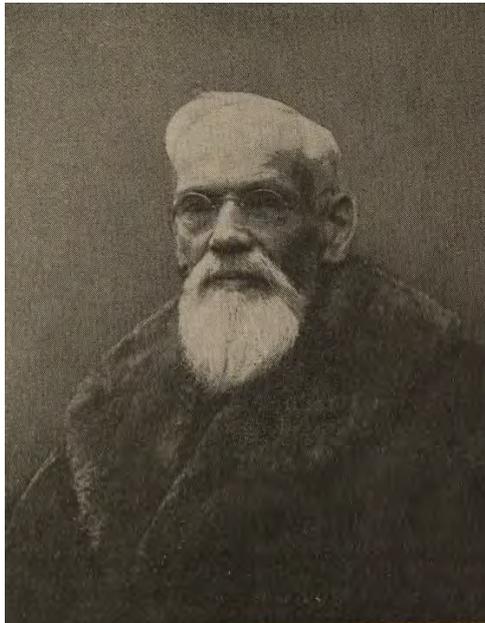
Für die Schleusenanlage benötigte der Bremer Staat allerdings noch zusätzlich den Großen Bulten, die ebenfalls den Hastedter Bauern gehörten. Man konnte sich nicht auf einen Verkaufspreis einigen, so dass sich der Bremer Senat gezwungen sah, das Land am 20. Juli 1906 zu enteignen. Noch im Jahr 1906 begannen die Bauarbeiten am Weserwerk, dem Wehr, der Schleuse und einer Fischtreppe.

---

<sup>188</sup> Um 1895 war das Tidehalbwasser im Winter um durchschnittlich 192cm, und im Sommer um 98 gesunken.

<sup>189</sup> Der Kleine Bulten führte die Katasternummer 347. Verg. Kapitel „Deiche und Bulten“

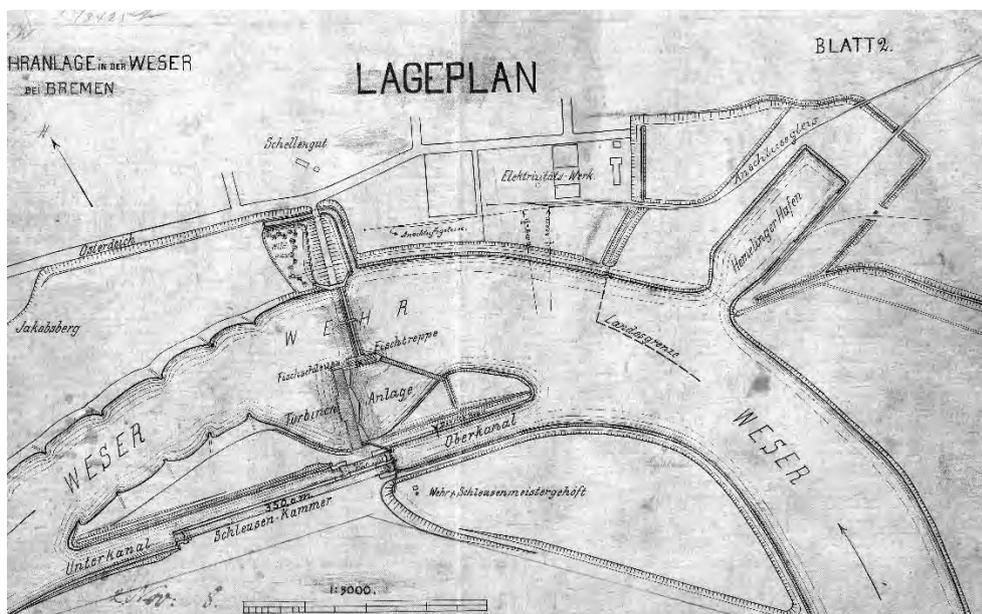
<sup>190</sup> Das als „Niederung der Fleetrade“ bezeichnete Areal führte im Katasterverzeichnis von 1834 die Nummer 497



Oberbaudirektor Hermann Bücking (um 1913) StaB 10,B-Kartei 2636

Die obere Leitung der Baumaßnahmen lag in den Händen von Hermann Bücking (1848-1926), der 1903 nach dem Tod von Ludwig Franzius bremischer Oberbaudirektor geworden war, sein Stellvertreter und wichtigster Mitarbeiter war Johann Oeltjen.

Ursprünglich waren die Kosten der gesamten Anlage mit 6,5 Millionen Mark veranschlagt worden, die allein vom Bremer Staat getragen werden musste. Diese gewaltige Summe schien sich aber zu rechnen, weil Bücking dem Bremer Senat die Ideen des Diplom Ingenieurs Gottlieb Immanuel Kölle (1875-1935) zum Bau von Wasserkraftwerken präsentierte, und man sich über den Verkauf von Strom satte Gewinne erhoffte.<sup>191</sup>



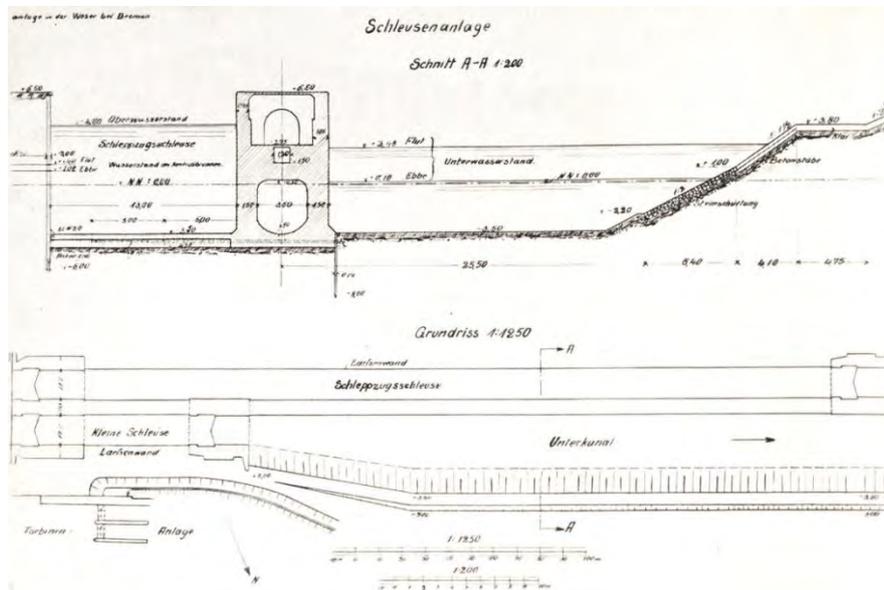
der Wehranlage vom 2. November 1908

Lageplan

<sup>191</sup> Kölle war ab 1900 bei der Bremischen Baudeputation in der Abteilung für Wasserbau angestellt. Von Anfang an war er daher an den Entwürfen für die Wehr- und Schleusenanlage in Hastedt beteiligt.

Die Planungen wurden nach den Entwürfen von Kölle dahingehend modifiziert, dass nun zusätzlich zur Schleuse und der Wehranlage ein Laufwasserkraftwerk hinzukommen sollte. Das bedeutete eine erhebliche Steigerung der Baukosten auf nunmehr 8 Millionen Mark.<sup>192</sup>

Die Bauplanungen waren im Sommer 1906 weitgehend abgeschlossen. Mit diesem Vorhaben betrat man technologisches Neuland. Nicht nur die ungewöhnliche Lage am Unterlauf eines Flusses, auch plante man den Bau eines Sektorwehrs, dem ersten dieser Größe in Europa.



**Schleusenanlage (in: Thalenhorst)<sup>193</sup>**

## Die Schleusen

Wenig später begann man beim Weserkilometer 362 mit der Schleusenanlage<sup>194</sup>. Sie wurde erforderlich, weil durch das Aufstauen der Weser durch das Wehr ein erhebliches Wassergefälle entstehen würde. Um den Binnenschiffverkehr während des gesamten Bauvorhabens aufrecht zu erhalten, besaß der Bau der Schleuse absolute Priorität. Bei den Planungen hierfür war eine Fischtreppe genauso einbezogen, wie eine Anlage zur Entwässerung der Arberger Marsch und eine gezielte Bewässerung von Ländereien im Raum Brinkum-Leeste. Mit dem anfallenden Erdaushub plante man das Weserufer zu erhöhen, insbesondere den Kleinen Bulten, um ihn für eine künftige Industriebebauung vorzubereiten.



**Das Gewölbe zwischen den Schleusenammern**



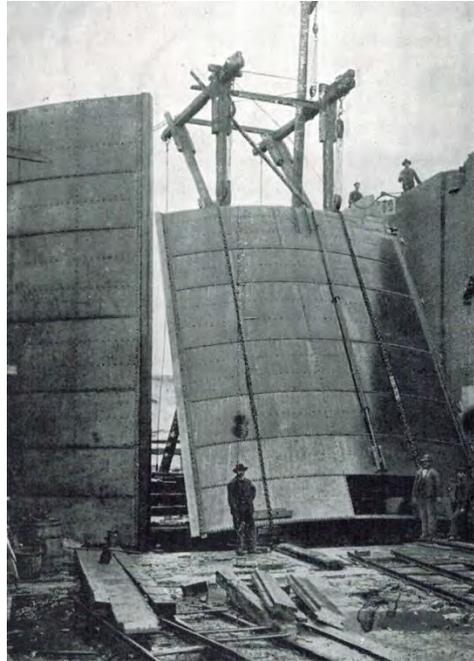
**Betonierungsarbeiten 1908**

<sup>192</sup> Letztlich kostete das Vorhaben 10.182.000 Mark

<sup>193</sup> Carl Thalenhorst, Bremen und seine Bauten 1900-1951, S. 34. Verlag Carl Schünemann, Bremen o.J.

<sup>194</sup> In dem Vertrag von 1906 war vereinbart worden, dass die Benutzung der Schleuse unentgeltlich zu sein hat. Diese Vereinbarung gilt bis zum heutigen Tag, egal ob es sich um Berufs- oder Freizeitschiffer handelt.

Sowohl die Schleusenanlage als auch der Bau des Wehrs erforderte die völlige Trockenlegung der Baugrube. Nach dem Erdaushub und einer Absenkung des Grundwassers wurden die Seitenwände der Doppelkammerschleuse durch ein neues System eiserner Spundwände eingefasst. Um Materialkosten zu sparen, befand sich zwischen den beiden Schleusenkammern statt einer massiven Mauer ein circa 300m langes Gewölbe.

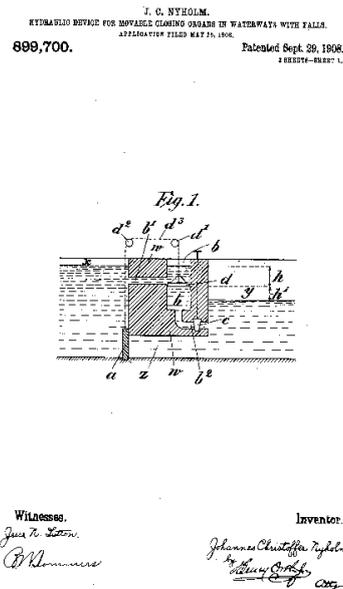
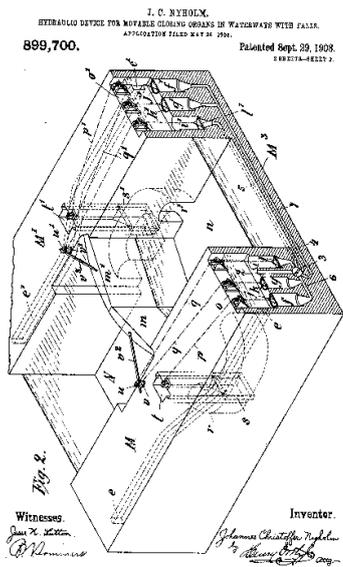


**Einbau der Schleusentore**

Ende April 1909 waren die Betonierungsarbeiten abgeschlossen. Die Schleusenkammern wurden mit eisernen Ponton-Drehtoren versehen, die mittels eines hydraulischen Systems betätigt wurden. Der auf das Wassergefälle basierende Schließ- und Öffnungsmechanismus wurde vom dänischen Wasserbauingenieur Johannes Christoffer Nyholm entwickelt<sup>195</sup> und 1908 patentiert (US899700 A)

---

<sup>195</sup> Zentralblatt der Bauverwaltung Bremen Nr. 90 S. 592 vom 9. November 1910



### Patentschrift zum Ponton Drehtor von Christoffer Nyholm (1908)

Am 3. Mai 1909 wurde die Schleppzugschleuse in Betrieb genommen, eine Lokomotive mit Elektroantrieb verkehrte auf dieser Mittelmauer, um Segelschiffe oder andere motorlose Wasserfahrzeuge durch die Schleuse zu ziehen. Am 30. Juni 1909 wurde auch die zweite Schleusenammer für den Schiffverkehr freigegeben.

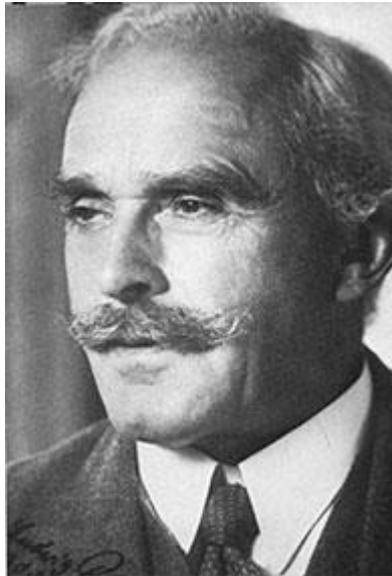


Die Weserschleuse bei Hastedt (um 1930)

### Das Wasserkraftwerk

Gleichzeitig mit dem Bau der Schleuse begannen 1906 die Arbeiten an den über 90 Meter breiten Fundamenten für den Unterbau des Turbinenhauses. Auch hier griff Kölle auf das Prinzip der Grundwasserabsenkung zurück, um die Fundamente auf der Flusssohle erstellen zu können. Während der ganzen Bauarbeiten informierte sich das Planungsteam über die neuesten Errungenschaften der Flusswehrtechnik. So reiste Gottlieb Immanuel Kölle 1908 in die Vereinigten Staaten, um das neuartige Prinzip der versenkbaren Sektorwehre ausführlich zu

studieren. Die Arbeiten an den Fundamenten waren im Frühjahr 1909 abgeschlossen. Nachdem Nyholm mit der Fertigstellung der Schleusentore aus dem Projekt ausgeschieden war, wurde Kölle 1909 Abteilungsleiter ernannt und ihm die alleinige Verantwortung für den Weiterbau auferlegt. Sein Assistent wurde der Wasserbauingenieur Ludwig Plate (1883-1967), der sich vor allem um die Umsetzung des Sektorwehr-Systems kümmerte.<sup>196</sup>

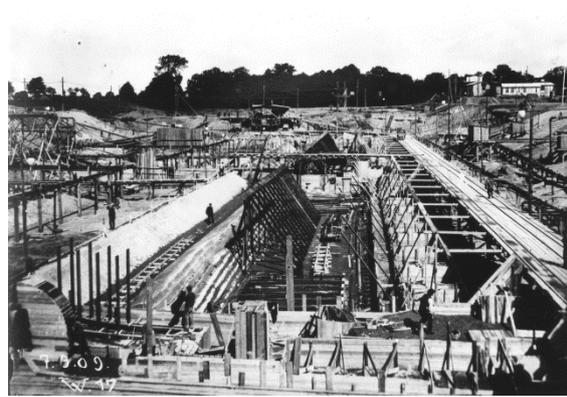


**Ludwig Plate**

Ab Frühjahr 1909 begann Kölle mit der Vorbereitung für den Bau des Wehrs. Um den freien Abfluss der Weser zu gewährleisten, wurden die Fundamente für das Turbinenhaus wieder geflutet und stattdessen der Bereich für das geplante Wehr mit Spundwänden gegen das Weserwasser abgeschottet.



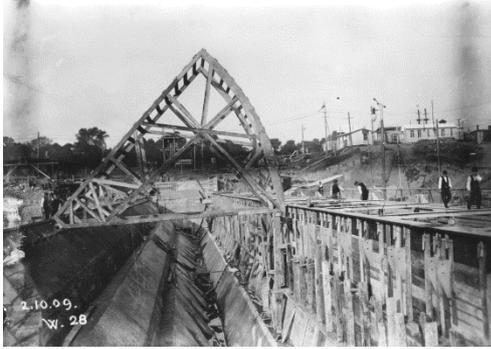
**Baugrube für das Wehr 11. August 1909**



**Unterbau der Wehranlage 7. September 1909**

---

<sup>196</sup> Vergl. Aufsatz von Karl-Heinz Hoffmann: „Ludwig Plate – herausragender Wasserbauingenieur. In: Ein Streifzug durch die Geschichte Bremens (Uni Bremen, Hrg. Günter Garbrecht



Vorbereitung für den Einbau der beweglichen Wehrkörper 2. Oktober 1909



Einbau der Wehrkörper 23. August 1910

Die Planungen sahen zwei Durchflussöffnungen von je 54m Breite, die jeweils von mächtigen Pfeilern voneinander getrennt waren. Breits im Sommer 1910 ging man daran, die beweglichen Wehrkörper zu montieren. Dieser Wehrverschluss sollte das Wasser oberhalb des Wehrs bis auf 5,50m anheben, um wieder die von Preußen geforderte „alte“ Wasserhöhe zu erhalten. Der gleichbleibende Wasserstand war aber auch erforderlich, um über eine gleichmäßige Fließgeschwindigkeit eine stabile Stromerzeugung aus den geplanten Turbinen zu gewährleisten.



Ludwig Plate (links) mit Immanuel Kölle im Planungsbüro (um 1913) StaB 10,B-Kartei-2807

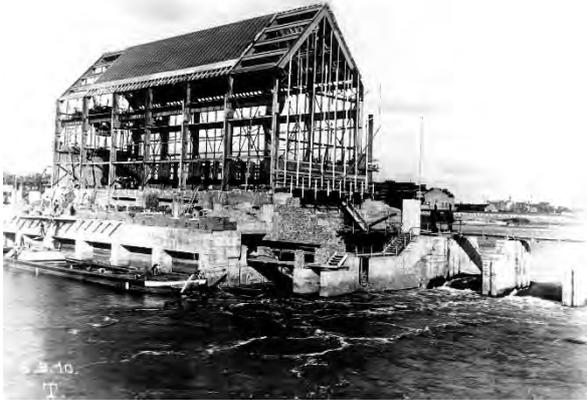
Plate hatte mit einem Ingenieur-Team ein System entwickelt, um die Wirksamkeit der Wehrkörper zu verbessern, indem sie durch die Veränderung des Innenwasserstandes automatisch gesteuert wurden.

Schon im Mai 1908 hatte die Bremer Deputation für die Unterweserkorrektur einen Architekturwettbewerb ausgeschrieben, „betreffend die *baukünstlerische Ausgestaltung der Wehr- und Schleusenanlage in der Weser bei Bremen*“.

Aus den 18 eingereichten Entwürfen kamen sechs in die engere Auswahl. Der mit 1000 Mark dotierte erste Preis ging im November an das Architektenteam Dietrich Luley und Johann Rohmann. In der Preisschrift ist zu lesen:

*„An diesem Projekt ist sehr erfreulich, daß die durch den Grundriß gegebene Form im äußeren klar und übersichtlich angesprochen ist. Die Mitbenutzung des Daches für die Beleuchtung des*

*Turbinenhauses führt zu einem reizvollen Motiv und beschränkt die Baumasse. Die Werkstätten als Giebelbauten sind folgerichtig quergestellt. Der Gesamtcharakter ist schlicht, die Aufteilung der Masse harmonisch. Auch das Wärterhaus und das Windewärterhaus sind sachlich und einwandfrei. Das Gehöft für den Schleusenmeister zeigt zwar an malerischen Motiven eine zu große Häufung, doch kann auch diesem Bau das Gemütliche nicht abgesprochen werden. Der Grundriß ist gut. Die Brücke über das Unterhaupt der Schleuse fehlt.*<sup>197</sup>



**Erster Bauabschnitt des Turbinenhauses (1. September 1910)**



**Ansicht des Turbinenhauses am 15. Oktober 1912**



**März 1914**



**Zweiter Bauabschnitt (1915-1917)**



**Turbinenhaus 1916**

Nachdem das Weserwehr mit seinen beweglichen Wehrkörpern im Herbst 1910 in Betrieb genommen wurde, begannen die Arbeiten an den 16 Turbinenkammern. Der Bau ging zügig voran. Bereits im September 1911 lieferte die ersten fünf Francis-Turbinen circa 12 Megawatt Strom.

<sup>197</sup> Zitate in: Gerhard M. Sell: Das Weserwerk, ein Flußkraftwerk in Bremen Seite 12. Verlag H.M. Hauschild, Bremen 1988



**Maschinenhalle (1926)**

Zur Regelung der Generatoren wurde 1912 am Osterdeich, gegenüber der heutigen Malerstraße ein Schaltheus errichtet, hier wurde der erzeugte Strom des Hastedter Elektrizitätswerks mit dem des Weserwerks verbunden und an die Verbraucher weitergeleitet. Im Bereich des Schaltheuses wurde auch der Fischpass angelegt; Reste davon sind noch heute zu sehen.



**Schaltheus am Wehrdamm (1912) Archiv Netzemuseum**



**Der Schaltraum (ohne Datum) Archiv Netzemuseum**

Während des Krieges wurde 1915 mit dem zweiten Bauabschnitt des Turbinenhauses begonnen. Die Fundamente hierfür waren schon Bestandteil des Baus von 1910. Gleichzeitig wurden bis 1917 drei weitere Turbinen eingebaut. Damit erhöhte sich die Stromerzeugung nochmals um 3 Megawatt.

Am 1. April 1921 wurden Schleuse und Weserwehr an die Reichswasserstraßenverwaltung übergeben, das Turbinenhaus mit seiner Wasserkraftanlage blieb in bremischem Besitz.

Die letzten drei Turbinen wurden im Juni 1926 eingebaut. Sie trieben Generatoren von Lloyd Dynamo an, die nochmals zusammen 2.550 KW leisteten. Um 1926 belieferte die Wasserkraftanlage des Weserwerkes circa 50% aller bremischen Haushalte, die restlichen 50% kamen vom Hastedter Dampfkraftwerk.



**Ansicht beider Kraftwerke in Hastedt (1926) (vergl. auch Kapitel 2)**



**Wehranlage (in: Thalenhorst 1951)**

Schleuse, Wehranlage und die 11 Turbinen arbeiteten beinahe zwei Jahrzehnte störungsfrei. Die Weltwirtschaftskrise machte dem Flusskraftwerk nichts aus, Kohle musste hier zur Energieerzeugung nicht verbrannt werden.

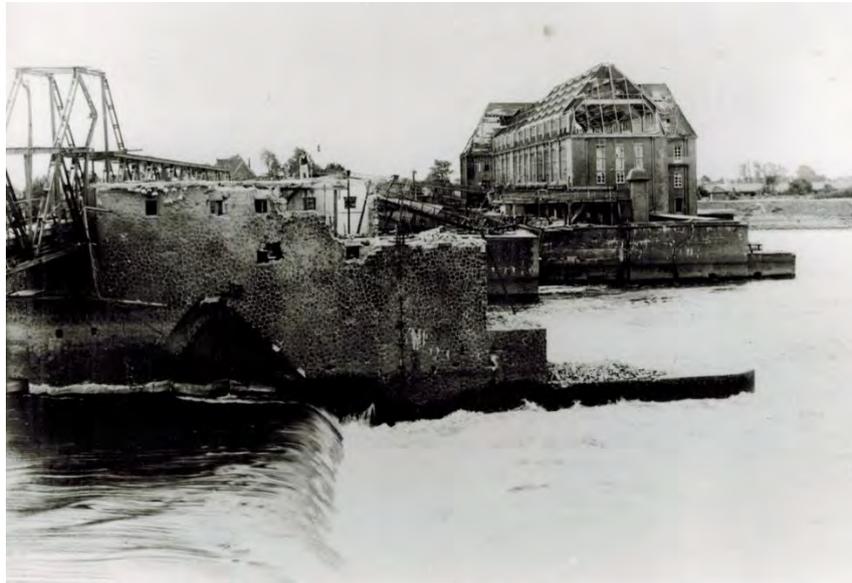


**Personal des Weserwerks (1937) Archiv Netzemuseum**

Mit Beginn des 2. Weltkrieges reiften auch Überlegungen, das Weserwehr zur „militärischen Verteidigung“ einzusetzen. Mit der Erkenntnis, dass sich der Krieg vom Angriff anderer Staaten zur Verteidigung des eigenen Reichsgebietes gewandelt hatte, wurden im Februar 1945 konkrete Pläne zur Überschwemmung großer Gebiete der Oberweser erarbeitet. Ziel war, die Annäherung eines potenziellen Feindes zu Lande zu erschweren. Da das Weserwehr trotz der zahlreichen Bombenangriffe nur geringe Beschädigungen davongetragen hatte, konnte mit seiner Hilfe das Weserwasser Ende März 1945 aufgestaut und die Weserniederung bis auf 6m über NN überflutet werden.

Erst einer der letzten Großangriffe alliierter Bomber am 22. April 1945 auf das Hastedter Industriegebiet setzte das Weserwerk außer Betrieb. Nahezu 100 Sprengbomben zerstörten das Schaltheim am Wehrdamm, die Schleusenanlage, die Wehranlage und das Turbinenhaus.

Die Weser floss ungehindert der Nordsee entgegen, ohne den Stau ergab sich die gleiche Situation, wie vor dem Bau der ersten Sperranlage: das Grundwasser der landwirtschaftlichen Gebiete sank. Außerdem fehlte der dringend benötigte Strom für Bremen. Sowohl das Hastedter Kohlekraftwerk, als auch die Turbinen des Weserwerkes waren völlig zerstört. In den letzten Kriegswochen war kaum an eine Wiederinbetriebnahme zu denken.



Kriegszerstörungen 1945

## Heinrich Wiegand – ein Visionär der Elektrotechnik in Bremen



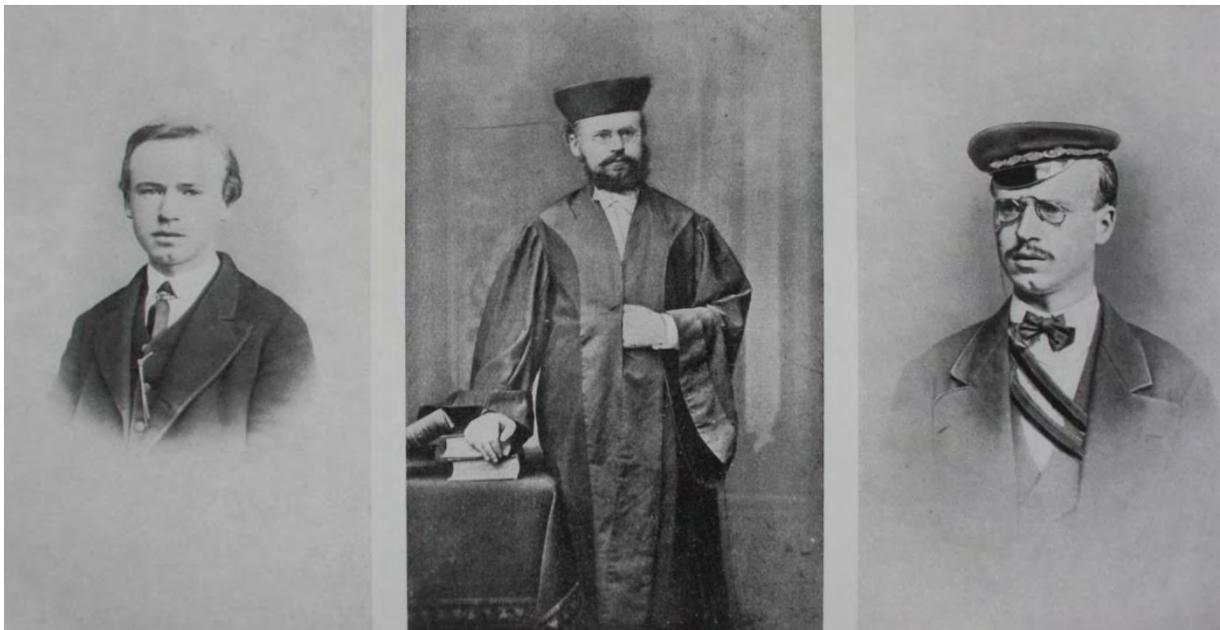
**Heinrich Wiegand,**  
Zeichnung von Arthur Kampf (April 1908) in Petzet<sup>198</sup>



Wappen des Norddeutschen Lloyd

<sup>198</sup> Arnold Petzet: Heinrich Wiegand, ein Lebensbild. Bremen 1932

Heinrich Wiegand (Bremen 1855-1909 Bad Homburg) war für Bremen eine Unternehmerpersönlichkeit, die maßgeblich die industrielle Entwicklung Bremens um 1900 mitbestimmte. Einige der wichtigsten Industrie Gründungen dieser Zeit gehen auf ihn zurück. Wiegand stammte aus kleinen Verhältnissen. Sein Vater Christoph Wiegand (Geb. 1829) stieg in Bremen vom Gärtnergehilfen zum Inhaber einer eigenen „Kunst- und Handelsgärtnerei“ auf. Seine Mutter Adelheid Kreyenhopt stammte aus Oldenburg. Nach der Bürgerschule kam er 1868 auf Empfehlung seines Lehrers trotz anfänglicher Vorbehalte der Eltern auf das Alte Gymnasium in Bremen. Dort weckte der Historiker Ernst Dünzelmann (1846-1909) sein Interesse an Geschichte und dem Humanismus. Nach bestandener Hochschulreife ging er 1874 an die Universität Erlangen. Anschließend studierte er Jura an den Universitäten in Erlangen, Bonn und Berlin. Das Referendariat absolvierte er in Straßburg, in Colmar vervollständigte er seine Ausbildung. Mit der Dissertation über „Unechten Irrtum“ erhielt er 1879 in Göttingen den Dokortitel, zwei Tage später legte er am Hanseatischen Oberappellationsgericht in Lübeck die juristische Staatsprüfung ab.



Heinrich Wiegand (1867, 1879, 1875) Foto: in Petzet

Vierundzwanzigjährig ließ er sich als Rechtsanwalt in Bremen nieder, wo er gemeinsam mit den Anwälten Cornelius von Michalkowski und Conrad Edzard eine florierende Kanzlei betrieb.<sup>199</sup> Wiegand selbst spezialisierte sich auf Handels- und Seerecht. Einer seiner wichtigsten Klienten war der Norddeutsche Lloyd (NDL), den er 1884 in einem aufsehenerregenden Prozess gegen die Reichsmarine vertrat. 1885 wurde er zum Notar bestellt. Auf Initiative vom Präsidenten des Aufsichtsrates des NDL folgte 1889 seine Berufung zum Rechtskonsulten (Berater) des Norddeutschen Lloyd. Parallel dazu wurde er in immer höherem Maße zum gefragten Rechtsbeistand größerer Bremer Firmen. Inzwischen hatte Wiegand Elisabeth Meyerdiercks geheiratet; dem Paar wurden ein Sohn und eine Tochter geboren<sup>200</sup>. Auf Empfehlung des Präsidenten des Aufsichtsrates vom NDL Geo Heinrich Plate<sup>201</sup> wurde Wiegand 1892 Nachfolger des verstorbenen NDL-Direktors Johann Georg Lohmann (1830-1892). Ab 1899 führte er den NDL

<sup>199</sup> Die Kanzlei befand sich in der Langenstraße 141

<sup>200</sup> 1899 starben sowohl seine Frau Elisabeth (geb. 1860) als auch seine Mutter

<sup>201</sup> Georg Heinrich Plate (1844-1914) war von 1882-1911 Vorsitzender des Aufsichtsrates des NDL. Er war Mitbegründer der Bremischen Baumwollbörse. Er saß in den Aufsichtsräten der Deutschen Bank, des Bremer Vulkan, der NAMAG, den Hansa-Lloyd-Werken und der Norddt. Armaturen- und Motoren-Fabrik (den späteren Atlaswerken).

als Generaldirektor und entwickelte den Bremer NDL zur zweitgrößten Reederei der Welt. Wiegand war 1903 Mitbegründer des Verkehrsvereins der *Freien Hansestadt Bremen* und 1904 gründete er den Bremer Galerieverein, der für den Bremer Kunstverein die Mittel zur Anschaffung Moderner Kunst bereitstellen sollte.

Wie schon erwähnt, brachte die Nordwestdeutsche Gewerbe- & Industrie-Ausstellung von 1890 einen innovativen Anstoß für die Entwicklung neuer Technologien, insbesondere der Elektrotechnik.



Die auf dem Plan der Nordwestdeutschen Industrieausstellung ausgewiesenen Aussteller zeigen davon, dass der Schwerpunkt der Ausstellung in der Elektrotechnik zu finden ist (StAß)

Obwohl sich Europa mitten im industriellen Zeitalter befand, tat sich Bremen bis um 1880 schwer, industrielle Ansiedlungen zuzulassen. Dessen ungeachtet, war Heinrich Wiegand durch seine Tätigkeit beim Norddeutschen Lloyd schon vor der Nordwestdeutsche Gewerbe- & Industrie-Ausstellung im Bremer Bürgerpark zur Erkenntnis gelangt, dass Handel und Schifffahrt allein nicht ausreichten, um Bremens Wirtschaft auf lange Dauer florieren zu lassen. Hinzu kam, dass der Überseehandel starken Schwankungen ausgesetzt war, was sich wiederum auf den Arbeitsmarkt auswirkte, so dass es gegen Ende des 19. Jahrhunderts starke soziale Verwerfungen gab. Als Anwalt und Berater des Norddeutschen Lloyd war Wiegand in besonderem Maße mit den wirtschaftlichen Problemen von Schifffahrt und Handel aufs engste vertraut. So schrieb er in seinen Erinnerungen:

*„Die ungünstige Lage Bremens an einem Strome, der nur ein beschränktes Hinterland durchfließt, die Tatsache, dass die großen Industriebezirke ihre natürliche Verbindung über Elbe und Rhein haben, ließen mich bald erkennen, dass ohne eine Verbreiterung des wirtschaftlichen Bodens für Bremen sein Handel und seine Schifffahrt nicht zu weiterer Entwicklung kommen könnten. Diese Verbreiterung des wirtschaftlichen Bodens konnte nur in zwei Richtungen erfolgen: in der Ausgestaltung besserer Wasserverbindungen und in der Schaffung eines neuen Industriegebietes im Stromgebiet der Weser.“*<sup>202</sup>

<sup>202</sup> Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild. Hrg. Arnold Petzet. Verlag G.A. v. Halem, Bremen 1932 Seite 189

Wie schon erwähnt, hatte Wiegand Kontakt zur amerikanischen Firma Thomson Houston Electric Comp. Seine Vision war die Errichtung eines Straßenbahnnetzes für Bremen, und Thomson Houston war ein führendes Unternehmen auf diesem Gebiet. Um die Bremer Kaufmannschaft und den Senat von der Bedeutung elektrischer Straßenbahnen zu überzeugen, war es Wiegand gelungen, für die Gewerbe- und Industrieausstellung von 1890 eine von Thomson Houston in Boston produzierte Straßenbahn zwischen der Bremer Innenstadt und dem Ausstellungsgelände im Bürgerpark als Versuchsbahn in Betrieb zu nehmen.



Elektrische Straßenbahn für die Industrie- und Gewerbeausstellung Bremen (1890)<sup>203</sup>

Diese erste elektrische Straßenbahn in Bremen war ein voller Erfolg, und Wiegand ging voller Tatendrang daran, gemeinsam mit dem Berliner Fabrikanten Ludwig Loewe 1890/91 die Errichtung einer Elektrizitätsgesellschaft zu planen. Ziel dieser Gesellschaft war, neben der allgemeinen Energieversorgung für Haushalt und Produktion auch ein künftiges Bremer Straßenbahnnetz mit Strom zu versorgen.

Die Verhandlungen mit den senatorischen Dienststellen, der Bremer Kaufmannschaft und der Banken gestalteten sich für ihn außerordentlich schwierig: Wiegand war eben nicht ein Angehöriger der alten hanseatischen Kaufmannsdynastien.

*„Ich bin selten in meinem Leben einem so großen Mangel an Verständnis für die Bedeutung der Sache und einem solchen Kleinmut begegnet“<sup>204</sup>*

Nachdem Wiegand glaubte, die Bremer Bank von seinem Plan überzeugt zu haben, handelte er mit Thomson in Boston einen äußerst günstigen Vertrag aus, der auch die Übernahme der Patente beinhaltete. Zurück in Bremen lehnte die Bank unvermutet die Finanzierung mit der Begründung ab, dass es unsicher sei, dass der elektrischen Straßenbahn die Zukunft gehöre, dass es an Arbeitern mangle, und die Löhne zu hoch seien und andere Begründungen mehr.

Zwanzig Jahre später resümierte Wiegand:

---

<sup>203</sup> Andreas Mausolf / Wilhelm Esmann: *Bremer Straßenbahnen 1892–1992 – 100 Jahre elektrischer Linienbetrieb*. Europäische Bibliothek, Zaltbommel 1992

<sup>204</sup> Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild Seite 191

*„Die Hanseatische Elektrizitäts-Gesellschaft, wenn sie in Bremen errichtet worden wäre, würde ganz ohne Zweifel heute neben den beiden großen Firmen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und Siemens & Halske als dritte große Elektrizitäts-Gesellschaft von nicht geringerer Bedeutung als diese beiden Gesellschaften dastehen.“<sup>205</sup>*

Dier Arroganz, mit der man ihm begegnete, führten dazu, dass sich Wiegand mit dem Gedanken trug Bremen zu verlassen.

*„Der Verlauf dieser Verhandlungen konnte nicht anders als bei mir eine tiefe Verstimmung hervorrufen...In Diese Stimmung fiel der Vorschlag, den mir Loewe machte, nach Berlin überzusiedeln und die Leitung seiner Fabriken zu übernehmen. Ich erklärte mich dazu bereit, bat ihn jedoch, mir noch für meine Tätigkeit in Bremen ein bis zwei Jahre zu lassen.“<sup>206</sup>*

Nun in Besitz der Patente aus den USA gründete Wiegand die Gesellschaft mit Partnern dennoch, nun aber in Berlin unter dem Namen Union Elektrizitäts-Gesellschaft, die künftig zahlreiche Elektrische Straßenbahnnetze in Deutschland und im Ausland aufbaute.

*„So ist Bremen um eine der wertvollsten Errungenschaften gekommen, welche von den Vereinigten Staaten nach Deutschland übertragen wurde.“<sup>207</sup>*



**Direktorium des NDL: Vorne am Tisch: Heinrich Wiegand, hintere Reihe Mitte: Wiegands Nachfolger Philipp Heineken (Foto in Petzet)**

Nachdem Wiegand 1892 in die Leitung des Norddeutschen Lloyd eingetreten war, gab er Schiffsneubauten in Auftrag, um einen regelmäßigen überseeischen Reichspostdienst aufzubauen. Um die weitreichenden maritimen und industriellen Beziehungen zu Großbritannien und den USA nicht zu gefährden, stand Wiegand der auf massiver Expansion ausgerichteten Flottenpolitik von Großadmiral Tirpitz und dessen propagandistische Kriegsrhetorik kritisch gegenüber.

---

<sup>205</sup> Wiegand, Ebda Seite 15

<sup>206</sup> Wiegand Ebda Seite 15

<sup>207</sup> Wiegand Ebda Seite 192



**Reichspostdampfer Kaiser Wilhelm II., erbaut 1899 von der AG Vulkan, Stettin. Plakat des NDL von Themistokles Eckenbrecher (1903)**

In Hinblick auf seine Industrialisierungspläne setzte er als erstes eine Änderung der Firmensatzung durch:

*„Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb der Schifffahrt sowie der Betrieb aller Geschäfte und Unternehmungen und die Beteiligung an solchen, welche nach dem Ermessen des Aufsichtsrates den Zwecken der Gesellschaft direkt oder indirekt dienen oder damit in Verbindung stehen“.*<sup>208</sup>

Zum Generaldirektor des NDL erhoben, holte er 1899 die Ölfabrik Groß-Gerau nach Bremen. Sie verarbeitete im Holz- und Fabrikenhafen Kopra, Palmkern und Leinsaat zu einem Pflanzenöl, das unter anderem als Grundlage der Margarineproduktion diene. Ziel war, die Verarbeitung überseeischer Produkte im Weserraum zu fördern, und gleichzeitig dadurch die industrielle Entwicklung insgesamt anzuregen.<sup>209</sup>



**Ölfabrik Groß-Gerau im Holz- und Fabrikenhafen (um 1900, in: Hist. Biogr. Blätter 1906-1911)**

<sup>208</sup> Wiegand ebda Seite 192

<sup>209</sup> Wiegand ebda S. 193

Gleichzeitig förderte er den Ausbau der Bremer Werften, die entscheidend von Neubaufträgen des NDL profitierten.

Dem umtriebigen Wiegand wurden neben anderen Firmen auch die Gründungen der *Superphosphatfabrik* (ab 1908 Metallwerke Unterweser AG in Nordenham und 1908 der *Norddeutschen Hütte AG* zugeschrieben.

Insbesondere aber wurde Wiegand zu einem der Wegbereiter der Elektro- und Automobilproduktion in Bremen, wir werden darüber in den folgenden Ausführungen mehr erfahren.

Durch die enormen Investitionen und die internationale Konjunkturkrise geriet der NDL ab 1907 in finanzielle Bedrängnis, was Wiegand nicht davon abhielt, 1907 den berühmten Bremer Architekten Johann Georg Poppe (1837-1915) mit dem Bau eines repräsentativen Verwaltungsgebäudes in Bremen zu beauftragen. Das Gebäude wurde 1910 eingeweiht.

Wiegand starb am 29. März 1909 an Nierenversagen, sein Nachfolger beim Norddeutschen Lloyd wurde Dr. Philipp Heineken.

Carl Thalenhorst bezeichnete „*Dr. Heinrich Wiegand, dem Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, (als) eine überragende Unternehmer-Persönlichkeit, auf deren Initiative fast alle bedeutenden Industrie Gründungen dieser Zeit zurückgehen*“.<sup>210</sup>



Das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen (1907-1910)<sup>211</sup>

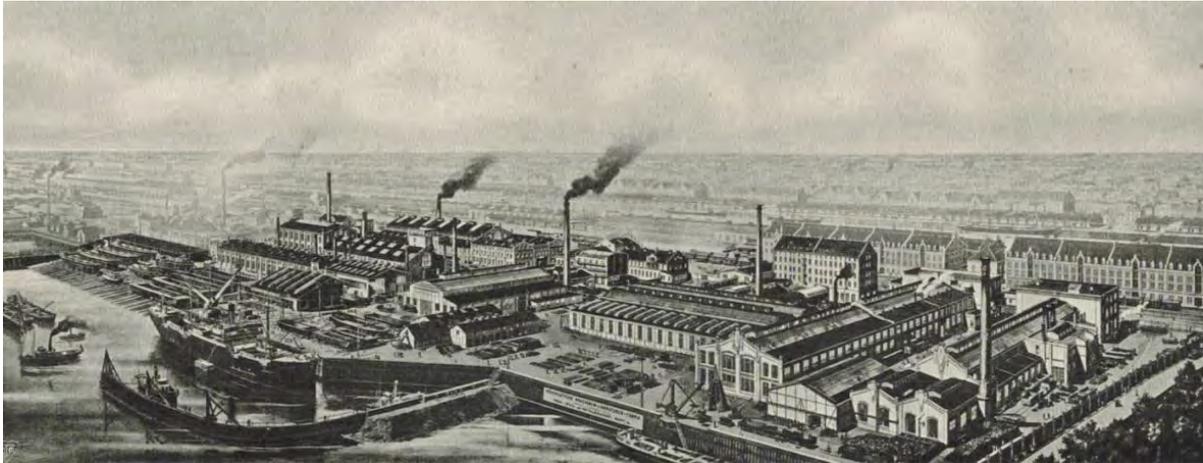
---

<sup>210</sup> Carl Thalenhorst (Hrg) in: Bremen und seine Bauten 1900-1951 S. 118

<sup>211</sup> Gemälde von Otto Bollhagen. In *Petzet*

## Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik - Der erste Großbetrieb der Elektrotechnik in Bremen

Als Reparatur- und Zulieferbetrieb für den Schiffbau gründete Wiegand 1902 die Norddeutsche Maschinen- und Armaturenfabrik (NMAF). Ziel dieser Gründung war, das umfangreiche Programm der verschiedenen Maschinen, Apparaten und Schiffseinrichtungen in unter einem Dach zusammenzufassen und technisch weiterzuentwickeln.

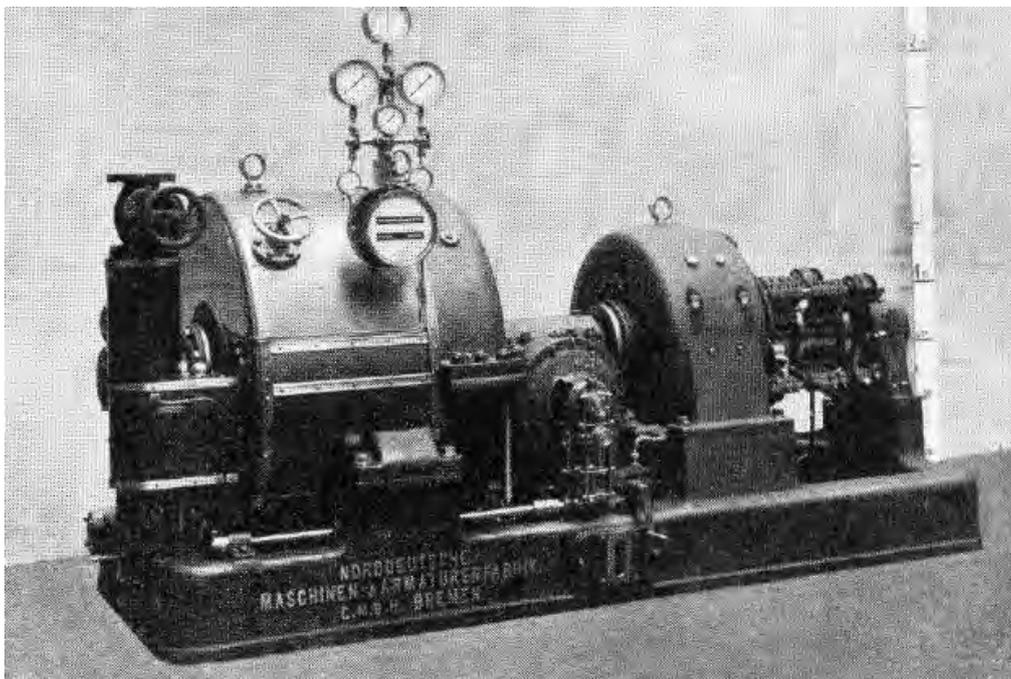


Ansicht der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik Bremen um 1905<sup>212</sup>

Neben einer Unzahl von Schiffsteilen und dem Guss von hochwertigen Schiffsschrauben aus Titanbronze, produzierte das Werk in Kooperation mit Konzernen wie Krupp, Siemens-Schuckert und MAN Dampfturbinen und weitere Hilfsmaschinen. 1905 wurde dem Werk unter Leitung von Karl Dittmar die Maschinenfabrik Schüttorf als eigenständige elektrotechnische Abteilung angegliedert, und auf das neue Gelände der AG Weser auf der Stephanikirchenweide verlegt. Das Gelände hatte der Bremer Staat bereits 1883 für 1,25 Millionen Mark gekauft, um einen Freihafenbezirk einrichten zu können. Zur gleichen Zeit ließ sich dort die 1872 gegründete Schiffswerft „AG Weser“ nieder. Neben einer Unzahl von Schiffsteilen und dem Guss von hochwertigen Schiffsschrauben aus Titanbronze, produzierte das Werk in Kooperation mit Konzernen wie Krupp, Siemens-Schuckert und M.A.N Dampfturbinen und weitere Hilfsmaschinen.

---

<sup>212</sup> Historisch Biographische Blätter – Der Staat Bremen (Archiv Steinbrecher)



**Lloyd Dampfturbine für Bordzwecke (NMAF)<sup>213</sup>**

Um die Elektrotechnik in Bremen weiter voranzubringen, holte Wiegand 1905 aus Berlin den Elektropionier Hans Sigismund Meyer. Nach nur wenigen Monaten, im Dezember 1905 schied Karl Dittmar aus der Firmenleitung aus, und Sigismund Meyer übernahm zunächst die Leitung des Betriebes.

**Hans Sigismund Meyer** (11. Sept. 1873 in Hannover – 27. Feb. 1935 in Bremen) wurde als Sohn des jüdischen Kaufmanns Sigmund Meyer geboren. Nach dem Besuch des Realgymnasiums in Hannover ging er in die Lehre zur elektrotechnischen Abteilung der Pumpenfabrik Körting in Hannover. Es schloss sich ein Studium der Elektronik und des Maschinenbaus an der TH Hannover und ab 1893 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich an.

Für seine Verdienste zur Entwicklung von Elektromotoren und der Elektromobilität wurde er später (1925) von der TH Braunschweig mit der Ehrendoktorwürde geehrt.

1904 wurde er der Chefingenieur von Thomson. Nachdem Heinrich Wiegand 1905 Meyer als Direktor der elektrotechnischen Abteilung der Norddeutschen Motoren und Armaturenfabrik nach Bremen geholt hatte, wurde er 1906 Mitbegründer und Technischer Direktor der NAMAG. Meyer war maßgeblich am Aufbau des Gesamtprojektes der „Hastedter Industrie-gruppe“ beteiligt. So gründete er 1907 mit Heinrich Böker & Co. in Remscheid, der Bremer Straßenbahn AG und der Nationalbank für Deutschland die Norddeutsche Waggonfabrik. Die „Bremer Wagen- u. Carosserie-Werke GmbH“ von Louis Gaertner 1912 wandelte Meyer zusammen mit der Nationalbank, in die Louis Gaertner AG um. Um einen reibungslosen Produktionsablauf in den Hastedter Betrieben zu gewährleisten, forcierte Meyer die Aus- und Weiterbildung seines Personals, insbesondere in Richtung Automobilbau und Elektrotechnik. Ihm ist es zu verdanken, dass Reichspost und Taxigesellschaften auf die NAMAG-Elektro-Automobile setzten. Als die Hansa Werke in Varel 1914 mit der NAMAG zu Hansa-Lloyd fusionierten,

<sup>213</sup> in Historische und Biographische Blätter a.a.O.



**Hans Sigismund Meyer<sup>214</sup>**

*Er fand für drei Jahre eine Anstellung bei General Electric in Schenectady (New York). 1902 wechselte er als Oberingenieur zur Union Elektrizitätsgesellschaft des Isidor Loewe in Berlin um dort an der Entwicklung von Bahnmotoren und ihrer Steuerung mitzuwirken. Zwei Jahre später ging er zu Loewes Lizenzgeber, der British Thomson-Houston Comp. in Rugby (England) und beteiligte sich an der Entwicklung von Bahnmotoren und ihrer Steuerung.*

*behielt Meyer seinen Sitz im Vorstand. Im 1. Weltkrieg rückte er als Offizier in den Militärdienst ein. Mit der Übernahme von Hansa-Lloyd durch Carl F.W. Borgward und Wilhelm Tecklenburg im Jahr 1929 schied Meyer aus dem Vorstand aus. Sigismund Meyer war 1919 und 1920 Abgeordneter der Deutschen Demokratischen Partei in der Bremer Nationalversammlung und von 1920 bis 1928 Senator der Bremischen Bürgerschaft. Es war das erste Mal, dass ein Industrieller Mitglied der Regierung in Bremen wurde. Hans Sigismund Meyer bewohnte die Villa „Birkenhof“ in der Schwachhauser Heerstraße 542 bis zu seinem Tod im Jahr 1935.*

Auch wenn innerhalb der NMAF die Produktion von Dampfturbinen und verschiedenen Hilfsmaschinen weiterlief, wurde die Entwicklung von Dreh- und Wechselstrommaschinen weiter vorangetrieben. Doch schon 1905 arbeiteten Heinrich Wiegand und Sigismund Meyer an Plänen für die Produktion von Elektroautomobilen nach der Lizenz des Franzosen Louis Kriéger.

Folgerichtig initiierte Wiegand am 17. Mai 1906 die Gründung der Norddeutsche Automobil und Motoren AG (NAMAG) zur Produktion von Elektro-Automobilen und zur Entwicklung von Bootsmotoren. Die Firmenleitung übertrug er Friedrich Kübler,<sup>215</sup> während Sigmund Meyer den Elektro-Bereich übernahm.

Daraus folgte die Entwicklung von Gleichstrommotoren und Dynamos, da diese für den Betrieb von Elektroautomobilen unentbehrlich waren. Die schlechten Produktionsbedingungen in den maroden Fabrikhallen und das damit verbundene Aufbegehren der Arbeiterschaft führten zu Plänen, diesen Produktionsstandort an der Stephanikirchenweide aufzugeben<sup>216</sup>. Nun gingen Wiegand, Meyer und Kübler daran, einen neuen Standort für die geplante Automobilproduktion zu finden.

---

<sup>214</sup> Fotoausschnitt: Hans Sigismund Meyer bei der Eröffnung der Bremischen Polizeiausstellung am 29. Januar 1927 in den Centralhallen, StaB 10,B Kartei -3159

<sup>215</sup> Der Ingenieur Friedrich Kübler war davor Ingenieur bei den Autobauern Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach

<sup>216</sup> Nach Arbeitsniederlegungen beschloss die Betriebsleitung am 1. Juli 1905 die Aussperrung der Arbeitnehmer, die am 6. Juli wirksam wurde. Der Arbeitskampf endete am 13. Juli 1905.

Die Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik produzierte nach wie vor Hilfsmaschinen für den Schiffsbau. 1911 gingen aus der NMA die Atlas-Werke hervor. Erst in den 30er Jahren trennte sich der Norddeutsche Lloyd von den Atlas-Werken, die nun von Hugo Stinnes und 1965 vom Krupp-Konzern übernommen wurde.

In seinen Lebenserinnerungen bezeichnete Wiegand die Schwerpunktverlagerung der NMAF in Richtung der Elektrotechnik als Ausgangspunkt für die Entwicklung der Elektromobilität.

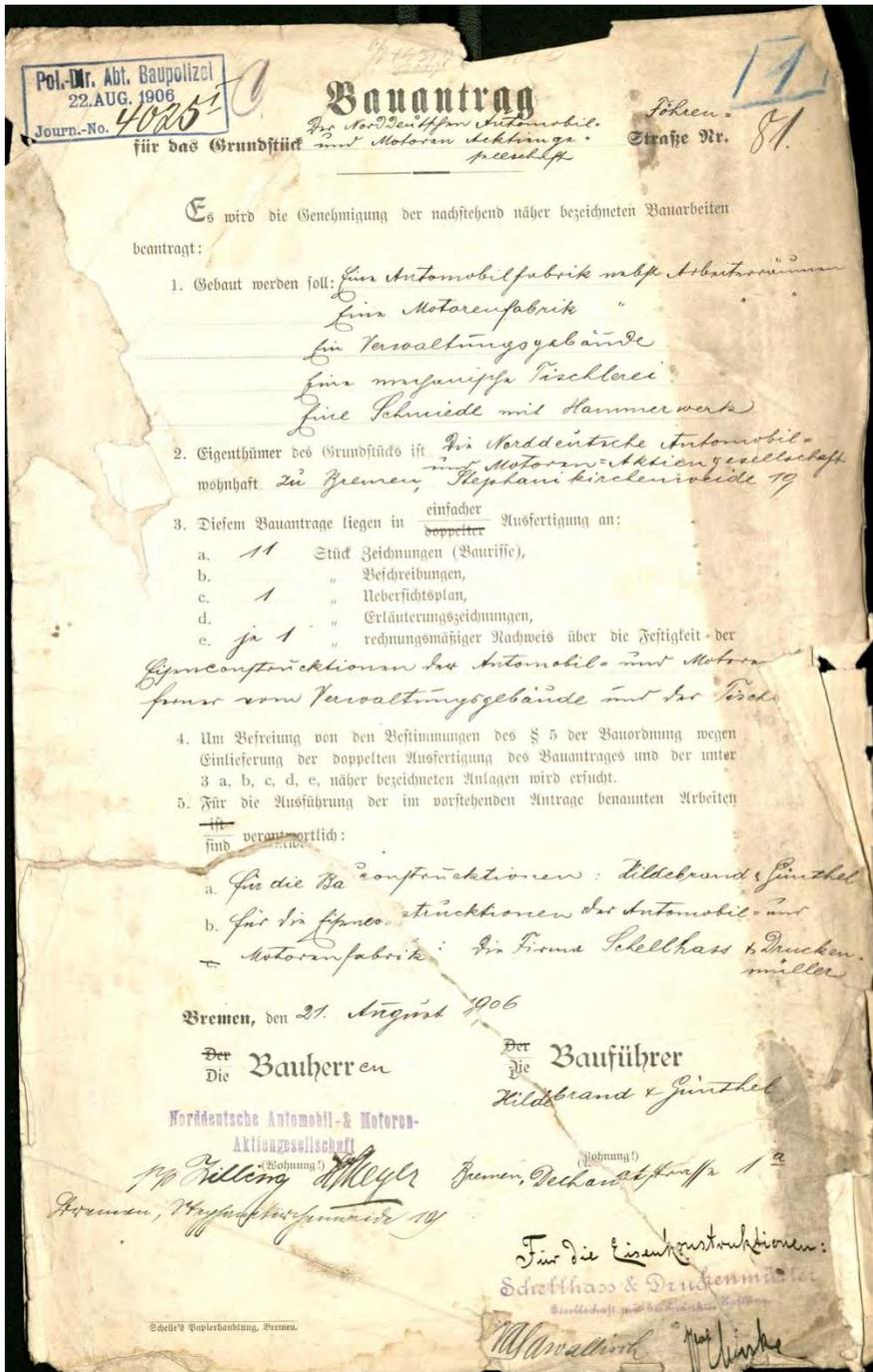
## **Hastedt- ein neuer Industriestandort entsteht**

Heinrich Wiegand hatte die Abfuhr seiner Idee des Betriebs einer Bremer elektrischen Straßenbahn nicht vergessen. Immerhin hatte er sich Wiegand aus den USA die Patente für den Bau von elektrischen Straßenbahnen und deren Stromnetzen gesichert. Zu dem Zweck hatte Wiegand mit einigen Partnern die Union Elektrizitäts-Gesellschaft gegründet. Diese Gesellschaft sollte in den folgenden Jahren zahlreiche Elektrische Straßenbahnnetze in Deutschland und im Ausland aufbauen. Folgerichtig plante Wiegand neben dem Bau von Automobilen und elektrischen Motoren auch den Bau von Straßenbahnen.

Für den Masterplan von Wiegand, nämlich sowohl eine Automobilfabrik als auch ein Werk für Elektromotoren und eine Waggonfabrik war das bisherige Gelände im Hafengebiet deutlich zu klein. Mit der Eingemeindung Hastedts zu Bremen im Jahr 1903 ergab das etwa 100 Morgen große „Hastedter Sandfeld“ hierfür einen idealen Standort: Südöstlich und weit entfernt von der Stadtmitte würden kein Lärm der Dampfhämmer und Rauch der Fabrikschlote die Bewohner stören. Zudem bot das Gelände Expansionspotential, und die „Erleuchtungs- und Wasserwerke Bremen“ hatten 1905 am Hastedter Osterdeich mit dem Bau eines Drehstromkraftwerkes begonnen, das dann den benötigten Strom ortsnahe liefern würde. Der Norddeutsche Lloyd sicherte sich 1906 das Areal in der Hastedter Feldmark zwischen dem Weserdeich und dem Alten Postweg. Wiegand erlangte im gleichen Jahr die Zustimmung des Bremer Senats für den Bau der erforderlichen Fabrikhallen. Der Kleinen Bulten war inzwischen bis zur Höhe des Deiches aufgeschüttet, das Elektrizitätswerk und das Weserwerk waren im Bau. Auch waren neue Straßen, wie die Pfalzburger- und die Föhrenstraße angelegt worden, und schon 1902 hatte Bremen 159.000 Mark für die Kanalisation in Hastedt bereitgestellt, dass somit die Grundvoraussetzung für eine private und industrielle Bebauung geschaffen worden war.<sup>217</sup> Im Vorfeld der Baumaßnahmen regelte ein Vertrag mit dem Bremer Staat, dass ausschließlich das neu errichtete Elektrizitätswerk den erforderlichen Wechselstrom für die neuen Fabriken liefern sollte, was natürlich Wiegand und Meyer entgegenkam, denn für eine moderne Industrieanlage wie sie die Beiden planten, war man auf die Nutzung von Wechselspannung angewiesen. Der Kauf der erforderlichen Grundstücke sollte dann erfolgen, wenn eine erste verbindliche Baugenehmigung der Bremer Behörden vorlag.

---

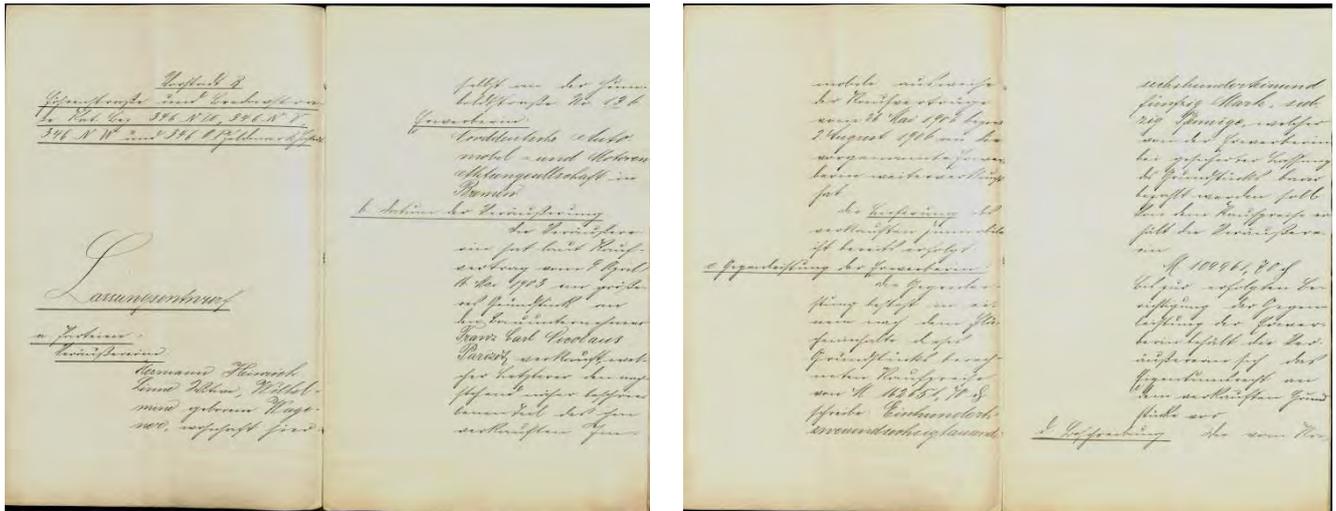
<sup>217</sup> Vergl. Wanja a.a.O. S. 235



Bauantrag vom 21. August 1906 <sup>218</sup>

Nachdem die Bauerlaubnis am 5. November 1906 erteilt worden war, kam es am 15. November 1906 zum Kaufvertrag über den Erwerb der vier rechts und links der Föhrenstraße gelegene Grundstücke (346 NU, NV, NW und OP) mit einer Gesamtgröße von 30.689qm für insgesamt 162.651 Mark. Die Verkäuferin war die Nordwestdeutsche Terraingesellschaft des Bauunternehmers Nikolaus Parizot. Wilhelmine Linne, die 1903 die Grundstücke an Parizot zur Vermarktung übertragen hatte, erhielt von der Verkaufssumme 109.961,70 Mark.

<sup>218</sup> StaB 4,125-11866 Bauantrag über den Bau „Automobilfabrik nebst Arbeitsräumen, einer Motorenfabrik, ein Verwaltungsgebäude, eine mechanische Tischlerei, eine Schmiede mit Hammerwerk.



Kaufvertrag vom 6. November 1906 über die Grundstücke der NAMAG <sup>219</sup>

Anfang 1907 wurde mit dem Bau der Fabrikhallen für die NAMAG an der Föhrenstraße begonnen. Wenig später, im Sommer 1907, kam es zur Umstrukturierung der Norddeutschen Maschinen und Armaturenfabrik, was zur Ausgliederung der Elektrotechnischen Abteilung führte, die nun ebenfalls nach Hastedt umgesiedelt wurde, um dort die Motoren für die Elektroautomobile, Elektromaschinen und Generatoren zu bauen. Sie ließ sich auf der anderen Straßenseite der NAMAG an der neu angelegten Föhrenstraße nieder (heute: Woltmann). Südöstlich der Elektrotechnischen Abteilung errichtete schließlich die Norddeutsche Waggonfabrik 1907 großräumige Fabrikhallen zur Produktion von Straßenbahnen und Eisenbahnwaggons.

Auch ist es Wiegands Initiative zu verdanken, dass die „Bremer Carosseriewerke vormals Louis Gaertner“ nach Hastedt kamen, um für die von der NAMAG produzierten Fahrzeuge die Karosserien zu bauen.

Dem kämpferischen Wiegand und dem Elektro-Pionier Sigismund Meyer sind es zu verdanken, dass Bremen zum wichtigen innovativen Produktionsstandort für die Elektrotechnik und Automobilproduktion wurde. Angefangen mit der Norddeutschen Automobil und Motoren AG (NAMAG), über die Hansa-Lloyd-Werke, bis hin zu Borgward und Mercedes-Benz, der heute größter Arbeitgeber in Bremen ist, waren es Wiegand und Meyer die die Automobilproduktion in Bremen begründet haben. Hastedt wurde damit nach dem Rheinland und Berlin zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum dritten Zentrum für den Elektroautomobilbau in Deutschland.

<sup>219</sup> StaB 4,45-1-VR75 Bl. 400

## Pioniere des Automobilbaus

1886 baute Carl Benz mit dem Benz Patentwagen Nummer 1 das erste real nutzbare mit einem Benzinmotor ausgestatte Automobil.



Patent Motorwagen Nummer 1 von Carl Benz (1886) Foto: Mediaseite Mercedes-Benz

Kurze Zeit später folgten in Cannstadt bei Stuttgart Wilhelm Maybach und Gottlieb Däumler (Daimler) mit weiteren Modellen, so wie in Wien der Erfinder Siegfried Marcus. 1888 baute die Maschinenfabrik Andreas Flocken in Coburg das erste bisher bekannte deutsche Elektroauto.



Nachbau des Flocken Elektrowagen (1888) Foto: Franz Haag

Durchweg handelte es sich bei diesen ersten Automobilen um klassische Droschken mit Motorantrieb. Das bedeutete, dass die Kutschen- und Droschkenmanufakturen sich den neuen Herausforderungen stellten, um ihre Produkte in Motorwagen umzuwandeln. Der „Kutscher“ saß nach wie vor auf dem Bock, hielt aber nun keine Zügel mehr in der Hand, sondern bediente eine Lenkkurbel.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts verdrängte das Automobil mehr und mehr das Pferdefuhrwerk als Fortbewegungs- und Transportmittel.

## **Die Norddeutsche Automobil und Motoren A.G. (NAMAG)**

### **Bremens erste Automoblifabrik**

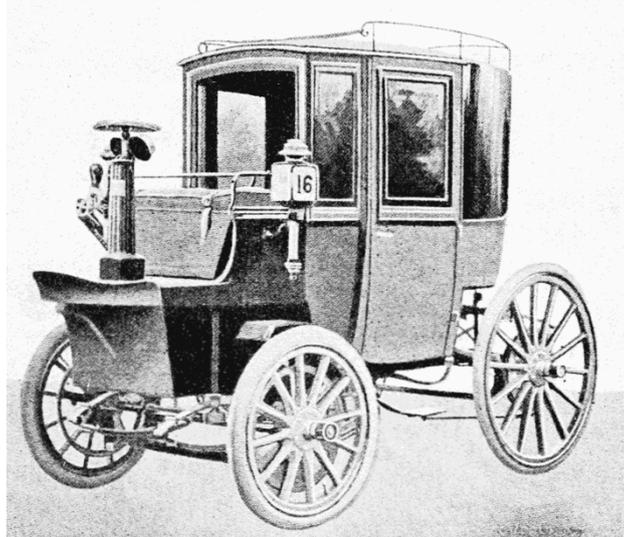
Wie schon an anderer Stelle ausgeführt, entwickelte Heinrich Wiegand gemeinsam mit dem Elektropionier Sigismund Meyer unter dem Schirm des Norddeutschen Lloyd einen Plan für den Bau einer Automobilfabrik in Bremen.<sup>220</sup> Am 17. Mai 1906 kam es zur Gründung der Norddeutschen Automobil- und Motoren AG (NAMAG). In der NAMAG sollten vornehmlich Automobile mit Elektroantrieb, aber in geringerem Maße auch Benzinfahrzeuge gebaut werden. Das Grundkapital von 2.250.000 Mark wurde mit Hilfe von Aktien über je 1.000 Mark unter der Aufsicht der Deutschen Nationalbank Bremen sichergestellt. Aufsichtsratsvorsitzender war Georg Heinrich Plate vom Norddeutschen Lloyd. Im Vorstand saßen Dr. Heinrich Wiegand, Sigismund Meyer, Senator Dr. Heinrich Meyer und Friedrich Kübler (bis 1910). Sigismund Meyer wurde zum technischen Direktor der NAMAG eingesetzt. Meyer hatte während seiner Tätigkeit bei der Firma British Thomson-Houston im englischen Rugby Erfahrungen im Bau von Elektromotoren sammeln können. Auch wurde dort schon mit Antrieben für Straßenbahnen experimentiert.<sup>221</sup> Als Produktionsstätte hatte zunächst noch die Werkstatt der NMAF an der Stephanikirchenweide 19 gedient. Im September 1906 arbeiteten Meyer und ein Kollegium aus Ingenieuren an der Weiterentwicklung von Elektromotoren. Ein Meister mit einem Dutzend Arbeitern halfen bei der technischen Umsetzung der Ideen. Unter anderem ging es auch darum, wie der Bau von Elektro-Automobilen realisiert werden könnte. Es stellte sich heraus, dass es an Erfahrung für den Bau von Elektro-Automobilen fehlte. Man setzte sich mit den verschiedenen schon vorhandene Antriebs- und Aufbausysteme für Elektromobilität auseinander. Auch wenn schon die in Coburg ansässige Maschinenfabrik Andreas Flocken bereits 1888 in Deutschland eine erste vierrädrige Elektrokutsche produziert hatten, entschieden sich Meyer und sein Team nach eingehender Prüfung für das französische „System Kriéger“. Die Rechte hierfür lagen bei der „Compagnie Parisienne des Voitures Electriques Systeme Kriéger“. Gegen ein Paket mit 450 Aktien (je 1.000 Mark) erhielt die NAMAG die Rechte und Patente für die Produktion von Elektro-Automobilen mit dem System Kriéger. Das französische Unternehmen war zu Beginn des 20. Jahrhunderts die treibende Kraft in der Entwicklung der Elektromobilität<sup>222</sup>.

---

<sup>220</sup> Verg. Arnold Petzet: Heinrich Wiegand a.a.O. S. 193/94

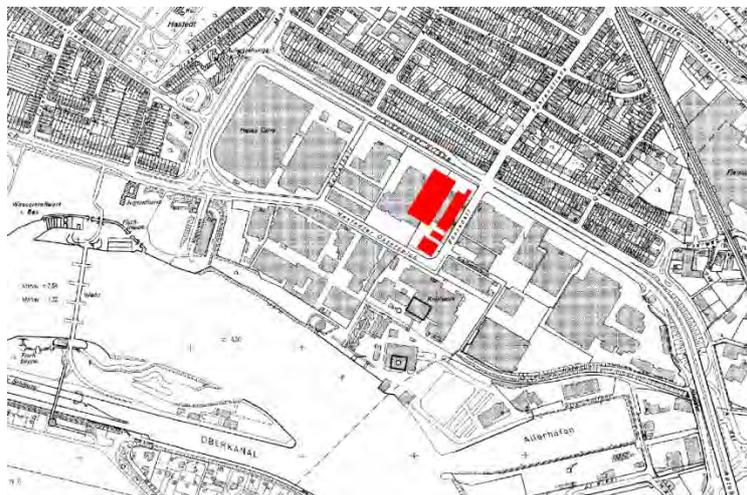
<sup>221</sup> Schon während der Nordwestdeutschen Industrieausstellung fuhr in Bremen eine Straßenbahn mit einem Antrieb von Thomson-Houston.

<sup>222</sup> Louis Antoine Kriéger (1868-1951) hatte schon 1895 ein Fahrzeug mit einem Elektro-Vorderradantrieb mit einer Reichweite von 30 Km auf den Markt gebracht. Kriéger konnte bis 1908 nahezu 1.200 Fahrzeuge und zahlreiche Lizenzen des „Systeme Kriéger“ verkaufen. 1909 ging das Unternehmen in Liquidation.



Krieger Coupe hauptsächlich als Droschke produziert (um 1900)<sup>223</sup>

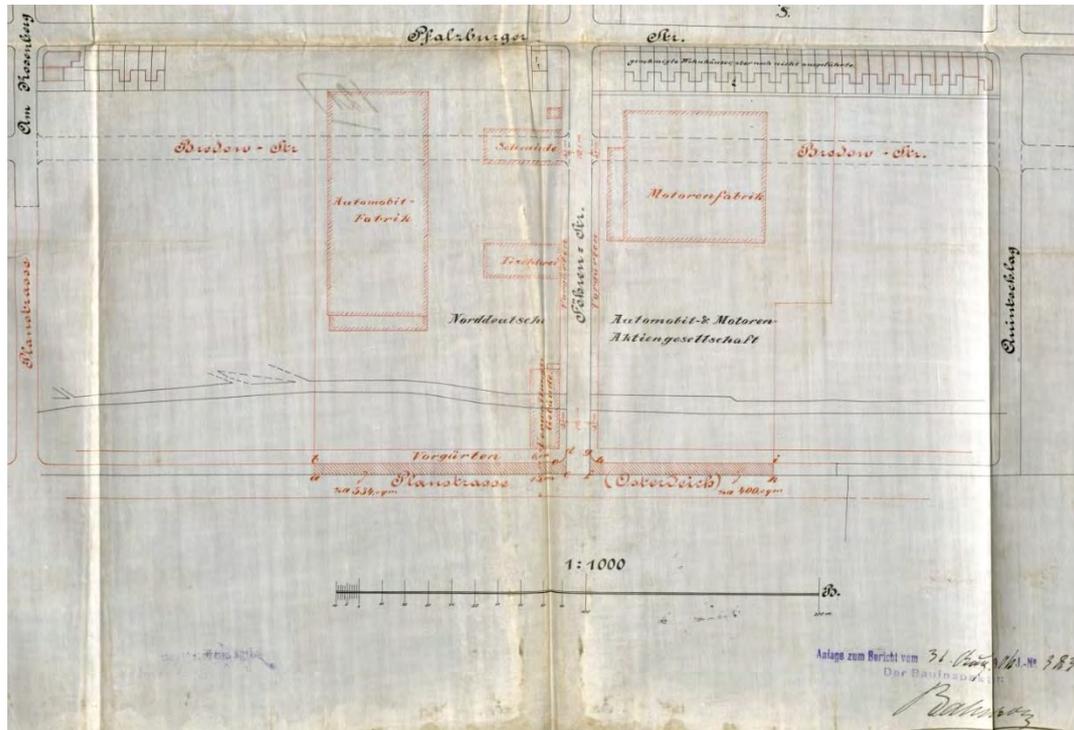
## Die NAMAG und die Elektromobilität



Nachdem in Hastedt ein geeignetes Areal für die Umsetzung von Wigands Masterplan einer Automobilfabrik nebst Zulieferbetrieben und einer Waggonfabrik zu bauen, begann man Anfang 1907 mit dem Bau der Fabrikhallen. Schon im August 1906 hatte das Architekturbüro Hildebrand und Günthel,<sup>224</sup> mit der Planung der neuen Fabrikanlage rechts und links der gerade angelegten Föhrenstraße begonnen. Dabei wurden von den Architekten neben der NAMAG auch die Standorte der Elektrotechnischen Betriebe, der Norddeutschen Waggonfabrik und den Bremer Carosseriewerken Louis Gaertner festgelegt.

<sup>223</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Krieger\\_Company\\_of\\_Electric\\_Vehicles](https://en.wikipedia.org/wiki/Krieger_Company_of_Electric_Vehicles)

<sup>224</sup> Carl Adalbert Günthel (geb. 1870) hatte mit Otto Wilhelm Hildebrand eine Bürogemeinschaft am Sielwall 42 gegründet (Gebäude unter Denkmalschutz). Das Architekturbüro war bekannt für seine Industriebauten. Das ab 1906 errichtete Kaffee-Hag-Werk II (früher Ölmühle Groß-Gerau-Bremen, ebenfalls eine Wiegand-Gründung) mit seinem Marmorsaal und das 1914-15 erbaute „Kaffee-Hag-Werk I“ stehen heute unter Denkmalschutz. Sie bauten auch die Kunerol-Margarinefabrik in Hastedt.



Erste Planung der NAMAG und der Motorenwerke vom 31. August 1906 <sup>225</sup>

Wie schon vorher erwähnt, wollte Wiegand die Produktion „entflechten“ und zunächst drei voneinander unabhängige Betriebe gründen, die aber eng zusammenarbeiten sollten. Da es Meyer und Kübler an Erfahrung für den Aufbau von Karosserien der produzierten Fahrzeuge fehlte, konnte man den Karosseriebauer Louis Gaertner dazu gewinnen.

Später schrieb Wiegand in seinen Erinnerungen:

*„Mit der Errichtung der Norddeutschen Automobil- und Motorenfabrik, welche in Anlehnung an die Elektrotechnische Abteilung der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik erfolgte, haben wir, wie es scheint, einen aussichtsreichen Schritt getan, um auch auf diesem Gebiete durch Qualitätsarbeit einen Vorsprung vor der Konkurrenz zu gewinnen. Die Norddeutsche Automobil- und Motorenfabrik ist wiederum die Veranlassung zur Errichtung von zwei weiteren industriellen Unternehmungen geworden, der Norddeutschen Waggonfabrik und der Bremer Karosseriefabrik, die in Gemeinschaft mit der Elektrotechnischen Abteilung der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik und der Norddeutschen Automobil- und Motorenfabrik ein neues Industrieviertel in Verbindung mit dem von dem Bremer Staate am oberen Ende des Osterdeichs errichteten Wehr geschaffen wurde“<sup>226</sup>*

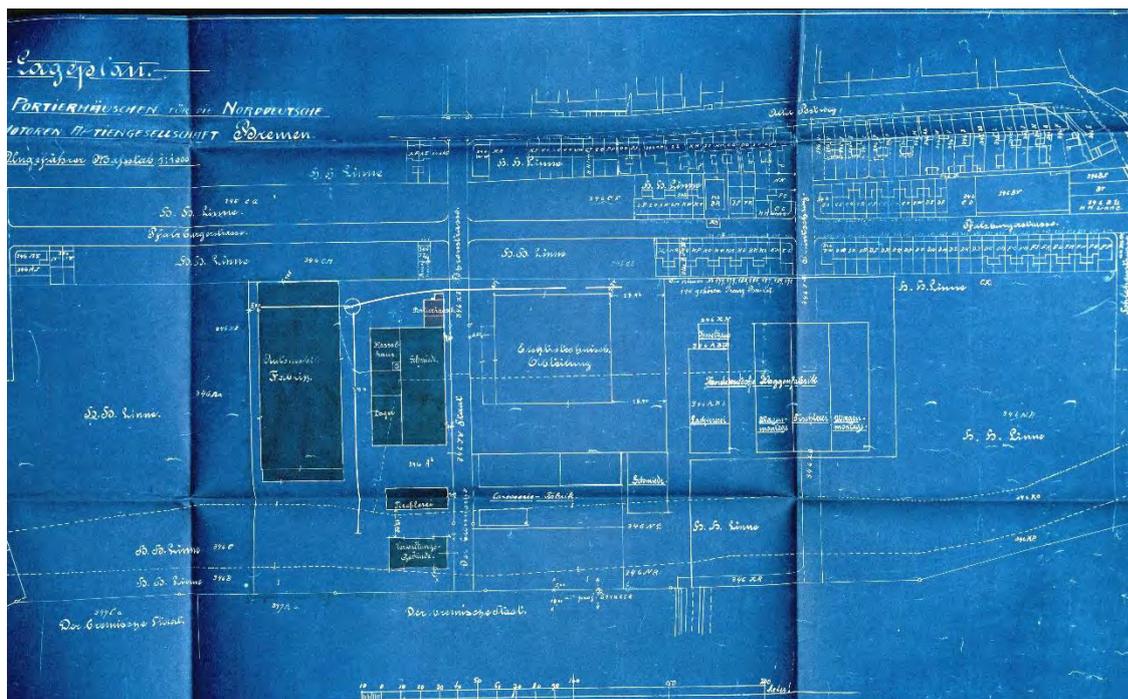
Die Produktionspalette sollte sowohl den Bau von Droschken und luxuriösen Personenkraftwagen mit Elektro- oder Benzinantrieb als auch die Produktion von Lastkraftwagen und Omnibussen umfassen, die man in Kooperation mit der Norddeutschen Waggonfabrik bauen wollte. Die Elektrotechnische Abteilung produzierte die Elektromotoren für die Elektrofahrzeuge und die „Carosseriewerke Louis Gaertner“ sorgten für den Aufbau der Personenkraftwagen.

<sup>225</sup> StaB 4,125-11866 Lageplan

<sup>226</sup> Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild Hrg. Arnold Petzet Bremen 1932. Seite 193-194

Nach dem Erwerb der Grundstücke und der Erteilung der Baugenehmigungen begannen Anfang 1907 die Bauarbeiten für die vier Fabriken. Schon im Frühsommer waren die Hallen der NAMAG fertiggestellt, vom 27. Bis 29. Juni 1907 zog man von der Stephanikirchenweide in die neuen Fabrikhallen in Hastedt und die Produktion von Personen- und Nutzfahrzeugen konnte beginnen.

Wie schon erwähnt kam es nach mehrfachen Abänderungen der Baupläne im Januar 1907 zum Bau der Fabrikhallen. Das erworbene Fabrikgelände zwischen dem neu gebauten Hastedter Osterdeich und der Pfalzburger Straße, nordwestlich der Föhrenstraße war annähernd 20.000 qm groß. Davon wurden insgesamt 8876 qm überbaut, weil einige Gebäude mehrgeschossig angelegt waren, ergab sich eine Arbeitsfläche von 10.278qm.



Lageplan von Hildebrand & Günthel vom 4. Februar 1907 mit allen Betrieben und dem Gleisanschluss

Das Architektenbüro Hildebrand & Günthel war vor allem für seine Industriebauten bekannt. Der von Carl Adalbert Günthel 1910 errichtete Silo der Rolandmühle in Bremen war damals mit seinen 45m Höhe der höchste Industriebau Deutschlands. Nachdem Heinrich Wiegand die Ölmühle Groß-Gerau nach Bremen geholt hatten, war es das Büro Hildebrand & Günthel das die erforderlichen Fabrikgebäude im Holz- und Fabrikenhafen errichteten.<sup>227</sup> Nach dieser erfolgreichen Zusammenarbeit beauftragte Wiegand das Architektenduo mit der Planung des gesamten Fabrikkomplexes auf dem Hastedter Sandfeld.

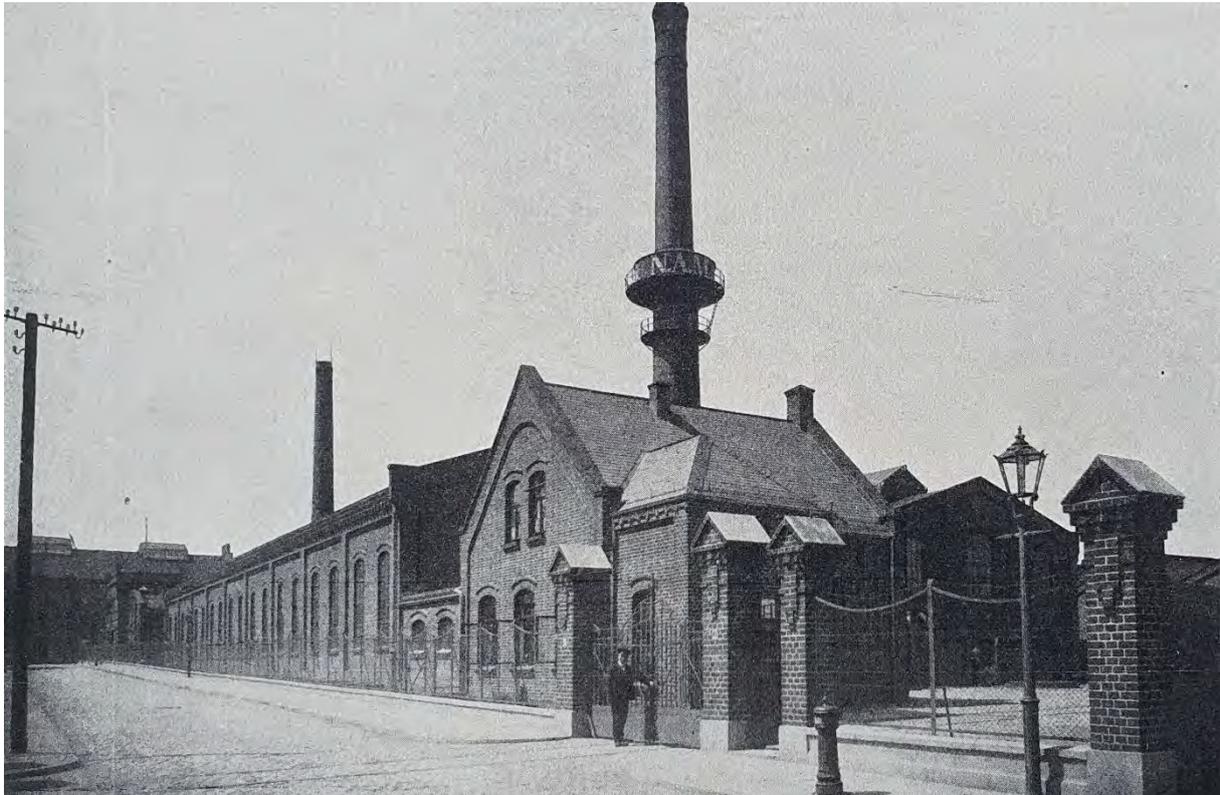
Der düsteren Enge der Fabrikhallen auf der Stephanikirchenweide setzten Hildebrand & Günthel eine für die damalige Zeit fortschrittliche Fabrikarchitektur entgegen. Nicht nur, dass durch große Fenster und Oberlichter für ausreichendes Tageslicht der Produktionsstätten sorgten, dass Kantinen und Wasch-räume vorhanden waren, auch waren sämtlich Räume am Dampfheizungsnetz angeschlossen, dass von den Heizkesseln der Schmiede betrieben wurde. Die meisten Fabrikhallen wurden als Shedbau ohne Obergeschoss ausgeführt.

Deutlich stabiler wurde der Bau der Schmiede entlang der Föhrenstraße geplant, da sie den Vibrationen der Dampfhammer standhalten mussten.<sup>228</sup>

<sup>227</sup> Vergl. [https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96lm%C3%BChle\\_Gro%C3%9F-Gerau-Bremen](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96lm%C3%BChle_Gro%C3%9F-Gerau-Bremen) Das Architektenbüro Otto Wilhelm Hildebrand und Carl Adalbert Günthel hatte ihren Sitz im (heute denkmalgeschützten) Haus am Sielwall 42.

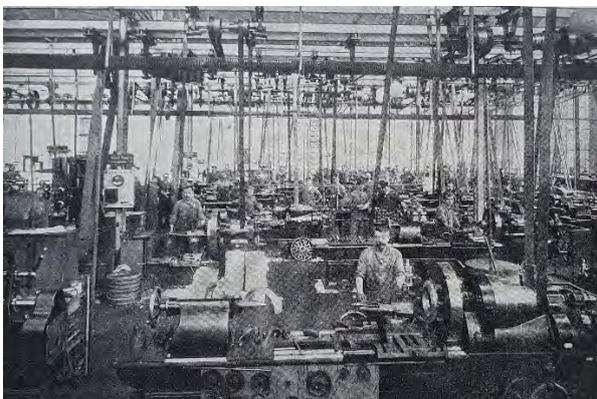
<sup>228</sup> Verg. Kapitel über die NAMAG-Schmiede

Neben der Schmiede, an der Föhrenstraße befand sich der eigentliche Zugang zum Fabrikgelände mit einem Pförtnerhaus und längs der Pfalzburger Straße die Wasch- und Umkleideräume und die Kantine für die Arbeiter.

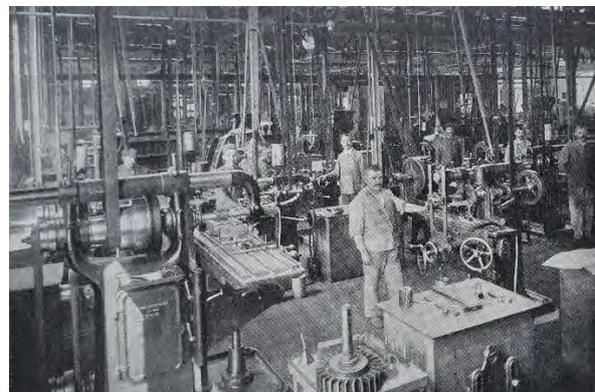


**Blick in die Föhrenstraße. Gleisanlage, Pförtnerhaus und Schmiede. Links im Hintergrund das Elektrizitätswerk**

Zwischen dem Pförtnerhaus und der Pfalzburger Straße bis hinein in die Montagehalle verliefen Bahngleise, die eine Verbindung zum preußischen Schienennetz am Hemelinger Bahnhof herstellten.<sup>229</sup> Auf diese Weise konnten die erforderlichen Produktionsmittel herangeschafft, und die fertigen Fahrzeuge abtransportiert werden. Da die Gleise auch durch die Norddeutsche Waggonfabrik und die Elektrotechnischen Betriebe verliefen, konnten sie auch zum Transport der Elektromotoren für die Elektro-Automobile und für die Anlieferung der Aufbauten für Omnibusse genutzt werden.



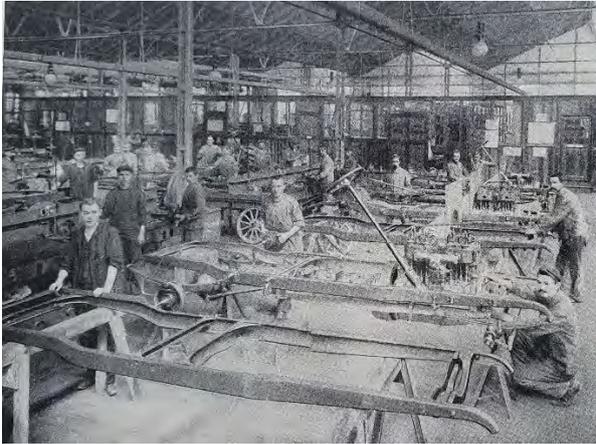
**Dreherei**



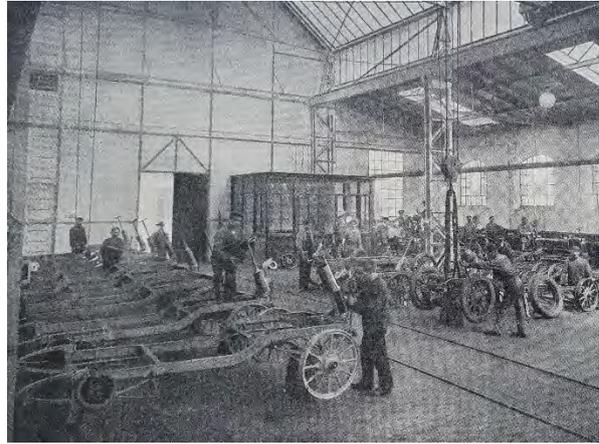
**Fräserei**

<sup>229</sup> Den Gleisanschluss teilte man sich mit den Elektrizitätswerken, die schon am 30. Juni 1906 einen entsprechenden Antrag bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Münster gestellt hatte. In Höhe der Grenzappel wurden die beiden Gleisstränge zusammengeführt.

Die 100m lange und 42m breite Produktionshalle mit einem Sheddach beherbergte unterschiedliche Abteilungen, wie Dreherei, Schlosserei und den Montagebereich für die Elektro- und Benzinauto-mobile. Hier wurden die Fahrzeugrahmen und Chassis gebaut, die Benzinmotoren hergestellt und die Elektromotoren eingebaut. Die Nutzfahrzeuge wurden hier komplett gefertigt, während die PKW, wie schon erwähnt, von den Karosseriewerken Louis Gaertner auf der anderen Seite der Föhrenstraße mit Karosserien versehen wurden. Schienen und Laufkatzen stellten den innerbetrieblichen Transport sicher.

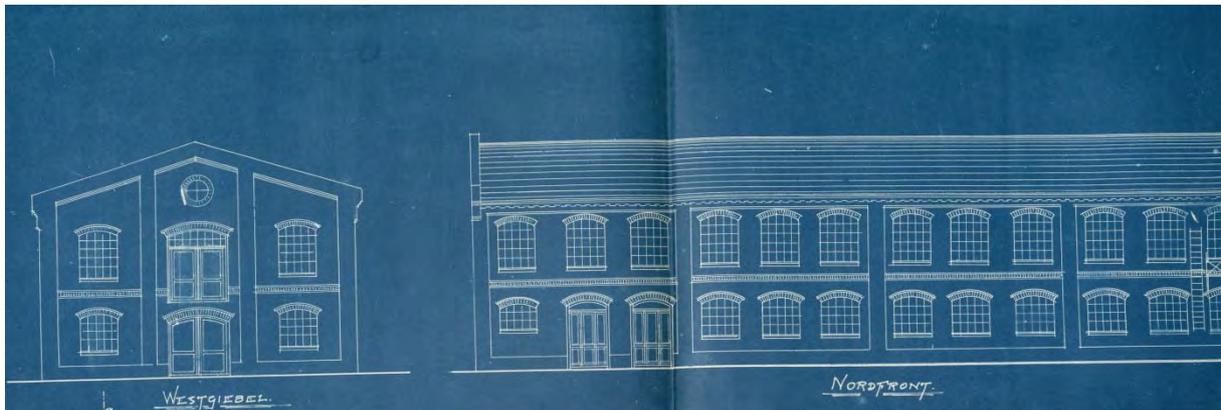


Rahmehbau für Benzinautomobile



Halle mit Bahngleisen für die Montage der Elektromobile

Da die Rahmen der Fahrzeuge durchweg aus Holz hergestellt waren und auch Holzmodelle für die Karosserieteile hergestellt werden mussten, wurde gegenüber der Einfahrt von Karosseriebau Gaertner (Heute Ogohaus) die zweistöckige Tischlerei erbaut. Wie die „Biographisch-Historischen Blätter“ erwähnen, waren sie „mit einer ausreichenden Anzahl von Holzbearbeitungsmaschinen“ ausgestattet. Weitere Informationen liegen über das Gebäude und den Tätigkeiten nicht vor, wohl aber einige Fotografien.



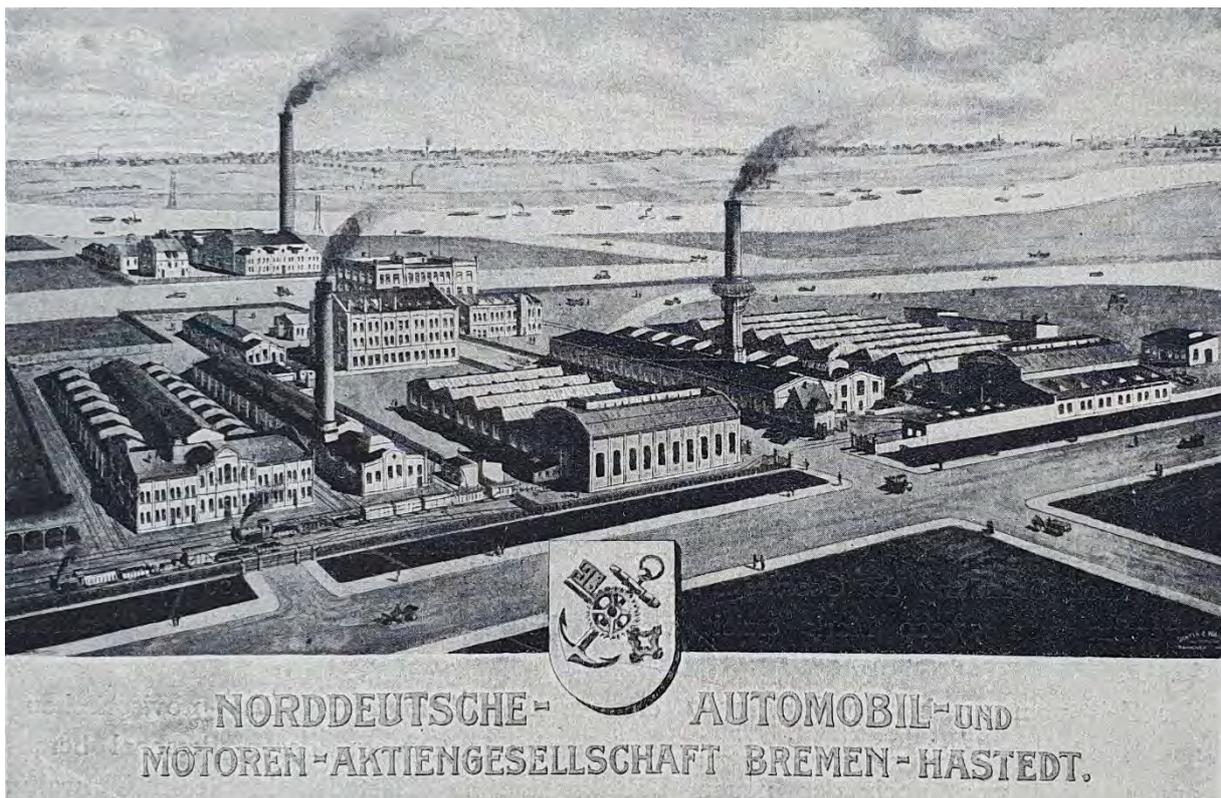
Aufriss der Modelltischlerei. Architekturbüro Hildebrand & Günthel, März 1907



**Modelltischlerei (1.Etg.)**

Neben der Tischlerei, an der Ecke Föhrenstraße und Hastedter Osterdeich befand sich das Verwaltungsgebäude des Unternehmens.

Sucht man heute nach Spuren der NAMAG, so ist lediglich das Gebäude der Schmiede in fast ursprünglicher Form und Größe erhalten geblieben. In ihr wird heute ein Fitnesscenter betrieben. Die letzten Reste des Schienenanschlusses an der Pfalzburger Straße, vor dem Autohändler Woltmann, wurden erst 2021 herausgerissen. Die Föhrenstraße und der Hastedter Osterdeich in ihrem Verlauf und ihrer Breite vollständig erhalten, während an der 1904 angelegt Pfalzburger Straße Anfang der 60er Jahre eine komplette Häuserreihe für den Ausbau des Autobahnzubringers weichen musste.



**Alle Betriebe der NAMAG** (von links: Norddeutsche Waggonfabrik, Elektrotechnische Abteilung, NAMAG, hinten das Kraftwerk, davor die Carosseriewerke Louis Gaertner) Werbeanzeige von 1908<sup>230</sup>

An das „Mutterunternehmen“, den Norddeutschen Lloyd erinnert der Markennamen „Lloyd“ sowohl der Elektromotoren als auch der Fahrzeuge

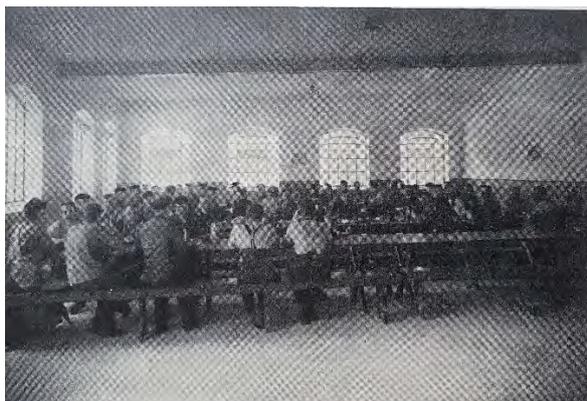
<sup>230</sup>StaB Lesesaal Buch Ae-26aks Bildband „Altbremen“. Weihnachtsgabe des H.M. Hauschild Verlags 1908

## Einblicke in die Produktion der NAMAG

Die NAMAG beschäftigte in dieser Zeit 300 Arbeiter, 30 technische und 25 kaufmännische Angestellte. Dem Personal wurde am 17. Oktober 1917 die „Englische Arbeitszeit“, also ein 8-Stundentag zugesichert. Bemerkenswert ist, dass die NAMAG ihre Arbeiter und Angestellten krankenversichert hatte, die ihnen beim krankheitsbedingtem Ausfall Unterstützung zukommen ließ. Die Arbeitsabläufe waren noch durchweg manuell, obwohl in Deutschland die Hannoversche Firma Bahlsen bereits 1905 die Fließbandarbeit eingeführt hatte. Dafür war aber die Arbeitskontrolle umso ausgefeilter, indem die Arbeitszeit mit den damals modernsten Stechuhren der Württembergischen Uhrenfabrik Bürk kontrolliert wurde. Ansonsten gab man sich fürsorglich, indem man beispielsweise in den einzelnen Betriebsstätten Möglichkeiten schuf, um mitgebrachte Speisen und Getränke aufwärmen zu können.<sup>231</sup>



Bundy-Uhr (um 1910) der Württembergischen Uhrenfabrik Bürk.<sup>232</sup>



Kantine der NAMAG



Wasch- und Umkleideraum

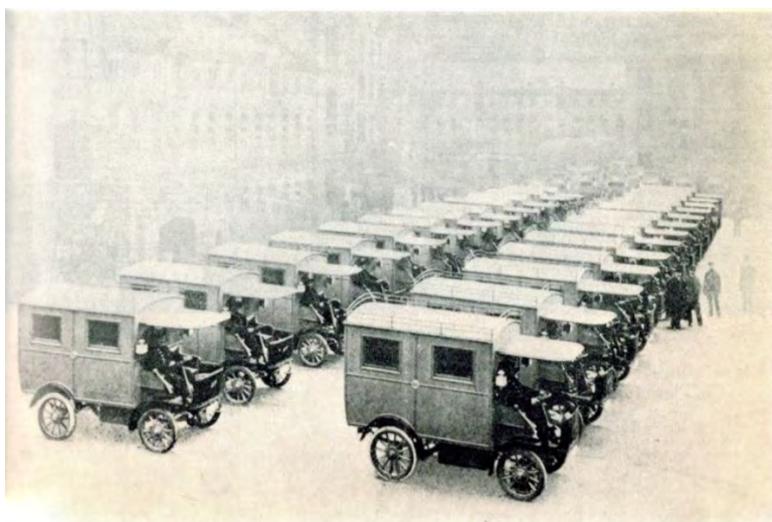
<sup>231</sup> Diese und die folgenden Informationen sind den „Historisch Biographischen Blättern“ (Eckstein Biographischer Verlag Berlin 1906-11) entnommen (Archiv Steinbrecher)

<sup>232</sup> Bürk baute dieser Kontrolluhren in Lizenz der Amerikanischen Firma Bundy ((Abb. Uhrenmuseum Villingen-Schwenningen)

Schon im Dezember 1907 konnten an die Stadt Bremen zwei mit Elektromotoren versehene Kranken-transportfahrzeuge und zwei Postwagen an Köln ausgeliefert werden.



Lloyd-Elektrowagen 1907.  
(Allgemeine Automobilzeitung Nr. 46/1907)



NAMAG-Postwagen (1908)

Als einer der ersten erhielt der Kaiser am 1. Januar 1908 eines der Lloyd-Krieger Elektro-Luxusfahrzeuge geliefert. Es hatte einen Aktionsradius von 120 Kilometern, die Höchstgeschwindigkeit war 36 kmh. Im Mai 1908 weitere Postwagen für Berlin und eine erste Lieferung von Lastkraftwagen mit Elektromotoren.

**NORDEUTSCHE AUTOMOBIL- & MOTOREN-AKTIENGESELLSCHAFT BREMEN**

---

**„Krieger“ Elektromobile**  
 Luxuswagen, Landseils, Limousinen,  
 Phaetons zum Selbstfahren, Droschken,  
 Lieferungs- und Lastwagen, Omnibusse.  
 Spezialchassis für Krankentransport,  
 Feuerwehrzwecke, Postwagen etc. etc.

**„Lloyd“ Mixte Wagen**  
 (Benzinmotor mit elektrischer Kraft-  
 übertragung) System Krieger. Für  
 Personen- und Lasten-Beförderung.

**„Lloyd“ Benzinwagen**  
 4 Zylinder, 10/16 und 22/30 P.S., für  
 Touren- und Lastwagen, Omnibusse.

---

Fabrik: **BREMEN—HASTEDT**  
 Verkaufsstellen:  
 Berlin — München — Hamburg — Hannover — Frankfurt a. M.  
 Wiesbaden — Dresden — Leipzig — Köln — Düsseldorf — Breslau

Werbeanzeigen 1907 <sup>233</sup>

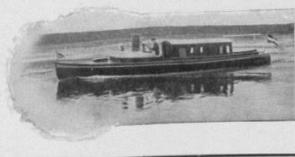
**LLOYD Automobile**



**Benzinwagen**  
 Luxuswagen  
 Droschken  
 Lieferungs-  
 Lastwagen  
 bis 5000 kg Tragkraft  
 Omnibusse, 4 Zyl. 9 - 8  
 15,30 und 22,44 P.S.



**Elektromobile**  
 Luxuswagen  
 Droschken  
 Lieferungs-  
 Krankwagen  
 Feuerwehrfahrzeuge  
 Lastwagen  
 Omnibusse



**Bootsmotoren** 2 u. 4 Zylinder  
 Moderne Konstruktion  
**Norddeutsche Automobil-  
 und Motoren-  
 Aktien-Gesellschaft, Bremen**  
 Vertreten auf der  
**Weltausstellung in Brüssel**

...und 1910<sup>234</sup>

<sup>233</sup> StaB Lesesaal Buch Ae-265aks Bildband „Altbremen“. Weihnachtsgabe des H.M. Hauschild Verlags 1907

<sup>234</sup> In „Sport im Bild 49/1910 Seite 1405 (Österreichische Nationalbibliothek Archiv (<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=sib&datum=1910&page=1421&size=45>))

Größere Lastkraftfahrzeuge der NAMAG wurden ab Mai 1908 in Dienst gestellt. Man erkannte rasch, dass die Produktion von Nutzfahrzeugen krisensicherer war, als die von Luxuskarossen. Die Motoren der Elektrofahrzeuge (Pkw, verschiedene Nutzfahrzeuge und Lkw) leisteten 10, 20 und 40PS.

Im ersten Produktionsjahr konnte durch den Verkauf von Elektro-Automobilen ein Bruttogewinn von 77.000 Mark erzielt werden. Was die Produktion von Fahrzeugen mit Benzinmotor betraf, so hatten andere deutsche Unternehmen deutlich die Nase vorn, so dass man die Entwicklung dieses Antriebssystems eher hintenan stellte.



**Lloyd Benzinauto um 1910**



**..und 1911<sup>235</sup>**

Um sich einen weiteren Absatzmarkt zu schaffen, gründete die Gesellschaft mehrere Elektromobil-Droschkengesellschaften in Deutschland, so in Hamburg, München und Düsseldorf, an die man bis Ende 1908 über 60 Taxen auslieferte. Auch für Bremen beantragte die NAMAG 1908 eine Konzession für den Betrieb von Taxen und trat der neu gegründeten Bremer Droschken-Aktiengesellschaft bei. Nachdem der Bremer Senat am 26. November 1909 Benzindroschken wegen der hohen Abgasbelastung verboten hatte, wuchs die Flotte von Elektrotaxen der Bremer Droschken AG bis 1911 auf 15 an. Ausgestattet waren die Fahrzeuge mit Batteriesätzen der Accumulatoren Fabrik AG (AFA, Vorläufer von VARTA) in Berlin.

---

<sup>235</sup> Sport im Bild ebda 1912 S. 1421



Elektrodroschke „System Krieger“ der NAMAG um 1910<sup>236</sup>

Die Karosserien für diese Fahrzeuge wurden in den benachbarten Bremer Wagen- und Karosserie-werken Louis Gaertner gefertigt, und Omnibusaufbauten stammten von der Norddeutschen Waggon-fabrik.

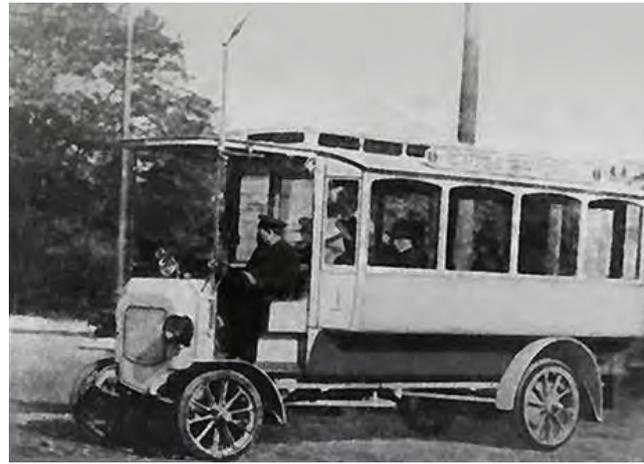
Die schwierige Wirtschaftslage dieser Jahre, möglicherweise aber auch eine falsche Firmenpolitik brachten finanzielle Engpässe. Um diese abzufedern, belieh die NAMAG ihre Hastedter Grundstücke mit einer Hypothek (Handfesten<sup>237</sup>) in Höhe von 800.000 Mark. Ein weiterer Grund für die finanziellen Probleme des jungen Betriebes lagen in der immer noch nicht fertiggestellten Schmiede, die beim Aufstellen der schweren Schmiedehämmer mit Problemen des sandigen Untergrundes zu kämpfen hatte, und für die Maschinen auch noch einige Konzessionen nicht bewilligt worden waren.

---

<sup>236</sup> Nachdem der Bremer Senat 1909 den Betrieb von Taxen mit Otto-Motoren verboten hatte, rüsteten die Betreiber von Taxiunternehmen ihre Fahrzeugflotte um. 1911 fuhren in Bremen 15 Taxen mit Elektroantrieb.

<sup>237</sup> Handfeste war ab 1900 in Bremen eine spezielle Form der Hypothek, die vor Bewilligung eine öffentlichen Ausrufung verlangte





Lloyd-Köhler Trolleybus (1910) auf dem NAMAG-Gelände und im Personennahverkehr

Glücklicherweise konnte die Dänische Post als neuer Kunde gewonnen werden und die Reichspost erwies sich auch weiterhin als treuer Kunden, indem sie für ihre Flotte Elektro-Postautos für den Zustelldienst bestellte.

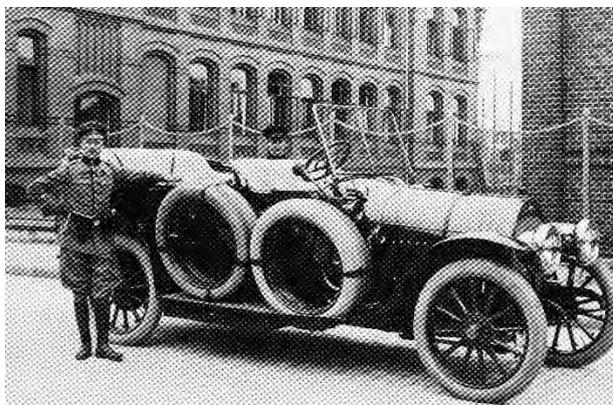
1912 sah sich die NAMAG gezwungen, die Karosseriewerke Louis Gaertner zu übernehmen, da deren finanzielle und räumliche Kapazitäten der wachsenden Produktion der NAMAG nicht folgen konnte. Die Übernahme erforderte im Februar 1912 eine Kapitalerhöhung. Bedingt auch durch den schwächelnden Absatz der NAMA-Produkte schrieb man auch weiterhin rote Zahlen, so dass die Hauptversammlung im Herbst desselben Jahres beschloss, das Kapital nochmals um 2 Millionen Mark aufzustocken. Es wurden jedoch nur 850.000 Mark gezeichnet. Schließlich brach auch noch, wie schon erwähnt, 1913 der Absatz von Elektrodroschken ein, da sie wegen der schlechten Bremer Straßenverhältnisse äußerst reparaturanfällig waren. Auch die Luxusautos fanden immer weniger Abnehmer, so dass die NAMAG und die mit ihr verbundenen Werke kaum noch ausgelastet waren und somit einer drohenden Zahlungsunfähigkeit entgehen mussten.



Werbeanzeige 1912<sup>241</sup>

<sup>241</sup> Sport im Bild ebda 1912 S. 1421

Als Wiegand am 29. März 1914 im Alter von nur 54 Jahren an einer Nierenkrankheit verstarb, fehlte dem Unternehmen zudem seine dringend benötigte Unterstützung. Ein Großteil der Aktionäre machte Wiegand für die Krise verantwortlich, da er sich durch die zahlreichen Firmengründungen vom Kerngeschäft einer Reederei zu weit entfernt hatte und zu viel Geld in diese Unternehmungen gesteckt hatte.



Sigismund Meyer als Reserveoffizier (1914) vor- und in einem Lloyd-Torpedo - Doppelphaeton

Außerdem, so ein später Kritiker, fehlten dem Unternehmen tüchtige Techniker, und die Folge war eine zunehmend verfehlte Produkt-Politik, denn die Elektrofahrzeuge deckten in dieser Zeit allenfalls eine Marktnische ab - die Zukunft gehört dem Benzinmotor. Mit Beginn des ersten Weltkriegs fehlten auch die Kautschuk-Importe, so dass die Produktion der Reifenzulieferer nahezu zum Erliegen kam. Die wenigen produzierten Reifen flossen der Kriegswirtschaft zu. Auch verlangte das Militär für die Front universell einsetzbare Fahrzeuge, und das waren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren; Elektrofahrzeuge erwiesen sich an der Front als untauglich, da es an Ladestationen fehlte, und der Aktionsradius viel zu gering war.



Werbeanzeigen1914<sup>242</sup>

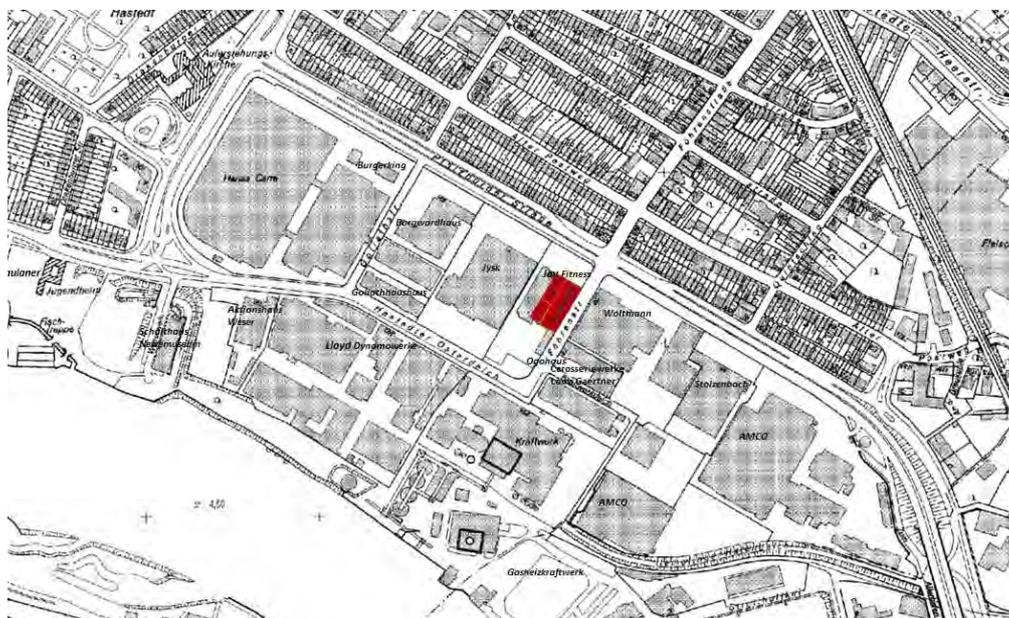
<sup>242</sup> Sport im Bild ebda 1914 S. 28 und 556

Auf Druck der Aktionäre, die auch nach fast acht Jahren der NAMAG-Gründung noch keinen Pfennig gesehen hatten, nahm die Betriebsleitung Kontakt zu den Hansa-Automobilwerken in Varel auf. Die Verhandlungen führten dazu, dass Hansa die NAMAG im Frühjahr 1914 übernahm und beide Firmen in „Hansa-Lloyd-Werke Aktiengesellschaft“ umbenannt wurden; die Geschäftsleitung der Hansa AG gab Varel zugunsten Bremens auf.



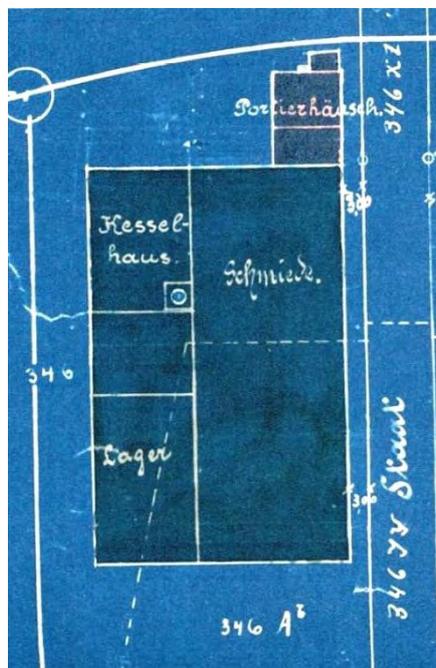
NAMAG Subventions-LKW<sup>243</sup>

## Die NAMAG-Schmiede: Von Dampfhämmern zum Fitness-Zentrum



<sup>243</sup> Subventions-Lastautos waren zivile Fahrzeuge, deren Anschaffung und Unterhalt im Zeitraum von 1908-18 von der Armee subventioniert wurden, um im Kriegsfall eingezogen werden zu können.

Noch heute ist in seiner fast ursprünglichen Form die Schmiede der NAMAG und später Hansa-Lloydwerke erhalten geblieben. An der Ecke Föhren- und Pfalzburger Straße gelegen, beherbergte das Gebäude nun das Fitness-Center Joy.



Lageplan der Schmiede an der Föhrenstraße vom 4. Februar 1907

In den ersten Planungen von 1906 sollte das Gebäude noch quer zur Föhrenstraße errichtet werden, erst der Entwurf des Architektenbüros Hildebrand & Günthel vom Februar 1907 konzipierte den Bau auf die Weise und Größe, wie er sich uns noch heute präsentiert, längs der Föhrenstraße. Neben der Schmiede sollten im Gebäude ein Stahllager sowie eine Härterei und eine Vergütungsanlage untergebracht werden.

Wie schon erwähnt, hatte der sandige Boden seine Tücken. Die schweren Schmiedehämmer mit ihren wuchtigen Schlägen wirkten wie Rüttler. Um sie standsicher aufbauen zu können, waren daher aufwändige Fundamentierungsarbeiten erforderlich, die den Bau der gesamten Autofabrik erheblich verteuerte.

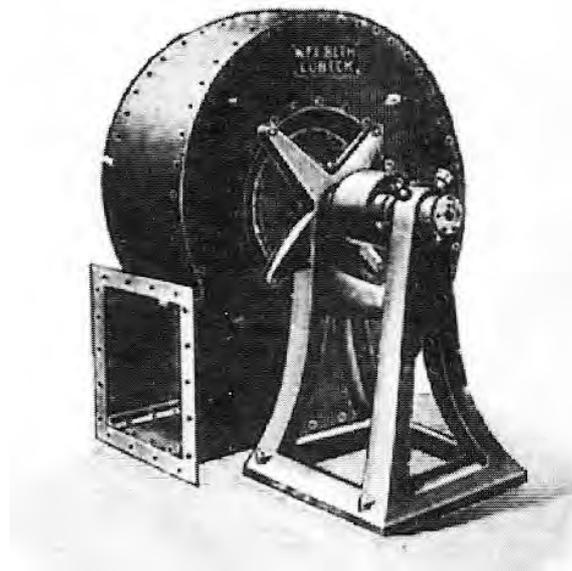
Hinzu kamen die Schmiedehämmer betreffenden Konzessionsprobleme, so dass die Automobilfabrik erst im Sommer 1908 ihre volle Auslastung erreichte.<sup>244</sup>

<sup>244</sup> Vergl. Historisch Biographische Blätter: Der Staat Bremen – Seite 350: Die NAMAG. Archiv Steinbrecher



**Erster Entwurf des Schmiedegebäudes, die Schmiede befindet sich im rechten Gebäudeteil (oben).  
Architekturbüro Hildebrand & Günthel vom 21. März 1907<sup>245</sup>**

Der im Kesselhaus erzeugte Dampf trieb die Dampfhämmer in der Schmiede an, Der größte von ihnen war mit einem stählernen Fallhammer von 2.400kg ausgestattet. Es bedarf keiner großen Fantasie, um sich die Lärm- und Vibrationsbelastung der nahe gelegenen Wohnquartiere vorstellen zu können. Bei dem Dampfhammer trat Dampf in einen Zylinder ein, der dann einen Kolben bewegte. Der Kolben war mit Hammerkopf („Bär“) verbunden. Der durch den Dampf gehobene Bär fiel durch das eigene Gewicht nieder und traf das Werkstück.<sup>246</sup>

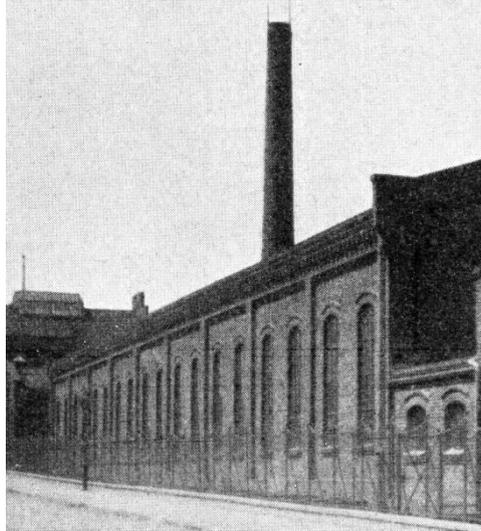


**Exhaustor von Wilhelm Beth (1910)**

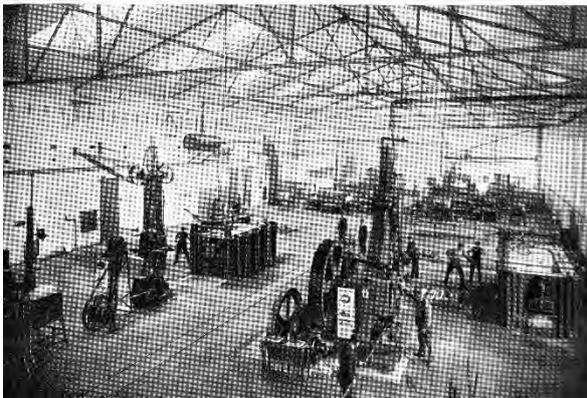
Am Kesselhaus wurde der markante Schornstein mit dem NAMAG-Schriftzug errichtet. In ihm konnten die Abgase des Kesselhauses abgeleitet werden. Auch die Rauchgase der 16 offenen Schmiedefeuere wurden über ein gemeinschaftliches Sammelrohr unterirdisch mit Hilfe eines Exhaustors in den NAMAG-Schornstein geblasen.

<sup>245</sup> Lagepläne und Gebäudeentwürfe: StaB 4,125/1 -11866

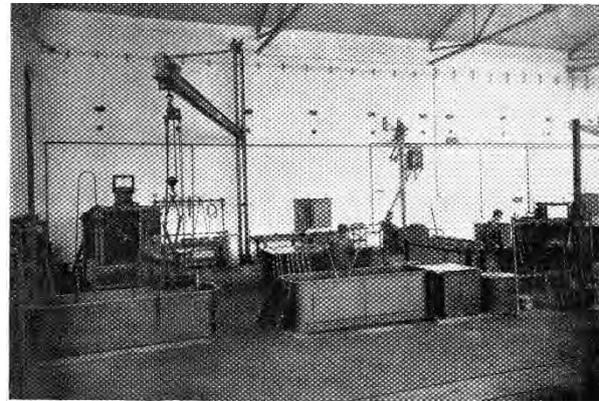
<sup>246</sup> Alfred Krupp entwickelte 1861 mit dem Modell „Fritz“ den mit 50t. Bärgewicht schwersten Dampfhammer der Welt



**Blick in die Föhrenstraße mit dem Pförtnerhaus und den Schmiedehalle (um 1910)**



**Schmiede mit Dampfhammer**

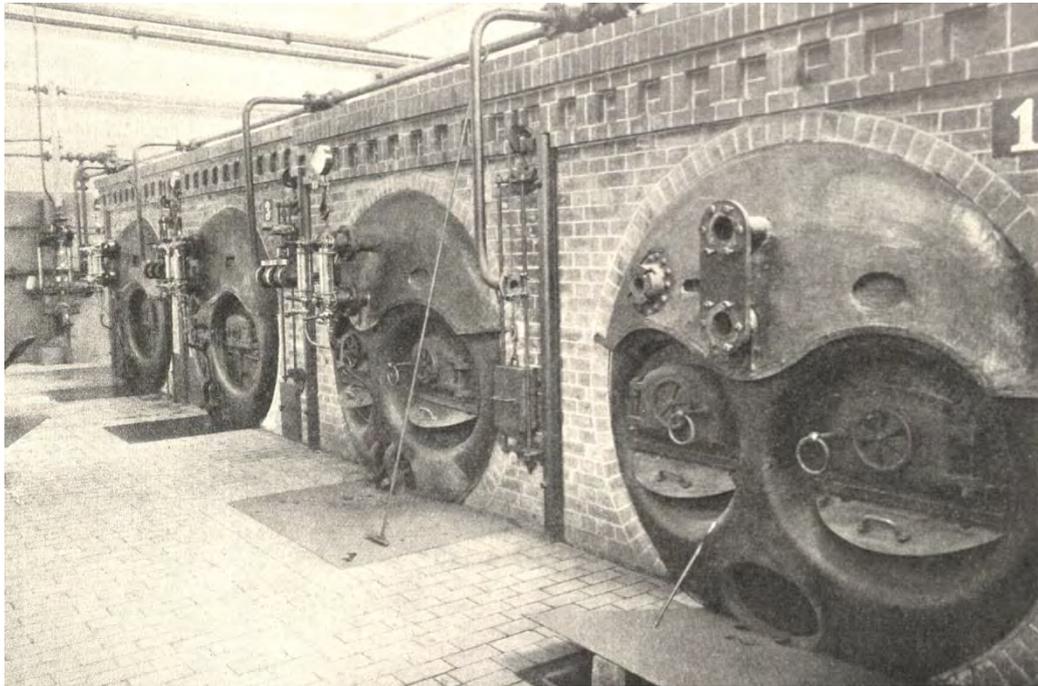


**Härterei<sup>247</sup>**

Der Schmiede schlossen sich das Kesselhaus, und ein großes Materiallager an. Eine Fernheizung war 1907 noch kein Thema für den Verbraucher, so dass im Kesselhaus mit Hilfe der vier Kessel Dampf erzeugt wurde, der sowohl sämtliche Fabrikhallen und das Verwaltungsgebäude beheizte, als auch den Betrieb der Dampfhammer in der Schmiede sicherstellte.

---

<sup>247</sup> Abbildungen in: Historisch Biographische Blätter ebda

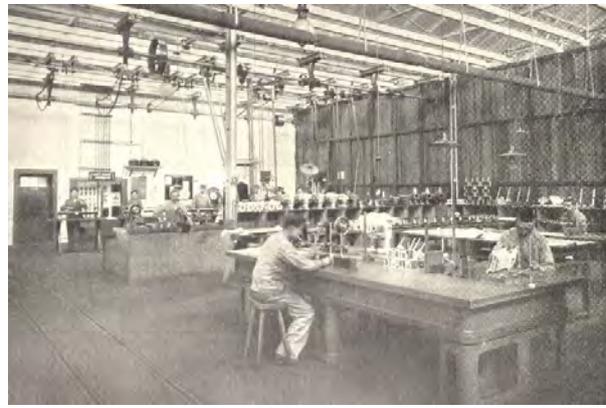


**Kesselhaus**

Neben dem Kesselhaus befand sich das Magazin, in dem Produktionsmaterial, Werkzeuge und vorgefertigte Fahrzeugteile gelagert waren. Die „Vorzeichnerei“ im gleichen Gebäudeteil lieferte detailgenaue und maßstabsgerechte Zeichnungen für die einzelnen Fahrzeugteile.



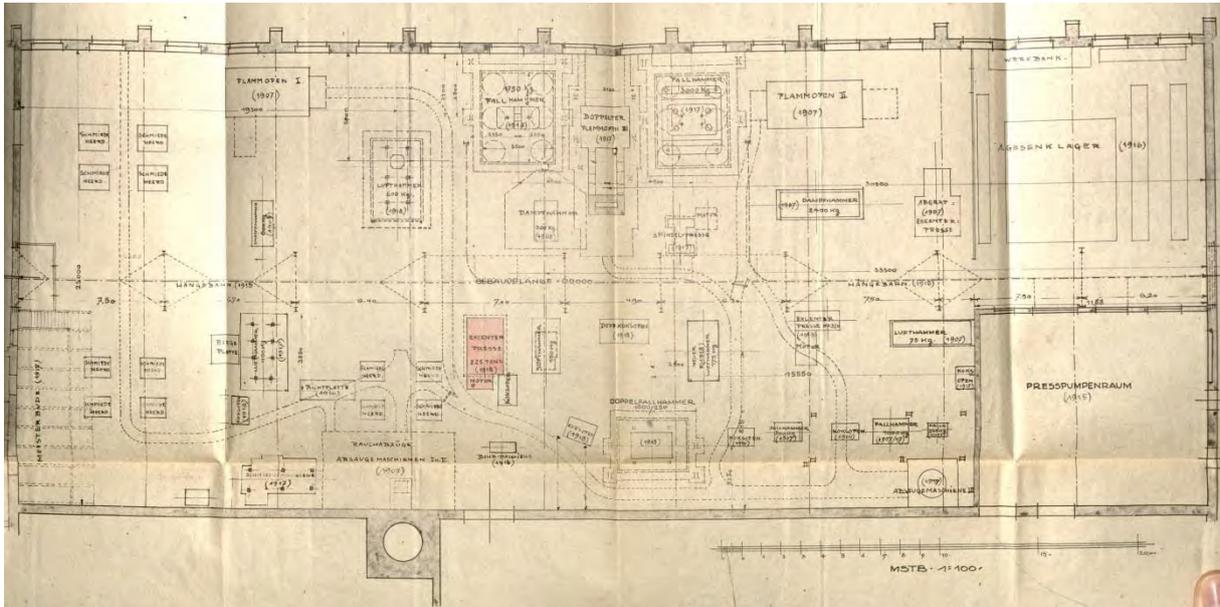
**Lager/Magazin**



**Vorzeichnerei**

### **Die Schmiede zur Zeit von Hansa-Lloyd**

Die Absatzschwäche der NAMAG führte dazu, dass man im Sommer 1914 mit den Hansa-Werken in Varel fusionierte und sich in „Hansa-Lloyd“ umbenannte. Am 1. August 1914 erklärte Deutschland Russland den Krieg. Hansa Lloyd stellte nun die „zivile Produktion“ fast völlig ein und lieferte nun stattdessen Lastkraftwagen und Feldküchen an die Heeresverwaltung. Die ständig steigende Nachfrage an Heeresgütern machten die Steigerung der Produktion und damit eine Erweiterung der Produktionsflächen erforderlich.



**Die Maschinenhalle mit dem zur Föhrenstraße durch Stützpfiler verstärktem Mauerwerk (1. Oktober 1917)**

Auch die Schmiede wurde modernisiert und weiter ausgebaut. Neue und noch stärkere Schmiede-hämmer wurden aufgestellt. Man kam zu der Einsicht, dass durch die starken Vibrationen der herabfallenden Stahlhämmer das Mauerwerk Schaden nehmen könnte. Nach dem Vorbild mittelalterlicher Strebepfeiler verstärkte man die Außenwände durch schräg nach unten verlaufende Stützpfiler.



**Blick in die Föhrenstraße: Pförtnerhaus, Schmiede und Verwaltungsgebäude (um 1920)**

Mit den neuen Schmiedehämmern stieg die Lärmbelästigung für nahezu ganz Hastedt. Beschwerden folgten, wie das von zahlreichen Hastedtern unterzeichnetem Schreiben:

*„In den letzten Jahren hat die Aufstellung dieser Dampfhammer auf dem bezeichneten Areal derart zugenommen, daß es als eine Plage für die Anwohner bezeichnet werden muß. Nicht allein, daß die Anwohner durch das fortgesetzte Dröhnen stark belästigt werden, sondern auch deren Häuser werden durch die Erschütterungen stark in Mitleidenschaft gezogen und somit bedeutend entwertet.“<sup>248</sup>*

<sup>248</sup> StaB 4,14/1-V.A.4.b.g Bd. 2 (Polizeiatekte)

Und auch in der weiter entfernten Georg-Bitter-Straße wollte man das Dröhnen der Schmiedehämmer nicht hinnehmen. So hieß es in einem Beschwerdebrief des Inhabers vom Ausflugslokal „Weserlust“ Nullmeyer vom 25. November 1919 an die Polizeidirektion Bremen:

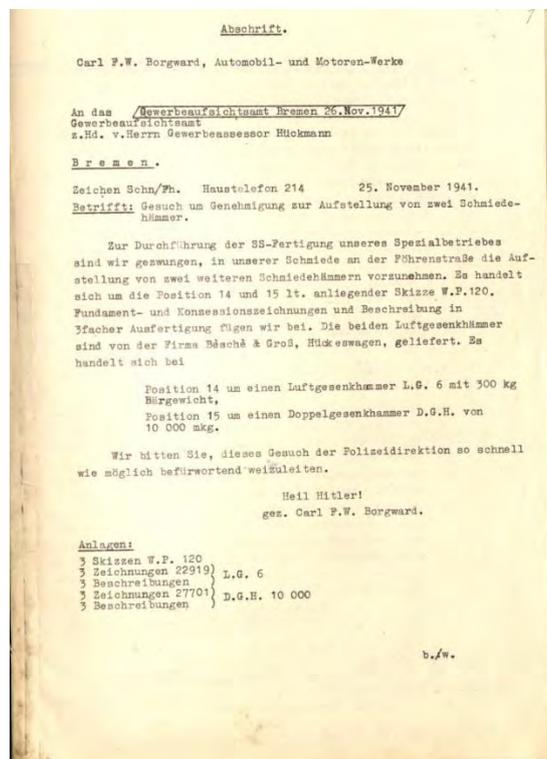
*„Wie ich aus der amtlichen Bekanntmachung ersehe, beabsichtigen die Hansa-Lloyd-Werke in der Föhrenstraße ein Schlaghammerwerk zu errichten. Da die durch ein solches Werk hervorgerufene Dröhnung bis zu meinem Betriebe dringen würde, wäre mein Geschäft dadurch ganz empfindlich gestört und geschädigt, vielleicht meine ganze Existenz in Frage gestellt und muß ich daher gegen die Errichtung eines solchen Werkes ganz entschieden Einspruch erheben.“<sup>249</sup>*

Der Einspruch hatte keinen Erfolg, die wirtschaftlichen Interessen wogen schwerer als das Leid der betroffenen Bürger.

### 1932: Die Dampfhämmer der Schmiede arbeiten nun für Borgward

Nach der Übernahme der Hansa-Lloyd Werke durch Carl F.W. Borgward begann im Jahr 1932 die Produktion von kleineren PKW-Modellen, wie dem Dreirad „Goliath Pionier“ und den Hansa 400 und 500. Die LKW-Produktion konzentrierte sich auf den Goliath Superior und Goliath Express.

Unter Borgward wurde die Schmiede weiter betrieben. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs stellten sämtliche Hastedter Industriebetriebe, wie die Focke-Wulf-Werke, so auch die Goliath-Werke ihre Produktion nach den Bedürfnissen der Wehrmacht um. Neben Militär-LKWs, wie einer Artillerie-Zugmaschine mit Halbkettenantrieb fertigte Borgward kettenbetriebene Ladungsträger, aber auch Torpedos und anderes Kriegsgerät. So beantragte Carl F.W. Borgward am 25. November 1941 beim Bremer Gewerbeaufsichtsamt „Zur Durchführung der SS-Fertigung unseres Spezialbetriebes „...die Aufstellung von zwei weiteren Schmiedehämmern.“



Antrag für neue Schmiedehämmer 1941 (StaB 4.75/5 3279)

<sup>249</sup> StaB 4,14/1-V.A.4.b.g., Bd. 2

Es verwundert, dass das Hastedter Industriegebiet bis weit ins Jahr 1944 von den alliierten Bombenangriffen weitgehend verschont blieb. Erst der schwere Luftangriff vom 12. Oktober 1944 und der vom 22. April 1945 zerstörte die Industriebetriebe zwischen Weser und Pfalzburger Straße nahezu vollständig.

Erstaunlicherweise blieben die Außenwände der Schmiede stehen, so dass schon 1949 mit dem Wiederaufbau begonnen wurde. Gleichzeitig wurde das völlig zerstörte Pfortnerhaus abgetragen, und an seiner statt der Schmiede ein neuer Anbau zugefügt. Auch hier war es Rudolph Ladders, der für Borgward den Neu- oder Wiederaufbau der Gebäude leitete.



**Wiederaufbau der Schmiede (1949) Archiv Peter Kurze**



**Blick auf die Schmiede, (1950) im Vordergrund das Erdgeschoss des Verwaltungsgebäudes. Rechts das Baufragment der OGO-Kaffeerösterei (Archiv Peter Kurze)**



Die Schmiede von Borgward 1962 (Archiv Peter Kurze)

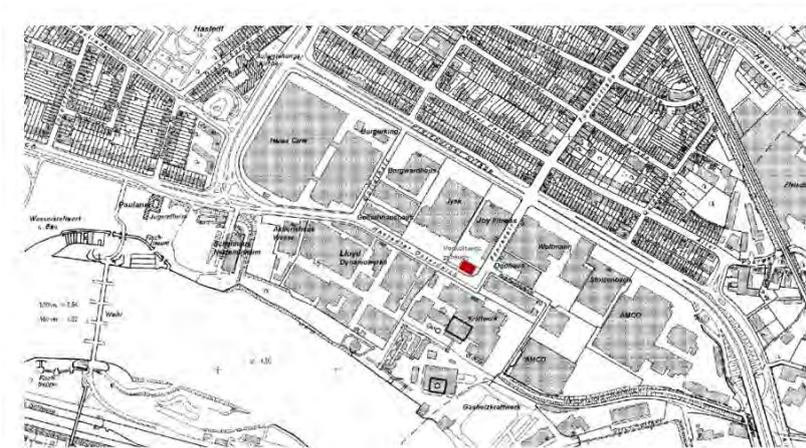
### **Borgward ist pleite: Was geschieht nun mit der Schmiede?**

Mit dem Konkurs von Borgward im September 1961 wurde die Automobilfabrik abgewickelt, die Maschinen und Werkzeuge verkauft und schließlich auch die Grundstücke mit ihren Hallen auf dem Immobilienmarkt angeboten. Der Ford-Händler Woltmann erwarb einen großen Teil des Geländes, wie die Borgward-Reparaturwerkstatt, das Grundstück, auf dem einst das Verwaltungsgebäude stand, sowie die Lloydhalle und die Schmiede. Den südöstlich der Föhrenstraße gelegenen Gebäudekomplex nutzte Woltmann für seinen Autohandel, die restlichen Gebäude verpachtete er. Auf dies Weise kam die an die Achsenfabrik Otto Sauer, die neben unter anderem Ersatzteile für die ausgelieferten Borgward-Fahrzeuge vertrieb. Gegen Mitte der 70er Jahre nutzen mehrere Firmen die Halle, deren Bausubstanz immer desolater wurde, so dass man schon an einen Abriss dachte. Woltmann sanierte das Gebäude aufwändig, der Borgward-Anbau wurde abgerissen, und vor dem Gebäude ein Parkplatz angelegt. 1995 zog die Computerfirma Atelco, und 2015 das Fitnessstudio Joy ein.

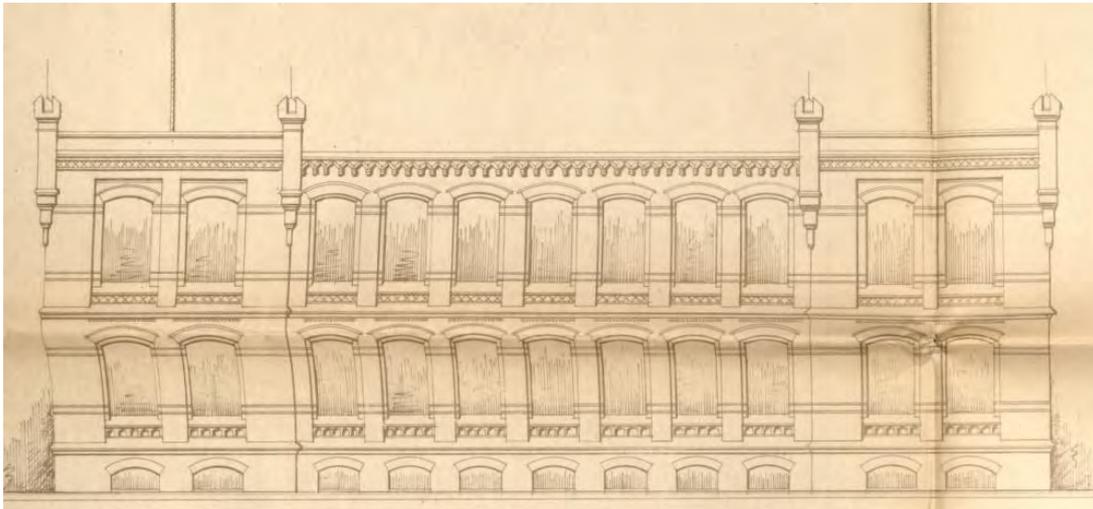


Die ehemalige NAMAG-Schmiede (2024)

## Ein imposanter Bau: Das NAMAG-Verwaltungsgebäude



Am südöstlichen Ende des Grundstückes, Ecke Föhrenstraße/Hastedter Osterdeich stand das zweigeschossige, mit Türmchen gekrönte Verwaltungsgebäude (heute ein unbebautes und verwildertes, von Pappeln gesäumtes Grundstück). Hier befand sich nicht nur die Verwaltung der NAMAG, sondern auch die der „Elektrischen Abteilung der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik“.



**Aufriss zur Bauzeichnung für das Verwaltungsgebäude am Hastedter Osterdeich.  
Architekten: Hildebrand & Günthel 5. Nov. 1906**

Im Gegensatz zu den nüchternen Industriebauten der Fabrikhallen griffen die Architekten Hildebrand & Günthel beim Verwaltungsgebäude auf die Stilsprache der Gründerzeit zurück. Besonders die Fassade an der Föhrenstraße mit ihrem gotisch nachempfundenen Eingang und den großen Fenstern mit ihren Segmentbögen assoziieren eher einen repräsentativen Villenbau, als ein Verwaltungsgebäude für industrielle Fertigung. Möglicherweise wollte man durch diese Architektursprache eine traditionelle Wertigkeit der hier produzierten Automobile zum Ausdruck bringen.



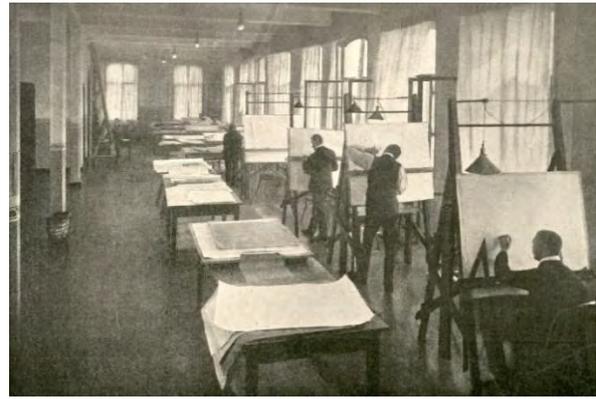
**Verwaltungsgebäude der NAMAG Föhrenstraße/Hastedter Osterdeich (1909, dahinter die Tischlerei und Schmiede.<sup>250</sup>**

Hier befanden sich die Direktionsräume und die kaufmännische Abteilung beider Betriebe. Tätig waren hier 23 „Beamte“ mit eigener Kantine und Sitzungsaal. Eine Telefonzentrale lieferte den direkten fernmündlichen Kontakt zu den einzelnen Produktionsbereichen. In der ersten Etage waren die mit 30 Technischen Zeichnern besetzten Konstruktionsbüros untergebracht. Die Zeichner lieferten die Vorlagen für die Automobil- und Elektromotorenproduktion.

<sup>250</sup> Alle Fotografien die NAMAG betreffend aus „Historisch Biographische Blätter“ Bd. 3 Seite 681-1010, Archiv Steinbrecher

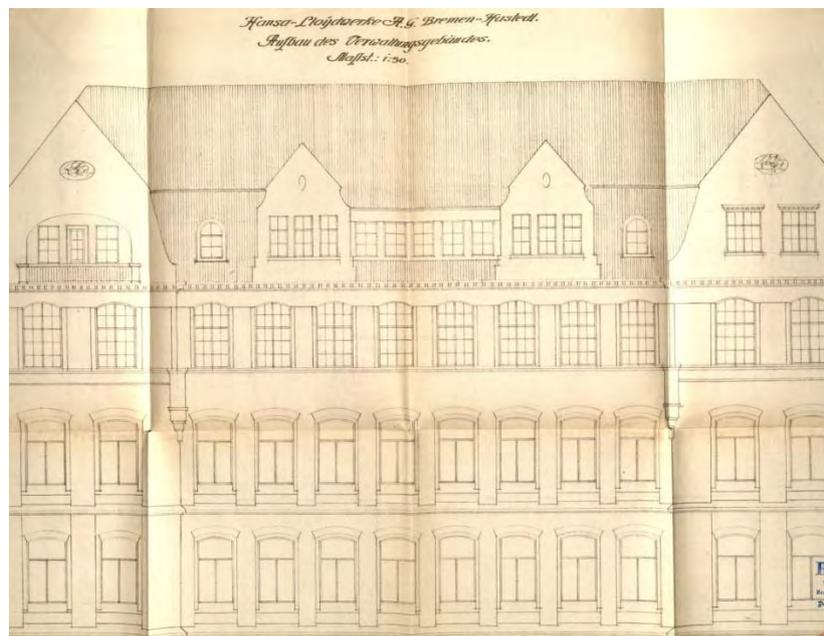


**Verwaltung**



**Konstruktionsbüro**

Nach der Fusion im Jahr 1914 der NAMAG mit den Hansa Automobilwerken aus Varel kam es, insbesondere nach Ausbruch des ersten Weltkriegs zu einer massiven Erweiterung der Produktions-flächen der neu gegründeten „Hansa-Lloydwerke“, um für das Heer vermehrt Nutzfahrzeuge mit Benzinmotor produzieren zu können. Diese betriebliche Neuorientierung brachte es mit sich, dass neue Produktionsflächen geschaffen werden mussten. Gleichzeitig wuchs der Verwaltungsaufwand erheblich, trotz Ausgliederung der Elektrotechnischen Abteilung. Folglich entsprach auch das Verwaltungsgebäude nun nicht mehr den Anforderungen. Mit den gesamten Baumaßnahmen wurden die Brüder Richard und Gustav Schellenberger als Architekten verpflichtet. Die erfahrenen Industriearchitekten setzten eine für die damalige Zeit moderne Architektursprache, sowohl mit den neuen Fabrikhallen, als auch dem Verwaltungsgebäude um. Als heute noch erhaltene Gebäude, seien das Goliath- und Borgward-Haus, sowie die Fertigungshallen der Lloyd-Dynamowerke genannt.<sup>251</sup>



**Entwurf des neuen Verwaltungsgebäudes vom 19.April 1915, Fassade am Hastedter Osterdeich  
Architekt: R. u. G. Schellenberger**

<sup>251</sup> Vergl. Artikel „Die Architekten Richard und Gustav Schellenberger und die Hansa-Lloyd-Werke“



**Das von den Brüdern Schellenberger umgebaute und erweiterte Verwaltungsgebäude an der Ecke Föhrenstraße und Hastedter Osterdeich (20er Jahre)**

Die beiden unteren Etagen blieben weitgehend erhalten. Eine dritte Etage und ein Dachgeschoss sowie ein Sitzungssaal (rechts) wurden hinzugefügt. Das Gebäude wurde bis zu seiner Zerstörung durch alliierte Bomben am 12. Oktober 1944 als Verwaltung der Goliath-Werke von Carl F.W. Borgward genutzt. Insbesondere der alliierte Bombenangriff vom 12. Oktober 1944 führte zu schweren Zerstörungen des gesamten Hastedter Industriegebietes. Auch das Verwaltungsgebäude erhielt einen Volltreffer.



**Verwaltungsgebäude nach dem Bombenangriff vom 12. Oktober 1944, Blick entlang dem Hastedter Osterdeich (Walter Cüppers, StaB<sup>252</sup>)**

---

<sup>252</sup> Walter Cüppers (1900-1965) war in Bremen als freier Bildberichterstatter tätig. Während des 2. Weltkriegs sollte er in amtlichem Auftrag die Bombenschäden dokumentieren, um spätere Regressansprüche gegenüber den Alliierten mit den Fotos belegen zu können.

Das Gebäude wurde als Totalschaden eingestuft, und unmittelbar nach dem Krieg abgerissen. Eine neue Bebauung war nicht geplant. Später wurden Pappeln gepflanzt, und das Grundstück verwilderte.

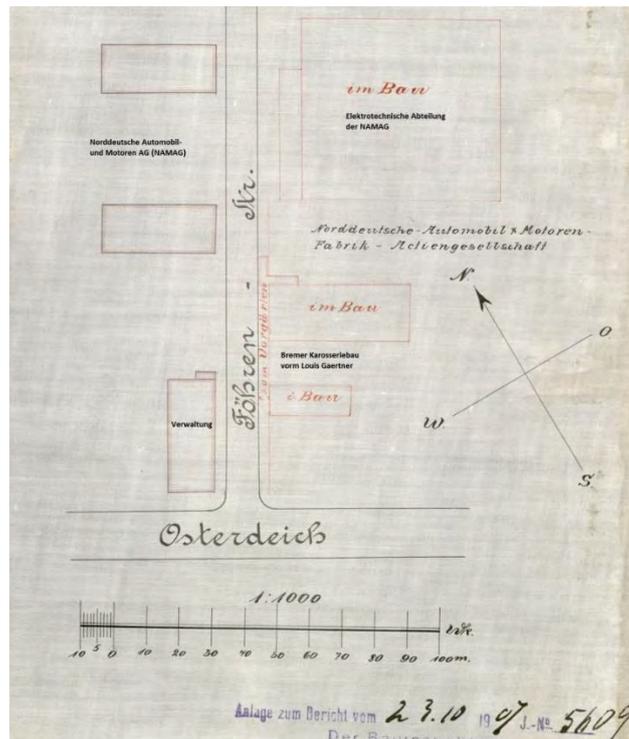


**Ecke Hastedter Osterdeich/Föhrenstraße mit freier Fläche des vormaligen Verwaltungsgebäudes, der ehemaligen Tischlerei und der Schmiede, auf dem rechten Bild rechts der Gebäuderest der Ogo-Kaffeerösterei (1953) Archiv Peter Kurze**



**Blick auf das Areal des ehemaligen Verwaltungsgebäudes und des Hastedter Osterdeichs (Foto Steinbrecher 2022)**

## Elektrotechnische Abteilung der NAMAG GmbH (Föhrenstraße 70-72)



Geplante Fabrikgebäude an der Föhrenstraße 23. Oktober 1907<sup>253</sup>



Eingang zur Elektrotechnischen Abteilung in der Föhrenstraße um 1910 (Heute: Woltmann)<sup>254</sup>

Wie vorher ausgeführt, wurde bereits 1906 das Bremer Architektenbüro Hildebrand & Günthel mit dem Gesamtprojekt der industriellen Ansiedlung auf dem Hastedter Sandfeld beauftragt. Anfang 1907 begannen die Baumaßnahmen. Gegen Ende des Jahres 1907 waren sowohl die Bauarbeiten der Automobilfabrik NAMAG als auch der Elektrotechnischen Abteilung der NAMAG abgeschlossen. Es konnte mit dem Umzug von der Stephanikirchenweide nach Hastedt in die Föhrenstraße 70/72 begonnen werden.

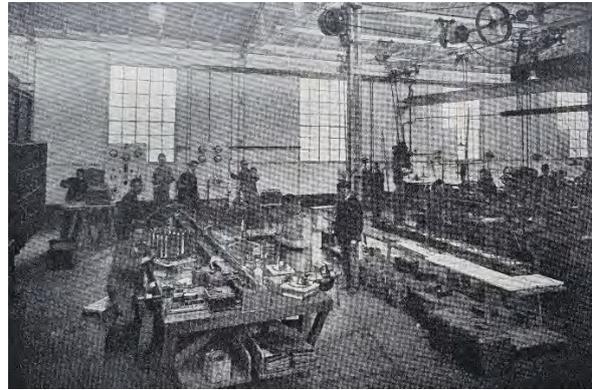
<sup>253</sup> StaB 4,125/1 -2949

<sup>254</sup> Alle folgenden Abbildungen in: Historisch biographische Blätter: Der Staat Bremen 1906-1911 (Archiv Steinbrecher)

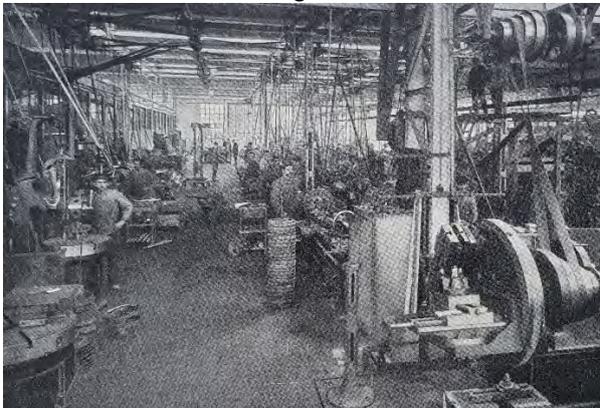
Schon im Sommer 1907 hatte sich die Norddeutsche Maschinen und Armaturenfabrik aufgespalten. Der Elektrotechnische Teil wurde vor seinem Umzug mit einem Grundkapital von 1,5 Mio. Mark Gesellschaftskapital ausgestattet und als GmbH neu gegründet. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft saßen u.a. Heinrich Wigand, sein ehemaliger Förderer im Norddeutschen Lloyd Geo Plate und der Berliner Fabrikant Ludwig Loewe.<sup>255</sup>



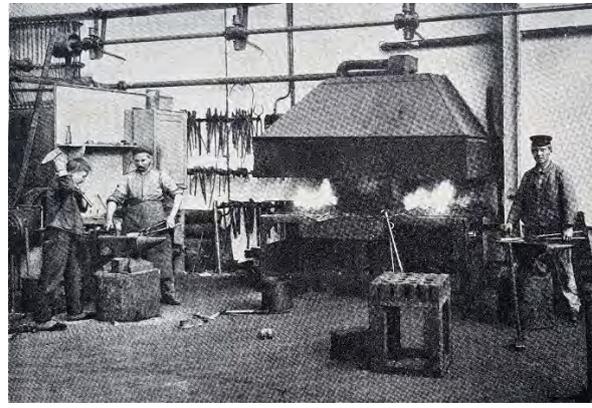
**Montagehalle**



**Apparatebau**



**Dreherei**



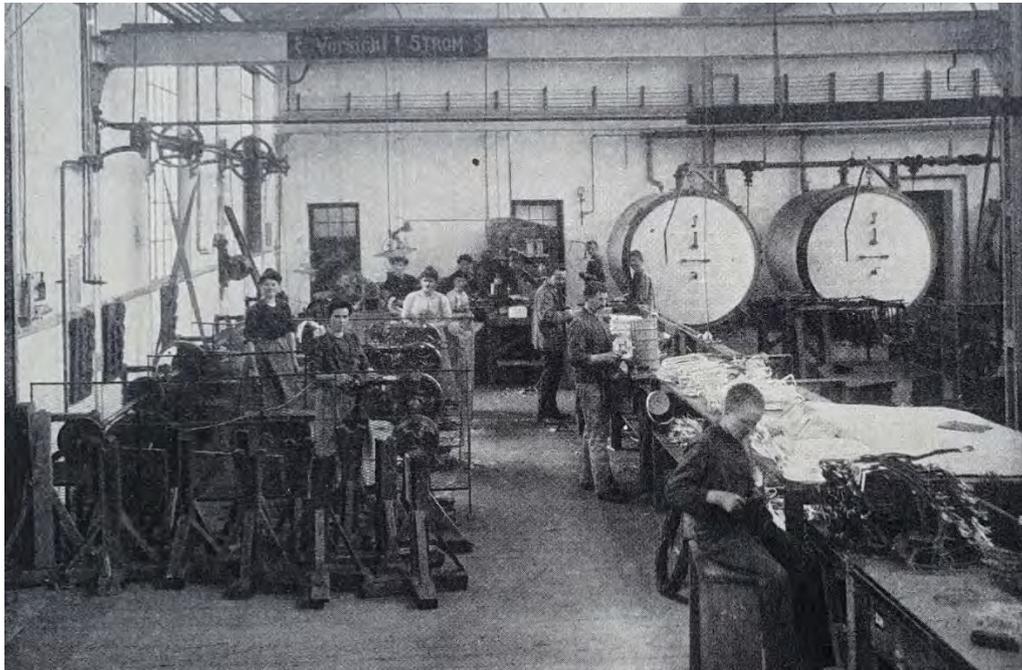
**Schmiede**

Vor Produktionsbeginn wurden Facharbeiter aus ganz Deutschland eingestellt. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit mit streikenden Mitarbeitern schuf man bessere Sozialleistungen und humanere Arbeitsbedingungen. So wurden für die 175 Arbeiter und die 40 kaufmännischen und technischen Angestellten Sozialräume, wie Speisesaal, moderne sanitäre Anlagen, Duschen mit warmem und kaltem Wasser und eine Erste Hilfe-Station bereitgestellt.

Zusätzlich wurden die Beschäftigten durch die Krankenkasse des Norddeutschen Lloyd versichert. Auch wurden 12 Frauen eingestellt, um die filigrane Wickelarbeit der Spulen erledigen zu können. Für sie schuf man mit der Spulenwicklerei einen separaten Arbeits- und Sozialbereich.

---

<sup>255</sup> Der deutsch-jüdische Unternehmer Dr. Isidor Loewe (1848-1910) hatte die Firma Ludwig Loewe & Co von seinem Bruder Ludwig übernommen. Neben Werkzeugmaschinenbau und der Produktion von Waffen gründete er in Berlin die Union Elektrizitätsgesellschaft, in der auch Sigismund Meyer tätig gewesen war. Über die amerikanische Thomson-Houston Gruppe als Lizenzgeber baute und vertrieb die Union Elektrizitätsgesellschaft Straßenbahnen in Deutschland und in zahlreiche andere Länder. Wir erinnern uns daran, dass Wiegand mit Loewe zum Betrieb der Bremer Parkbahn von 1890 zusammengearbeitet hatte, und auch danach mit dem Gedanken spielte, zu Loewe nach Berlin zu gehen.



**Frauen in der Spulenwicklerei**

Die parallel zur Pfalzburger Straße gelegene hohe Halle durchzogen Gleise, die zu einem Anschlussgleis der Preußischen Staatsbahn zum Hemelinger Bahnhof führten. Dieser Bahnanschluss sorgte für eine problemlose Anlieferung der Rohmaterialien und dem Abtransport der gefertigten Produkte, aber auch des Produktaustausches zwischen der Elektrotechnischen Abteilung mit der NAMAG.



**Gebäuderückseite mit Bahnanschluss**

In der Produktion sorgten verschiedene Hilfsmaschinen und Laufkräne für Arbeitserleichterung. Den benötigten Wechselstrom (400 V) lieferte das gerade in Betrieb genommene Elektrizitätswerk. Für die kaufmännische und technische Verwaltung nutzte man gemeinsam mit der NAMAG das Verwaltungsgebäude an der Ecke Föhrenstraße/Hastedter Osterdeich. Hergestellt wurden Elektromotoren für Maschinen, Schiffe und Automobile sowie Generatoren, Anlasser und Zubehör für die Motoren. Eine Spezialität war die Produktion von patentierten Drehstrommotoren, die keine damals übliche zusätzliche Anlassvorrichtung brauchten. Um 1910 konnten bis zu 2000 Motoren von 1 – 300 PS jährlich produziert werden. Ein Vertrag regelte, dass die in der NAMAG produzierten Elektro kraftfahrzeuge ausschließlich mit Motoren der Elektrotechnischen Abteilung ausgerüstet wurden.

Die Produkte der Elektrotechnischen Abteilung wurden auf mehreren Ausstellungen mit Preisen ausgezeichnet. Um 1910 betrug der Umsatz ungefähr 1,5 Mio. Mark. Eine große Rolle für den Gewinn spielte der Export in zahlreiche europäische Länder, aber auch nach Japan und Südamerika, wo die Hastedter Fabrik (in Buenos Aires) ein Lager mit produzierten Maschinen unterhielt.



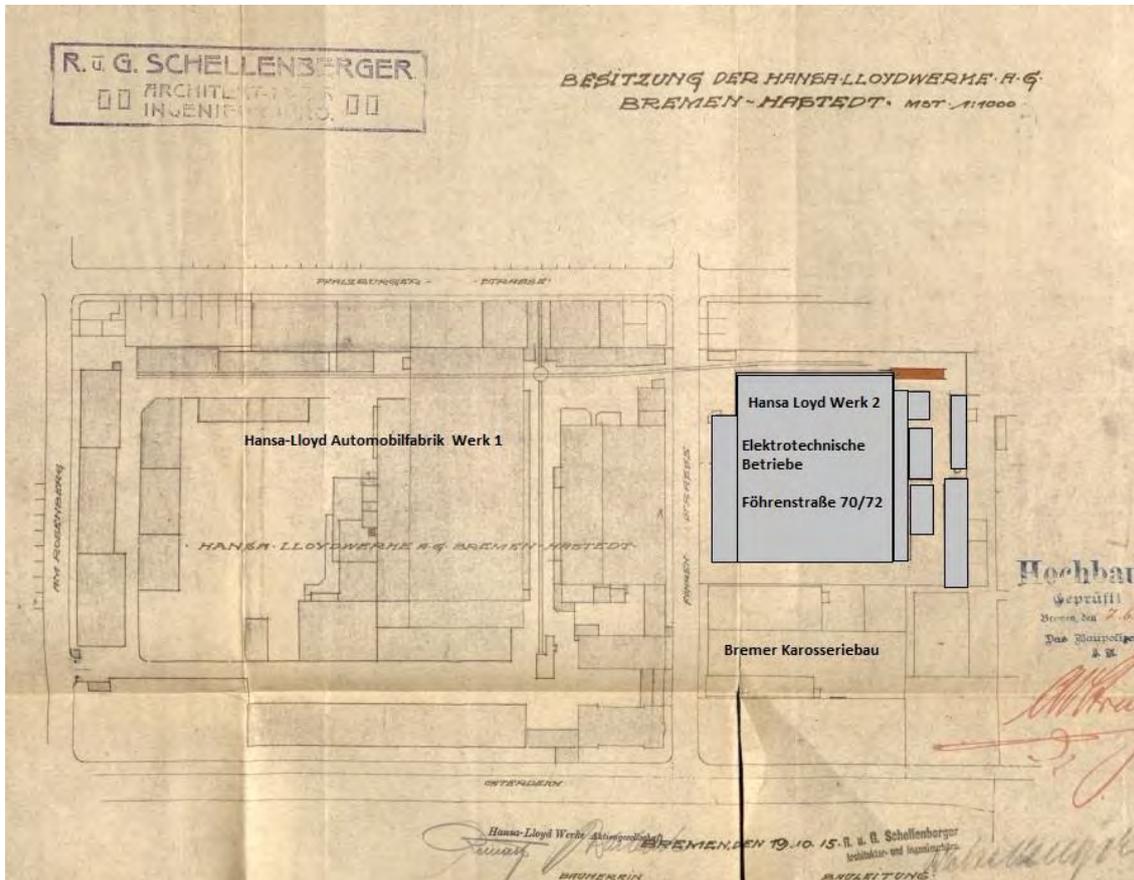
Werbeanzeige 1910<sup>256</sup>

Nach der Fusion der Hansa Automobilwerke in Varel und der NAMAG wurde die Autofabrik am 9. Juni 1914 als „Hansa-Lloyd-Werke AG“ in das Handelsregister eingetragen. Zunächst schien sich am Status der Elektrotechnischen Abteilung nicht viel zu ändern. Doch der Beginn des ersten Weltkriegs schuf für die Automobilproduktion völlig neue Bedingungen. Die für das Heer benötigten Kraftfahrzeuge mussten fronttauglich sein, Elektrofahrzeuge fehlte es an der Front an Ladestationen, Benzinfahrzeuge waren da eindeutig flexibler. Der Elektrotechnischen Abteilung drohte die Abwicklung. Nur dem Engagement von Betriebsangehörigen, insbesondere des Ingenieurs Hermann Ploghöft und von Bremer Kaufleuten als Investoren ist es zu verdanken, dass der Betrieb sich unter dem Namen „Lloyd Dynamo-Werke“ neu erfand, und seine Produktionsstätte an den Hastedter Osterdeich 253 verlegte.

<sup>256</sup> In „Sport im Bild“ 1910 S. 340 Österreichische Nationalbibliothek (<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?>)

## 1916: Fusion der NAMAG mit den Hansa-Werken. Neue Nutzer ziehen in die Föhrenstraße 70-72

Nach dem Weggang der Elektrotechnischen Abteilung gingen die Hansa-Lloyd-Werke daran, die freigewordenen Hallen als „Werk 2“ neu zu nutzen. Es wurde das Architektenbüro Rudolph & Gustav Schellenberger beauftragt, den Betrieb an der Föhrenstraße 70/72 für die neuen Aufgaben umzubauen.



Lageplan vom 19. Oktober 1915

Eingereicht wurden Anträge für den Bau eines Kesselhauses, Nachglühgebäudes und Kompressor-Raumes, sowie mehrerer Lagerschuppen für Holz und andere Materialien.

Über die konkrete Nutzung ist nichts weiter bekannt. Auch wenn zunächst im Werk 2 an der Föhrenstraße die Produktion von Elektromotoren anfänglich fortgesetzt worden zu sein scheint, so liegt durch die Art der neuen Gebäudeteile die Vermutung nahe, dass hier, zumindest für kurze Zeit, auch Personenkraftwagen für das Heer gebaut wurden. Die LKW-Produktion von immerhin 90 bis 100 benzingetriebenen Fahrzeugen monatlich lief nach wie vor im Stammwerk der Hansa-Lloyd auf der anderen Straßenseite.

Mit Ende des Krieges musste Hansa-Lloyd um seine Existenz ringen. Nicht nur die Absatzprobleme und die Arbeiteraufstände machten dem Werk zu schaffen, sondern auch die Garantieansprüche defekter Benzinmotoren belasteten die Hansa-Lloyd-Werke schwer<sup>257</sup>. Um

<sup>257</sup> Siehe dazu auch den Artikel „Hansa Lloyd“

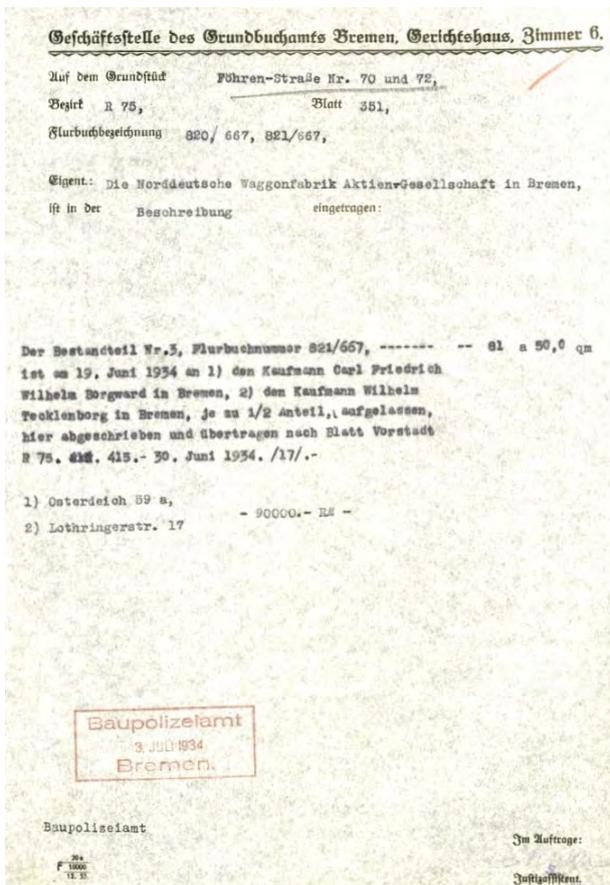
die Garantiefälle abarbeiten zu können, wurde das Werk 2 als Reparaturbetrieb für diesen Zweck nochmals umgebaut

Inzwischen waren die Garantie- und Reparaturansprüche abgearbeitet, so dass man die Produktion wieder auf das Kerngelände zwischen Föhrenstraße und Malerstraße konzentrierte. Die Reparaturhallen wurden überflüssig, so dass sie schon 1920 von der „Norddeutschen Waggonfabrik“ übernommen<sup>258</sup>.

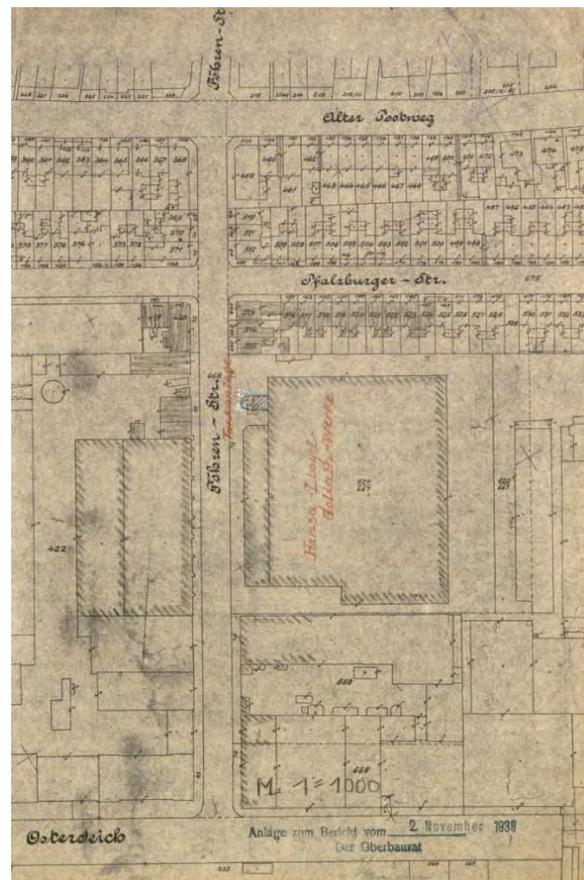
Durch die Wirtschaftskrise im Jahr 1929 geriet auch die Nord-Waggon in finanzielle Schieflage. Nach kurzer Übernahme durch den Breslauer Waggonbauer Linke-Hoffmann-Werke (LHW) wurde die Produktion endgültig eingestellt, die mehr als 1000 Beschäftigten entlassen und im Laufe der nächsten Jahre Material und Maschinen verkauft, um mit dem Erlös die erheblichen Bankschulden zu tilgen.

### Borgward Reparaturwerk und Borgward Verkaufsgesellschaft

Nachdem Borgward und Tecklenburg 1932 bereits die Hansa-Lloyd-Werke übernommen hatten, erwarben die neu gegründeten Hansa-Lloyd und Goliath-Werke Borgward & Tecklenburg Am 19. Juni 1934 das 8.150qm große Grundstück an der Föhrenstraße für 90.000 Mark aus der Konkursmasse, um dort ein Reparaturwerk für PKW und LKW aufzubauen. Der Kaufpreis ging direkt an die Dresdner Bank als Hauptgläubigerin von Nordwaggon.



Grundbucheintragung vom 19. Juni 1934



Lageplan des Reparaturwerkes von Borgward

<sup>258</sup> Sie dazu Artikel „Norddeutsche Waggonfabrik“



**Borgward Reparaturwerk an der Föhrenstraße 1939 (Archiv Kurze)**

Die neue Nutzung der Fabrikanlage erforderte mehrere Umbauten, die Borgward seinem Hausarchitekten Rudolph Lodders<sup>259</sup> anvertraute. Außerdem wurde im Bereich Föhren-/Pfalzburger Straße eine Tankstelle angelegt.

Bis 1939 änderte sich nicht viel am Status der Reparaturwerkstatt. Selbst mit Beginn des Zweiten Weltkriegs und der zunehmenden Umstellung der Produktion der Borgward-Werke auf Kleinpanzer, Torpedos und andere Rüstungsgüter wurden in der Werkstatt weiterhin Fahrzeuge, nun allerdings vorwiegend Militärfahrzeuge in Stand gesetzt.

Als Rüstungsbetriebe waren sämtliche Unternehmungen des Hastedter Industriegebietes Ziel alliierter Bombenangriffe. Insbesondere die Bombardierungen vom 12. Oktober 1944 und dem 22. April 1945 richteten so schweren Schaden an, dass die Produktion aller hier ansässigen Betriebe zum Erliegen kam.



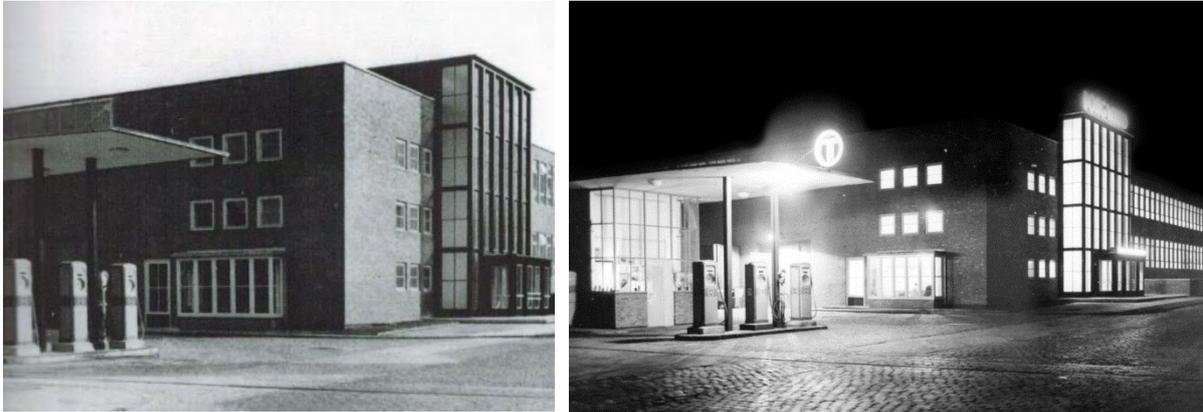
**Zerstörte Borgward Reparaturwerkstatt, im Hintergrund die OGO- Kaffeerösterei<sup>260</sup>**

---

<sup>259</sup> Artikel „Rudolf Lodders“

<sup>260</sup> StaB 4,77-Fotos-3487 Fotograf: Walter Cüppers

Mit dem Wiederaufbau des Goliathwerkes nach dem Krieg entschloss sich Borgward, an Stelle der Reparaturwerkstatt eine Halle zur Produktion für Dreiradtransportfahrzeuge zu errichten. Borgward griff wieder auf seinen bewährten „Betriebsarchitekten“ Rudolf Ladders zurück, der sich ab 1948 an den Entwurf der gewünschten Halle machte. Noch bevor es zur Umsetzung der Baupläne kam, wurde klar, dass das Gelände hierfür zu klein war. Man entschied sich, dieses Fahrzeugsegment in den Rundbau am Hastedter Osterdeich anzusiedeln. Als eine neue Nutzung des Geländes erschien die Einrichtung einer Verkaufsstelle für die von Borgward produzierten Fahrzeuge sinnvoll. Die zweckmäßige Architektur des Ausstellungs- und Verwaltungsbau wurde gegen Mitte des Jahres 1949 der „Borgward Verkaufsgesellschaft mbH“ übergeben.

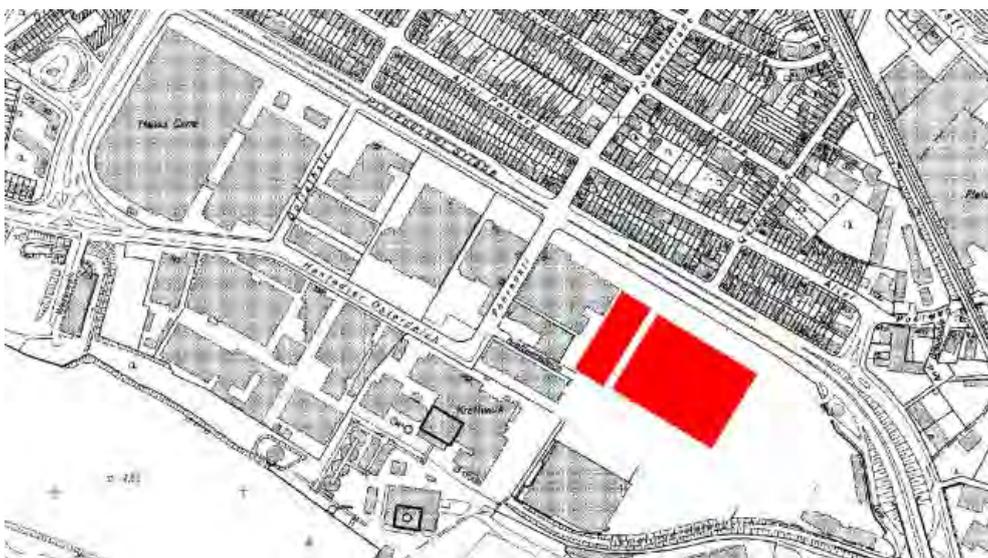


**Borgward Verkaufsstelle von Rudolf Ladders (um 1962) Archiv Peter Kurze**

Auch die von Ladders 1939 erbaute und durch Bomben zerstörte Tankstelle wurde als eine der modernsten ihrer Art am 1. August 1948 wieder eröffnet.

Nach dem Konkurs der Borgwardwerke übernahm 1965 der Autohändler Manfred Woltmann das Gelände an der Föhrenstraße und richtete dort eine Verkaufsstelle und Reparaturwerkstatt ein. Bis zum heutigen Tage hat sich am äußeren Erscheinungsbild des Gebäudes kaum etwas geändert. Lediglich die Tankstelle ist zu Gunsten eines Ausstellungsgeländes für Neuwagen verschwunden. Die Reste der Gleisanlage aus der Zeit der NAMAG wurden 2022 demontiert.

## Die Norddeutsche Waggonfabrik



Erst mit der Wende zum 20. Jahrhundert begannen die Städte in Deutschland ihren Personenverkehr mit Hilfe von elektrisch betriebenen Straßenbahnen zu betreiben. Bis dahin waren es meist

Pferdebahnen, wie ab 1876 in Bremen die „Große Bremer Pferdebahn“, die die Strecke Hastedt-Walle bediente.



Große Bremer Pferdebahn (1879) Postkarte, Archiv Hermann C. Büsing

Nachdem Heinrich Wiegand im Zusammenhang mit der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung von 1890 vergeblich versucht hatte, den Bremer Senat für den Aufbau einer Elektrizitätsgesellschaft zum Betrieb von Straßenbahnen in Bremen zu begeistern<sup>261</sup>, konzentrierte er sich auf die industrielle Entwicklung im Bremer Stadtstaat durch mehrere Neugründungen, ohne die er sich einen Aufschwung der wirtschaftlichen Entwicklung Bremens nicht vorstellen konnte.

Die miteinander verknüpften Unternehmen in Hastedt, so die Vision von Wiegand, sollten ein innovativer Wirtschaftsmotor für Bremen werden, sowohl zum Fahrzeugbau als auch zur Entwicklung der Elektrotechnik. In der NAMAG sollten Autos, meist mit Elektroantrieb gebaut werden, die Elektrotechnische Abteilung entwickelte Elektromotoren, Kleinmaschinen und Generatoren, der Bremer Karosseriebau vorm. Louis Gaertner sorgte für den Aufbau der Fahrzeuge und für den Bau von Omnibussen, Waggons und Straßenbahnen plante er die Gründung der „Norddeutschen Waggonfabrik“. Die räumliche Nähe zur NAMAG und der Elektrotechnischen Abteilung legten eine enge Kooperation nahe. So dienten die Chassis der Lastkraftwagen als Grundlage für den Omnibusbau. Was die elektrotechnischen Anforderungen für den Straßenbahnbau betraf, so konnte man auf die Lizenzen der Thomson-Houston zurückgreifen, über die Isidor Loewe mit der Union-Elektricitäts-Gesellschaft (UEG) in Berlin verfügte. Über Isidor Loewe gelang dieses Wissen mit Sigismund Meyer nach Bremen: Meyer war einst bei der UEG maßgeblich an der Entwicklung der Elektrotechnik und dem Bau erster Straßenbahnen beteiligt. Daher konnte auch die elektrotechnische Abteilung der NAMAG ihr Knowhow im Motorenbau einbringen.

---

<sup>261</sup> „Ich bin selten in meinem Leben einem so großen Mangel an Verständnis für die Bedeutung der Sache und einem solchen Kleinmut begegnet“ (Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild Seite 191)



**Straßenbahn (1899) und Elektromotor für einen Straßenbahntriebwagen der UEG (1896)<sup>262</sup>**

Mit der Bremerhavener Straßenbahn kam auch ein potenzieller Abnehmer für Straßenbahnen ins Gespräch. In Bremerhaven gab es zwei Verkehrssysteme: Zum einen seit 1881 die traditionellen Pferdebahnen und zum anderen eine mit Akkumulatoren betriebenen „Elektrische“ die seit 1898 von der Kölner Firma Gottfried Hagen nebst der erforderlichen Batterien und Ladestationen an Bremerhaven verpachtet wurde. Als 1903 der Pachtvertrag auslief und auch die Pferdebahn als unrentabel erschien, plante man eine elektrische Straßenbahn mit Oberleitungsbetrieb. Dabei war es naheliegend, dass man für die Auftragsvergabe an hanseatische Betriebe dachte. Der Direktor der Bremerhavener Straßenbahn Karl Heinrich Melchior Krüder verhandelte mit Vertretern der neu gegründeten Norddeutschen Automobil- und Motoren AG (NAMAG) über die Lieferung eines Straßenbahnsystems für Bremerhaven.

Folgerichtig wurde am 4. Januar 1907 die Norddeutsche Waggonfabrik AG gegründet und ins Bremer Handelsregister eingetragen. Das Gründungskapital der Gesellschaft betrug 400.000 Mark. Die technische Leitung legte man in die Hände des Waggonbaufachmanns F.C. Poppe, zum Kaufmännischen Direktor wurde Friedrich Alexander Heineken bestellt. Dem Aufsichtsrat gehörte neben Wigands Schiegersohn Arnold Petzet selbstverständlich auch Sigismund Meyer an.

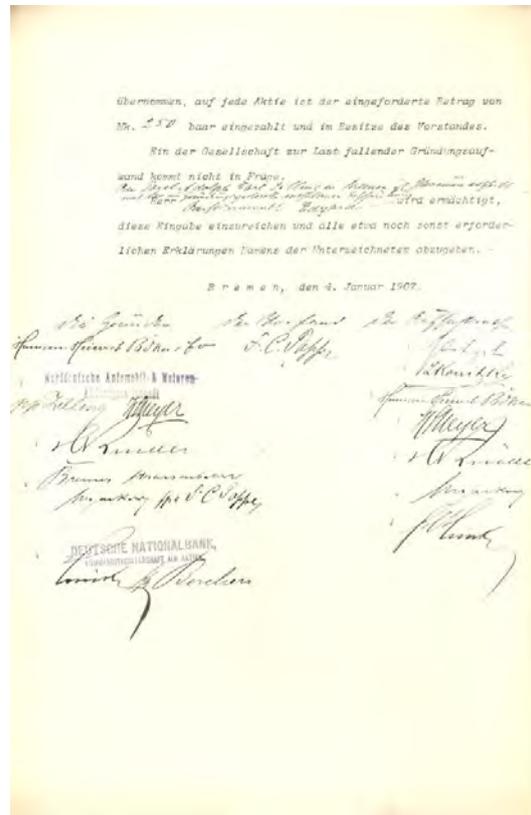
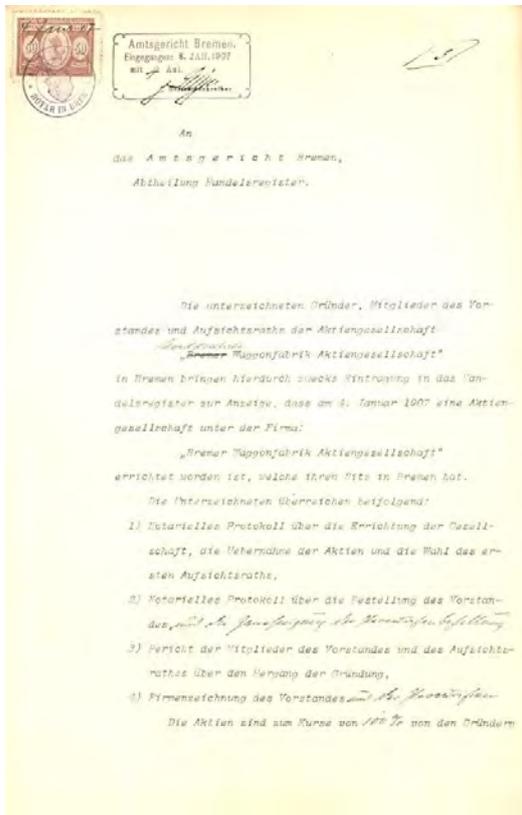
Im Aufsichtsrat der Aktiengesellschaft saßen

- Arnold Petzet (1868-1941) Mitglied des Direktoriums des Norddeutschen Lloyd und Biograph von Heinrich Wiegand
- Heinrich Wilhelm Schackow (\*1867) und Friedrich Clemens Poppe, beide im Vorstand der Bremer Straßenbahn
- Carl Heinrich Melchior Krüder, Direktor der Bremerhavener Straßenbahn
- Fritz Heinrich Hincke und Hinrich Borchers aus dem Vorstand der Deutschen Nationalbank
- Heinrich Böker, Teilhaber der Bergischen der Bergischen Stahlindustrie in Remscheid ( einer Fabrik für den Bau von Straßenbahnchassis)
- Hans Siegmund Meyer als Direktor der NAMAG
- Carl Louis Konitzky (\*1855), Kaufmann (wohnhaft Parkstraße 75)

Das benötigte Kapital für die Norddeutsche Waggonfabrik brachten die Bremer Straßenbahn A.G., die Nationalbank für Deutschland und die "Bergische Stahlindustrie, Heinrich Böker & Co. A.G." aus

<sup>262</sup> Straßenbahnzug in Magdeburg: Sammlung Karl-Georg Hessler, Motor Verkehrsmuseum Dresden

Remscheid auf. Unter dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Bergischen Stahlindustrie Moritz Böker (1853-1933) wurden nicht nur seit 1893 die Unterbauten für Straßenbahnen gebaut, gleichzeitig hing Böker auch der amerikanischen Idee einer trust-company<sup>263</sup> zur Finanzierung von Industrieunternehmen an.



#### Handelsregistereintrag der Norddeutschen Waggonfabrik A.G. vom 4. Januar 1907<sup>264</sup>

Ideal erschien den Planern der auch die günstige Infrastruktur im Südosten Bremens: Die Straßenanbindung nach Hannover und Hamburg, Gleisanschluss von Hemelingen bis hin zur NAMAG, die Nähe zum Hemelinger Weserhafen, das neuerbaute Elektrizitätswerk für die Energieversorgung und natürlich die in Hastedt frisch gegründete „Elektrotechnische Abteilung“.

Als Betriebsgelände wählte man das ca. 14.000 qm große Areal hinter der Elektrotechnischen Abteilung an der Pfalzburger Straße, zu beiden Seiten der Straße Quintschlag, wobei man sich ein Vorkaufsrecht an weiteren Grundstücken sicherte.

Doch der Baubeginn verzögerte sich, da der Bremer Staat in Erwartung einer anderen industriellen Nutzung aus dem Grundbesitz der Kaufmannsfamilie Linne Grund erworben hatte, um Straßen für einen späteren Siedlungsbau anzulegen, wie den bis zur Weser verlängerten Quintschlag und die Bredowstraße, die parallel zur Pfalzburger Straße geplant war.<sup>265</sup>

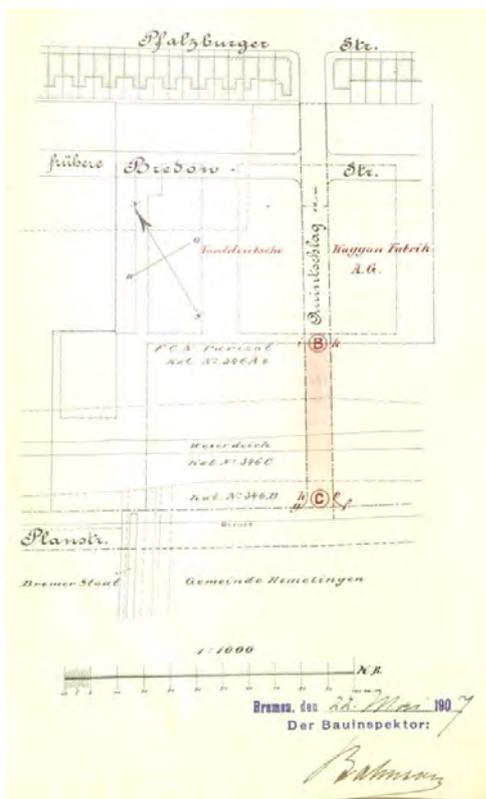
Zum Bau der Fabrikanlagen benötigte die Norddeutsche Waggonfabrik aber das Gelände einschließlich der „Bredowstraße“ und dem Quintschlag. Die Firmenleitung bemühte sich darum, diese Straßenbaupläne wieder aufzuheben. Erst nach zähen Verhandlungen mit der Stadt, und nachdem die

<sup>263</sup> Zusammenschluss mehrere Unternehmen, um ein Markt- und Produktionsmonopol zu erlangen

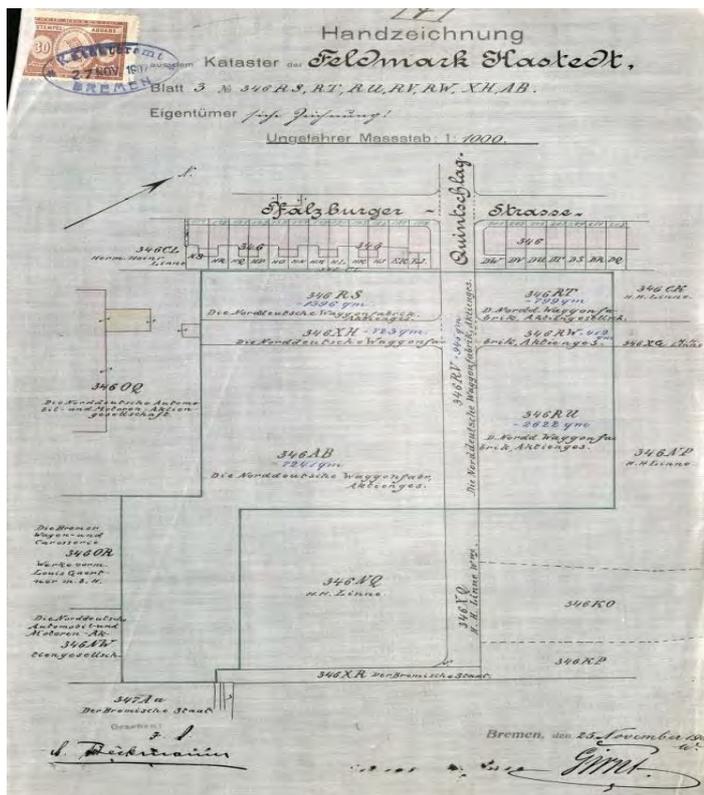
<sup>264</sup> StAB HRG 4,75/5 2092 (1907-1920);

<sup>265</sup> Grundstückskataster Quintschlag 99 StaB4,45/1 VR 75 Bl. 350

Nordwestdeutsche Terrain-Gesellschaft und Wilhelmine Linne Mai 1907 für das Straßenareal entschädigt wurde, konnte endlich im August 1907 der Grundstein gelegt werden, der Quintschlag endete als Sackgasse am Fabriktor.



**Straßenplanung Mai 1907 für das neue Unternehmen**



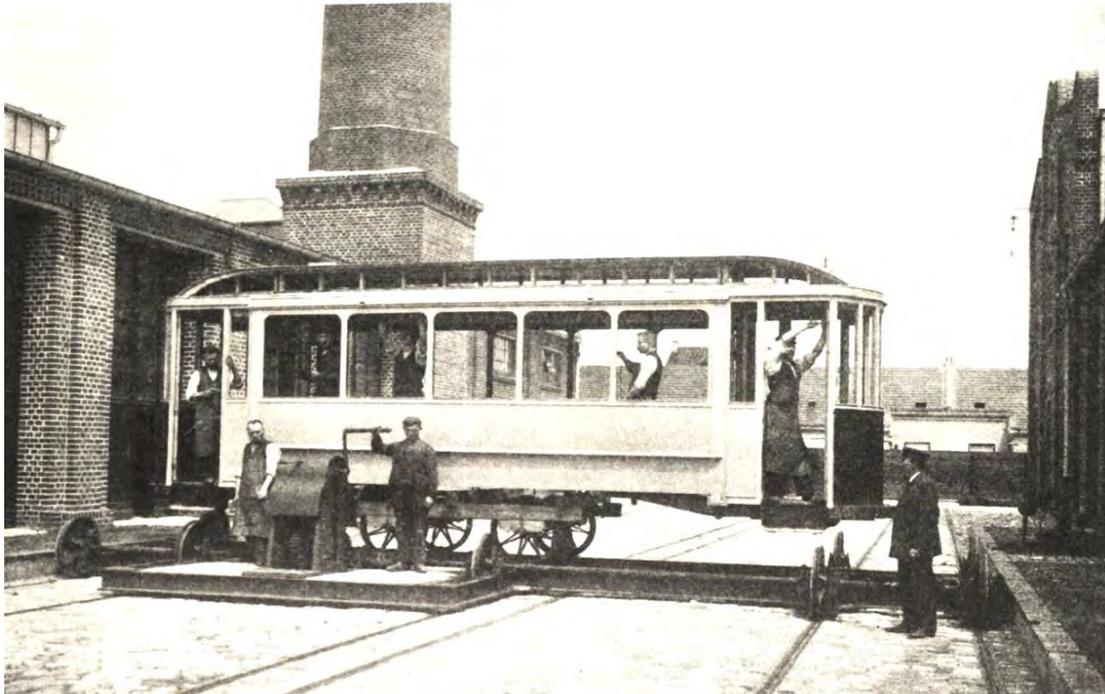
**Grundstückssituation vom 25. November 1907 (StaB)**

Schon kurz nach Baubeginn stellte sich heraus, dass das Grundkapital nicht ausreichte, da die Fabrik wegen der vorliegenden Aufträge und der Einrichtung der Sparte Eisenbahnwaggons größer gebaut werden musste. Bis Juli wurde das Kapital auf 650.000 Mark erhöht. Da die Straßenbahnbetreiber von Bremerhaven auf die Auslieferung von 40 bestellten Straßenbahnen noch vor Abschluss der Baumaßnahmen bestanden, musste ab August 1907 in angemieteten Hallen in Hemelingen produziert werden.



**Der Fabrikhof mit den Gleisanschlüssen<sup>266</sup>**

Man setzte alle verfügbaren Kräfte für die Fertigstellung der neuen Fabrikhallen ein. Schon am 24. Dezember 1907 begann man die Fabrikhallen mit den nötigen Maschinen auszustatten. Am 12. Januar 1908 konnte die reguläre Produktion aufgenommen werden. Die Planungen sahen vor, dass zunächst 150 bis 175 Straßenbahnwagen gebaut werden, das bedeutet einen Jahresumsatz von 1 bis 1,3 Millionen Mark. Der außerhalb Bremens im (preußischen) Hemelingen begonnene Bau der 40 Straßenbahnen für Bremerhaven wurde im Bremischen Hastedt fortgesetzt, nachdem die halbfertigen Wagen in die neuen Fabrikhallen transportiert worden waren.



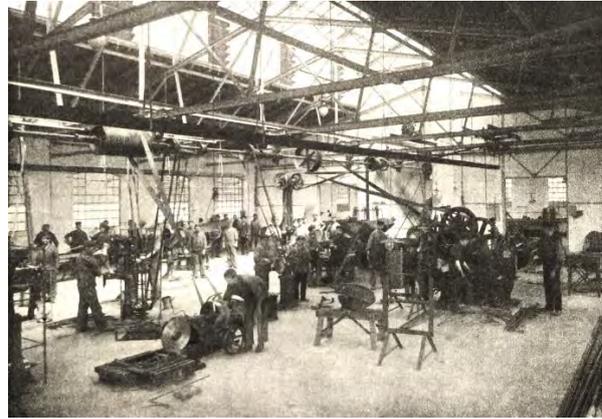
**Schiebebühne auf dem Betriebsgelände am Quitschlag**

<sup>266</sup> Die nachstehenden Fotografien: „Historisch biographische Blätter. Der Staat Bremen. Ecksteins Biographischer Verlag, Berlin. 1906-1911, VIII. Lieferung „Norddeutsche Waggonfabrik A.G. (Archiv Steinbrecher)

Erfahrungen mit dem Bau derartiger Fahrzeuge hatte man mit der Wagenbauanstalt Walle gesammelt, die schon früher die Pferdebahnen gefertigt hatte. Zusätzlich kooperierte man weiterhin mit der Firma Heinrich Böker & Co in Remscheid, die ein weiteres Know-how und die Unterbauten der Straßenbahnen liefern sollten. Die benachbarte Elektrotechnische Abteilung der NAMAG sollte die Lieferung der Elektromotoren und alle erforderlichen elektrischen Anlagen für die Triebwagen sicherstellen.

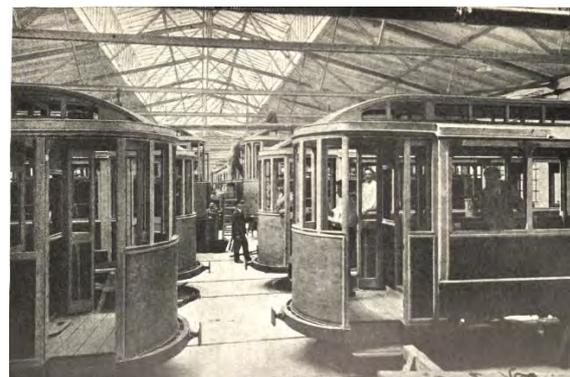
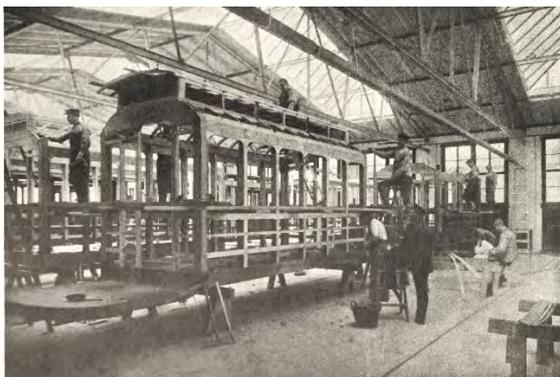


**Nordwaggon: Tischlerei**



**...und Schmiede**

Die Fabrikhallen wurden nach den damals modernsten Gesichtspunkten errichtet. Oberlichter machten die Räume hell und luftig und elektrische Beleuchtung sorgte für Helligkeit in der dunklen Jahreszeit. Absaugeinrichtungen minderten die Sägestaubbelastung in den Holzwerkstätten und die neuesten Holzbearbeitungsmaschinen präzisierten die Arbeitsabläufe. Zur Arbeitserleichterung waren zahlreiche Hebekräne im Einsatz und die angelieferten Unterbauten der Waggons wurden über Gleisanschlüsse direkt bis hin zu den Produktionsstätten geführt. Für die unterschiedlichen Holzsorten standen auf dem Betriebsgelände spezielle Trockenanlagen und große Lagerschuppen zur Verfügung.



**Wagenmontage**



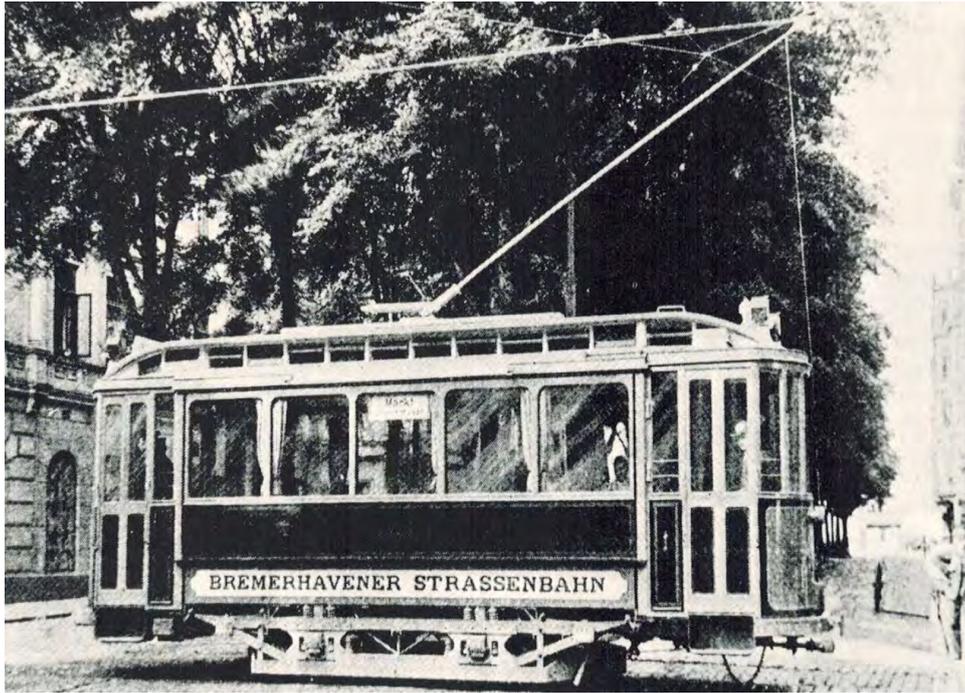
Versandfertige Straßenbahnwagen für Bremerhaven auf dem Gelände der Nordwaggon (um 1908)

Für das etwa hundertfünfzig-köpfige Personal wurden Speise-, Wasch- und Umkleideräume bereitgestellt, und ein Arbeiterunterstützungsfond half bedürftigen Arbeitern. Insgesamt war die Fabrik darauf ausgerichtet, die Produktion bei Bedarf auf 300 Fahrzeuge pro Jahr zu erhöhen. Neben Personentransportfahrzeugen plante die „Nordwaggon“, wie der Betrieb auch allgemein genannt wurde, ab 1908 für die Reichsbahn Güterwaggons, die für den Transport von Bananen von Hamburg nach Bremen gedacht waren.



Triebwagen der Nordwaggon, Baujahr 1909<sup>267</sup>

<sup>267</sup> Nachfolgende Triebwagenfotos: Archiv Bremer Straßenbahnmuseum



**Bremerhavener Straßenbahn in Betrieb (um 1910)**

Nach der Auslieferung der ersten 40 Triebwagen nach Bremerhaven folgten bis 1915 zusätzlich 50 Beiwagen. Parallel dazu erhielten NAMAG-Lastwagen in der Nordwaggon Omnibusaufbauten.



**NAMAG Omnibus (1908)**

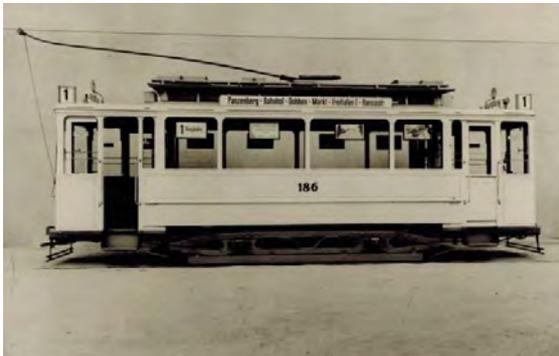


**Omnibusaufbauten der Norddeutschen  
Waggonfabrik um 1910 (Archiv: Peter Kurze)**

Weitere Großaufträge gingen indes nur schleppend ein, da schon im Spätherbst 1907 ein konjunktureller Einbruch die möglichen Abnehmer weitgehend zurückhielt. Weil aber immer mehr Städte des In- und Auslandes auf den Ausbau eines Straßenbahnnetzes setzten, waren die Prognosen dennoch günstig. So bestellte auch Warschau bei den Bremern 10 Straßenbahnzüge und Beiwagen. Als es dann zur Auslieferung kommen sollte, verweigerte Warschau aus unbekanntem Gründen die Abnahme.

Die als „Warschauer Bahn“ bekannt gewordenen Straßenbahnzüge wurden schließlich 1909 von der Bremischen Straßenbahn übernommen. Der Wagenkasten des Triebwagens bestand aus Holz. Die

vordere und hintere Plattform war zunächst offen. Von den vier Seitenfenstern waren die mittleren größer als die äußeren. Der ca. 11t schwere Triebwagen war 9,56m lang und 1,98 breit. Die Inneneinrichtung bestand aus hölzernen Längsbänken auf denen 20 Fahrgäste Platz fanden. Mit zusätzlich 24 Stehplätzen konnte die Bahn 44 Personen befördern.



Triebwagen „Warschauer Bahn“ (1910)



Beiwagen „Warschauer Bahn“ (1912)

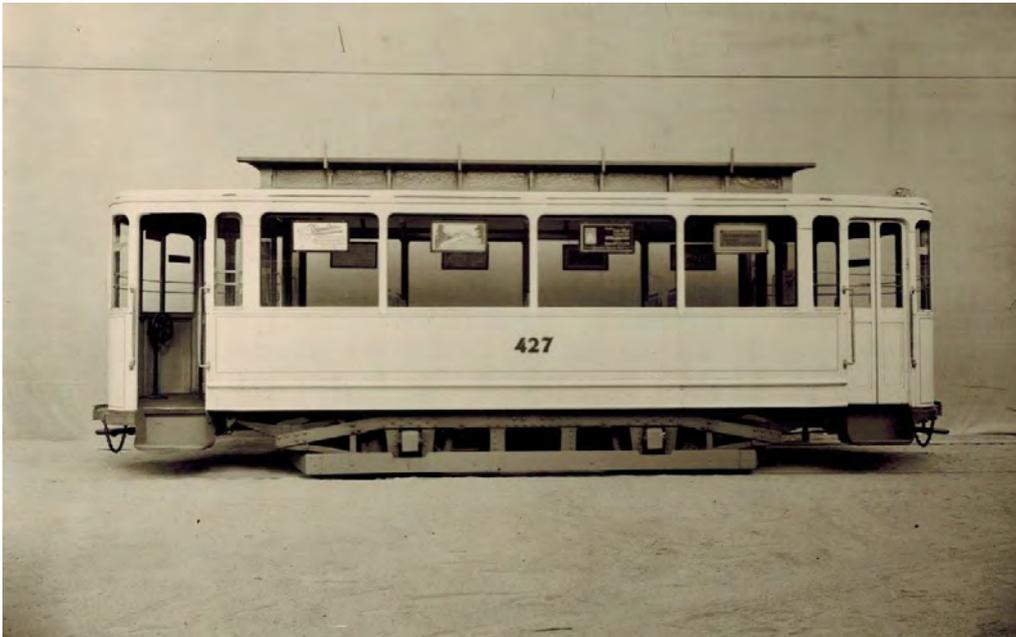
Auch wenn das Geschäft mit Warschau geplatzt war, entwickelte sich das Exportgeschäft nach Übersee recht günstig. Vorteilhaft am Überseehandel war zudem, dass die Transportschiffe Tropenhölzer für ihre Rückreise laden konnten. Diese Hölzer wurden dringend benötigt für den Ausbau von Straßen- und Eisenbahnwagen, sowie für die Omnibusse benötigte: der gesamte Oberbau dieser Fahrzeuge bestand aus Holz und Glas.

Neben dem Bau von Straßenbahnen produzierte die Nordwaggon im Jahr 1908 auch Güterwagen für die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn aber auch für den Export. 1909 folgte die Entwicklung eines speziellen Transportwagens für Bananen und in Zusammenarbeit mit den Berliner Bergmann-Elektrizitätswerken einen benzolelektrischen Triebwagen.



Bananenwagen der Nord-Waggon von 1909 (Fotoarchiv: Paul Scheller)

Indes arbeitete man weiter an der Verbesserung von Trieb- und Beiwagen. Unter anderem wurden die noch offenen Trieb- und Beiwagen geschlossen, die Bänke quergestellt. Dieser Fahrzeugtyp wurde allgemein als „Hansa-Wagen“ bezeichnet. 1913 wurden die ersten zehn Triebwagen dieser Serie ausgeliefert



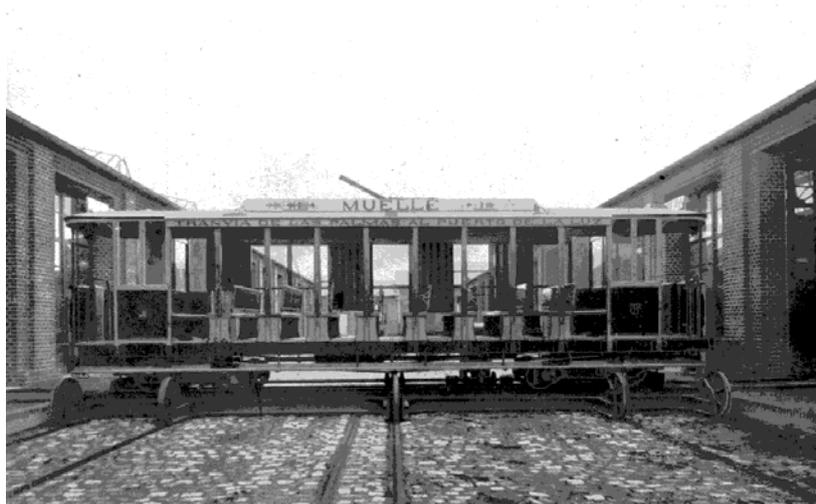
Beiwagen Typ „Hansa“(1913) Unterbau von der Bergischen Stahl-Industrie, Remscheid



Bedingt durch den ersten Weltkrieg kam es zu schweren Gewinneinbußen, Straßenbahnen und Omnibusse waren in den Kriegsjahren nicht gefragt, und die Güterwagen für die Bananen standen nun wegen des Mangels an Südfrüchten auf dem Abstellgleis. 1920- 1922 belebte ein kurzer wirtschaftlicher Aufschwung das Geschäft mit der Produktion von Postautos, Kühlwaren aber auch von Straßenbahnen, so dass die Nordwaggon 1920 von den Hansa-Lloyd Werken zusätzlich das Betriebsgelände der ehemaligen Elektrotechnischen Betriebe an der Föhrenstraße 70/72 übernahm.

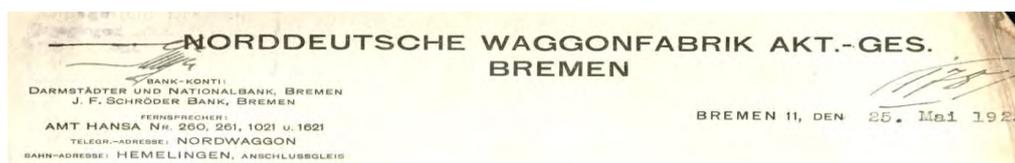


Beiwagen Typ „Hansa“ (1913) Innenansicht



Beiwagen für Teneriffa von Las Palmas nach Puerto de la Luz (um 1923)

Die Inflation von 1923 brachte die Nordwaggon erneut in Bedrängnis, die bisherigen Aktien waren wertlos, und die noch von einer außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre am 27. Dezember 1923 beschlossene absurden Kapitalerhöhung um 84 Mio. Mark (die Gerichts- und Notarkosten beliefen sich dabei auf 300 Billionen, und die Kosten für den Druck der Aktien auf 2 Milliarden Mark!).



Briefkopf der Norddeutschen Waggonfabrik<sup>268</sup>

Ab 1924 flossen durch den Dawes-Plan amerikanische Kredite nach Deutschland, um die am Boden liegende Wirtschaft wieder aufzubauen, aber auch zur Begleichung der Reparationszahlungen an Frankreich und England, die das Geld ihrerseits an die USA zurücküberwiesen, um ihre Kriegsschulden

<sup>268</sup> Bericht des Aufsichtsrates vom 25.05.1925. StaB 4,75/5 2094 (1920-1927)

zu begleichen. Die Verträge von Locarno im Jahr 1925 trugen zur Verbesserung des politischen Klimas in Europa bei, so dass die Wirtschaft wieder zu wachsen begann.



Aktie 1925

Bei der Nordwaggon etablierte sich ein neuer Vorstand, Aktien zu einem Nennwert von 100 Mark wurden herausgegeben und die Auftragsbücher füllten sich wieder, so dass jährlich bis zu 5000 Fahrzeuge ausgeliefert werden konnten.



Reklame aus einer Illustrierten 1916 (Bremen, Straßenbahnmuseum)

In den Jahren 1926/27 lieferte die Norddeutsche Waggonfabrik 10 Doppel-Triebwagen des Typs 265 aus. Im Gegensatz zu den früheren Modellen verfügte der Triebwagen über einen Mitteleinstieg und einer zusätzlichen Tür für den Fahrer, das dem schnelleren Ausstieg zum Weichenstellen diente. Die

Plätze waren auf 26 Sitz- und 38 Stehplätze angewachsen. Zudem wurde nun ein Scherenstromabnehmer und neben der Getriebe- eine Schienenbremse genutzt.



**Triebwagen Typ 265 (1927)**

Neben dem Bau von Straßenbahnen erweiterte sich die Produktion auch in Richtung von E-Loks für den Güterverkehr, wobei man mit anderen Firmen, wie der AEG kooperierte. Der Bau von Omnibussen wurde Mitte der zwanziger Jahre aufgegeben.



**Nordeutsche Waggonfabrik und AEG: Gütertriebwagen E22 (1927) für die Extertalbahn AG**  
Foto: Ralf Maritschnigg

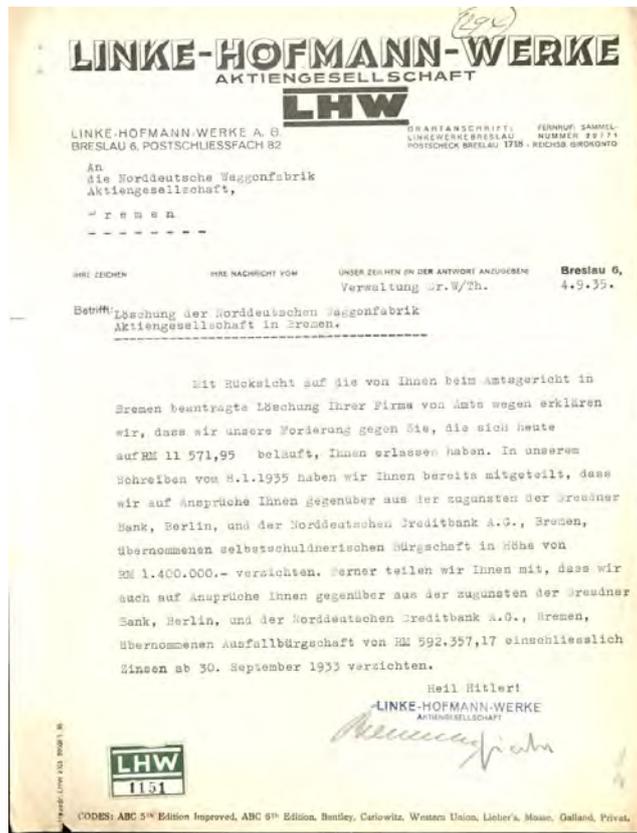
Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Industrienationen setzte insbesondere in Amerika das Spekulationsfieber ein, zahlreiche US-Bürger spekulierten an der Börse in der Hoffnung auf hohe Gewinne, finanzierten jedoch die Aktienkäufe über Kredite zu horrenden Zinssätzen. Die Großspekulanten hingegen stießen ihre Aktien schon bei geringsten Kursgewinnen wieder ab, was einen Kursverfall mit sich brachte. Am „Schwarzen Donnerstag“, dem 24. Oktober 1929 überschwemmten Wertpapiere die New Yorker Börse, die Aktienkurse sanken ins Bodenlose, die Kleinaktionäre verloren ihr Geld und blieben gleichzeitig auf ihren Bankschulden sitzen. Für Investitionen vergaben die Banken kaum noch Kredite, die Wirtschaft verlief rückläufig und Arbeitslosigkeit setzte ein. Die USA forderte weltweit Kredite zurück, um weiter zahlungsfähig zu bleiben.

Dieser Kapitalabzug führte auch in Deutschland zu schwersten wirtschaftlichen Verwerfungen. Mit der großen Depression waren die „Goldenen Zwanziger“ vorbei. Auch in Deutschland mussten zahlreiche Betriebe ihre Produktion einstellen oder den größten Teil ihrer Belegschaft entlassen.



Auch der Norddeutschen Waggonfabrik drohte die Schließung. Der Breslauer Waggonbauer Linke-Hoffmann-Werke (LHW) übernahm 1929 die Aktienmehrheit des Bremer Werks. Die Breslauer hofften, den Bau von Waggons und Triebwagen mit dem Bremer Werk steigern zu können.

Doch schon ein Jahr später wurde der wieder Betrieb geschlossen, die mehr als 1000 Beschäftigten entlassen und im Laufe der nächsten Jahre Material und Maschinen verkauft, um mit dem Erlös die erheblichen Bankschulden zu mindern. 1934 wurde der Werkteil zwischen Pfalzburger Straße und Kraftwerkdeich an den Flugzeugbauer Focke Wulf verkauft. Die Fabrikhalle an der Föhrenstraße verkaufte Focke Wulf an Borgward & Tecklenburg weiter, die dort zunächst den "Hansa 1100" produzierten, bevor die Gebäude zum Borgward Reparaturbetrieb umgewandelt wurden.

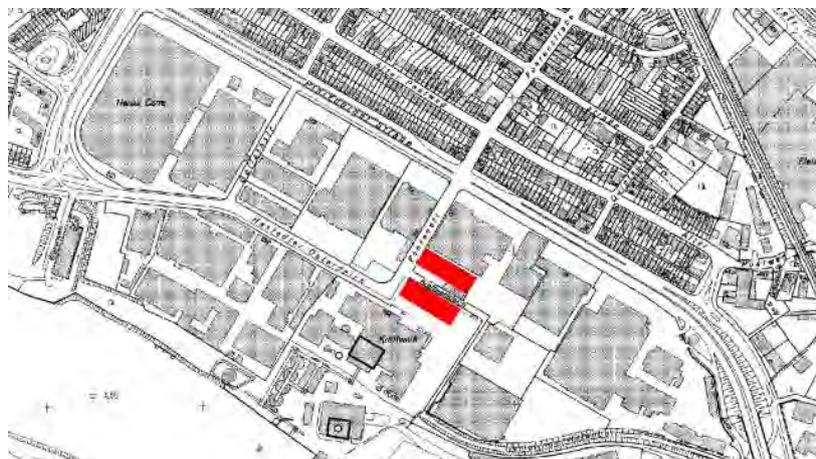


Verzichtserklärung der Linke-Hoffmann-Werke<sup>269</sup>

Nachdem die Linke-Hoffmann-Werke am 4. September 1935 Verzicht ihrer Ansprüche gegenüber der Nordwaggon bekundet hatte, setzte der Vorstand den Beschluss der Generalversammlung der Norddeutschen Waggonfabrik vom 21. Januar 1935 um, und beantragte in einem Schreiben vom 4. September 1935 die Löschung der Firma.

## Die Bremer Wagen- und Carosserie-Werke Louis Gaertner

Föhrenstraße 76-78



<sup>269</sup> HRG vom 4. September 1935 StaB 4,75/5 2094

Der Stellmacher Karl Heinrich Louis Gaertner<sup>270</sup> baute seit 1880 in der Bremer Birkenstraße Kutschen für den gehobenen Bedarf, ab 1905 zog der Betrieb um. Neue Adresse: Auf den Häfen 76.



**Karl Louis Gaertner und seine Familie um 1904 (Foto: Archiv Gaertner, Hamburg)**

Die luxuriöse Ausstattung seiner Fahrzeuge wurden 1890 auf der legendären „Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung“ in Bremen mit einer Silbermedaille ausgezeichnet.

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Automobilbaus schuf er zusätzlich Karossen für motorgetriebene Fahrzeuge. Durch die Verwendung edelster Materialien konnten sich diese Fahrzeuge nur betuchte Käufer leisten.

---

<sup>270</sup> Louis Gaertner (29.12.1854-11.4.1926) war gelernter Schmied. Er kam in den 1870er Jahren nach Bremen, um in der Stellmacher-Werkstatt seines Bruders Emil zu arbeiten. Er heiratete 1881 Anna Minna Maria Bolland (1860-1936). Sie hatten zehn Kinder, von denen die Kinder Carl Heinrich Louis (1890-1908) und Anna Maria Ernestine Biclet-Dupleix de Romöd (1883-1929) dokumentiert sind. Die Familie Gaertner wohnte in der Wachmannstraße 48. (vergl. „Maus“ Bremen)



Die Belegschaft der Wagenfabrik Louis Gaertner im Jahr 1905, links mit Bowler der Firmeninhaber Louis Gaertner, auf dem Bock die drei jugendlichen Söhne (Foto: Archiv Gaertner, Hamburg)

Durch seine Erfahrung im Karosseriebau empfahl sich die „Wagenfabrik Louis Gaertner“ als Kooperationspartner der im Mai 1906 gegründeten Norddeutschen Automobil- und Motorenfabrik AG (NAMAG), die nur wenig später für den Bau der Automobilfabrik ein Areal zu beiden Seiten der Föhrenstraße in Bremen-Hastedt erworben hatte. Zwar brachte der Direktor des jungen Unternehmens Sigismund Meyer ein umfangreiches Wissen für die Elektromobilität mit, für den Aufbau der Fahrzeuge fehlte ihm jedoch jegliche Erfahrung, so dass er hierfür in Gaertner den geeigneten Partner sah.



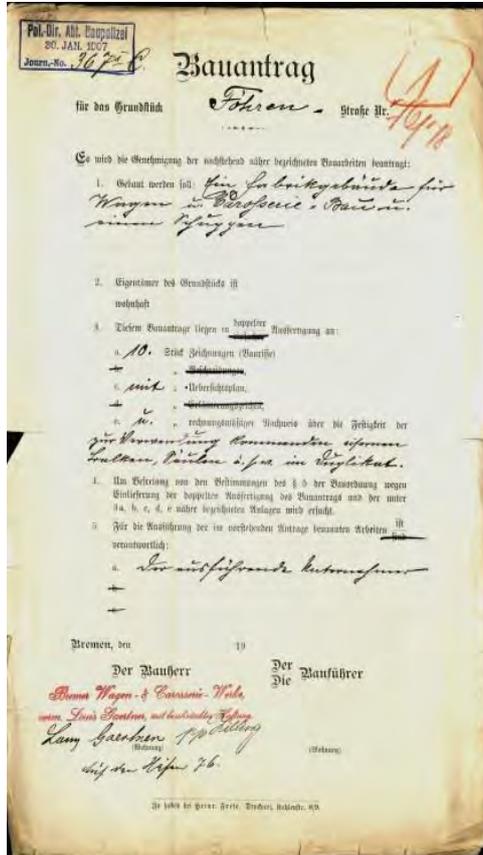
#### Überstempelter Firmenkopf auf einem Schriftstück von 1907 (StaB)

Sigismund Meyer bot Gaertner das 3.555 qm große Grundstück gegenüber dem im Bau befindlichen Verwaltungsgebäude der NAMAG an. Bevor es zu einem Kooperationsvertrag kam, wandelte Gaertner am 29. Januar 1907 seine Firma in die „Bremer Wagen und Carosserie-Werke vorm. Louis Gaertner GmbH“ um, wobei die NAMAG einen Teil des Gesellschaftsvermögens einbrachte und somit auch im Aufsichtsrat saß. Louis Gaertner aber übernahm auch weiterhin die Leitung der Carosserie-Werke.

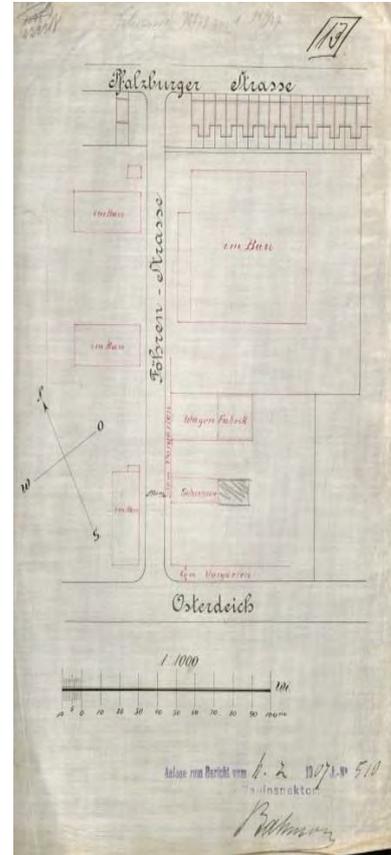
Am 30. Januar 1907, also einen Tag nach der Firmenneugründung reichte Gaertner den Bauantrag für ein Fabrik- und Hofgebäude beim örtlichen Bauamt ein.<sup>271</sup> Nachdem die Baugenehmigung

<sup>271</sup> Journal Nr. 367, Antrag für das Fabrikgebäude und ihm gegenüber einen 9m tiefen Schuppen

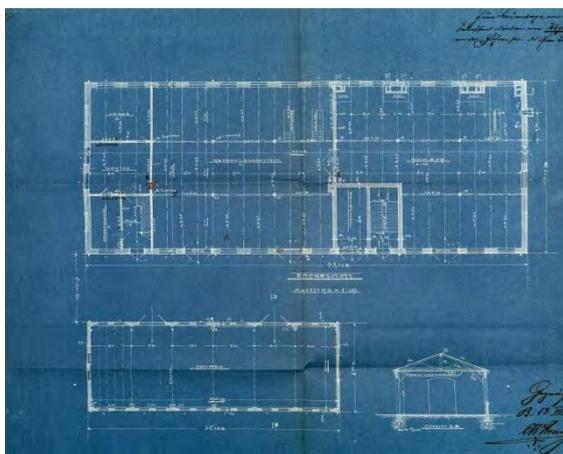
auch im Mai noch nicht erteilt worden war, beschwerte sich Gaertner beim zuständigen Bausenator Dreyer darüber, dass trotz mehrfacher Anfragen und Bitten des mit dem Bau beauftragten Architekten Strauß kein positiver Bescheid ergangen war. Seine Bitte nach rascher Bearbeitung scheint Erfolg gehabt zu haben, denn am 17.06.1907 wurde der Kaufvertrag für das Grundstück in der Föhrenstraße 76-78 abgeschlossen<sup>272</sup>. Der vereinbarte Kaufpreis betrug 21.330 Mark.



**Bauantrag**  
Eingangsstempel 20. Januar 1907



**Lageplan der Fabrikanlage**  
Vom 1. Februar 1907 (StaB)



**Baupläne des Baumeisters Carl Wilhelm Strauß vom**  
13. März 1907<sup>273</sup>



<sup>272</sup> Das Grundstück trug die Katasterbezeichnung 346OR (vergl. StaB 4,45-1-VR45-352)

<sup>273</sup> StaB 4,125/1-2945 bis 2947 von 1907

Mit der Umsetzung des Bauvorhabens wurden der Baumeister Carl Wilhelm Strauß und der Baubetrieb Franz Parizot beauftragt. Es entstand ein dreistöckiges, unterkellertes Gebäude mit geräumigem Dachboden. Die Giebelseite befand sich an der Föhrenstraße. Das Gebäude maß 43 x 17m. Ein ca. 2,5m x 5,5m Fahrstuhl verband die einzelnen Etagen miteinander. Im Kellergeschoss befanden sich neben den Sanitäreinrichtungen für die damals ca. 80 Arbeiter, das Materiallager sowie die Polieranstalt und die Radmacherei.

Kurioserweise flatterte schon am 11. September 1907 Louis Gaertner unter Androhung eines Bußgeldes ein behördliches Schreiben ins Haus, das das sofortige Anbringen der Hausnummer 76/78 an das Gebäude fordert, obwohl sich die meisten Gebäude der Föhrenstraße noch in der Bauphase befanden.



**Von der NAMAG gebaute Krieger-Elektrodroschken auf dem Hof der Carosserie-Werke um 1910 (Blickrichtung Föhrenstraße) <sup>274</sup>**

Die Ausstattung des Betriebes mit Maschinen und der Erwerb von tropischen Hölzern für den Bau der Karosserien machte im Juli 1908 die Eintragung von Handfesten in Höhe von 200.000 Mark erforderlich

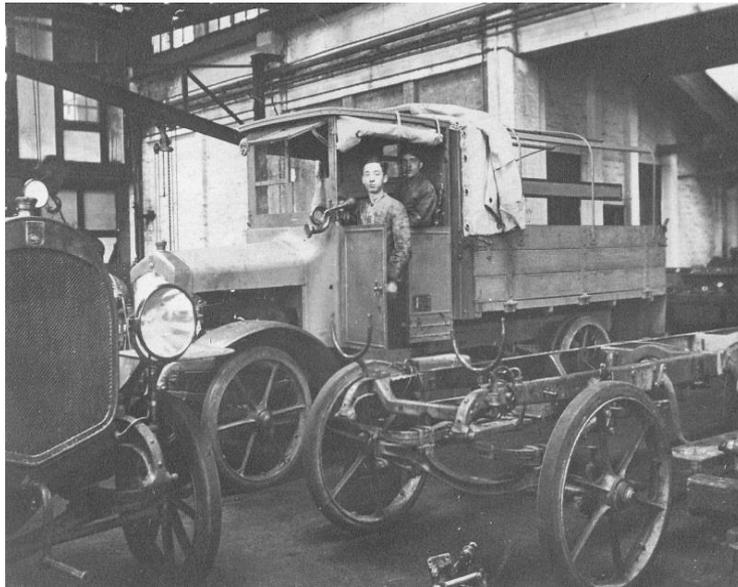
---

<sup>274</sup> Wenn nicht anders ausgewiesen, stammen die Abbildungen aus „Historisch biographische Blätter. Staat Bremen 1906-1911



**Radmacherei (Untergeschoss)**

Im Erdgeschoss war die Verwaltung untergebracht. Ein zeitgenössischer Artikel rühmt die Einrichtung der Büros nach „Neuesten Anforderungen“ und die Fernsprecher, die sie mit einzelnen Werkstattbereichen verbinden<sup>275</sup>.

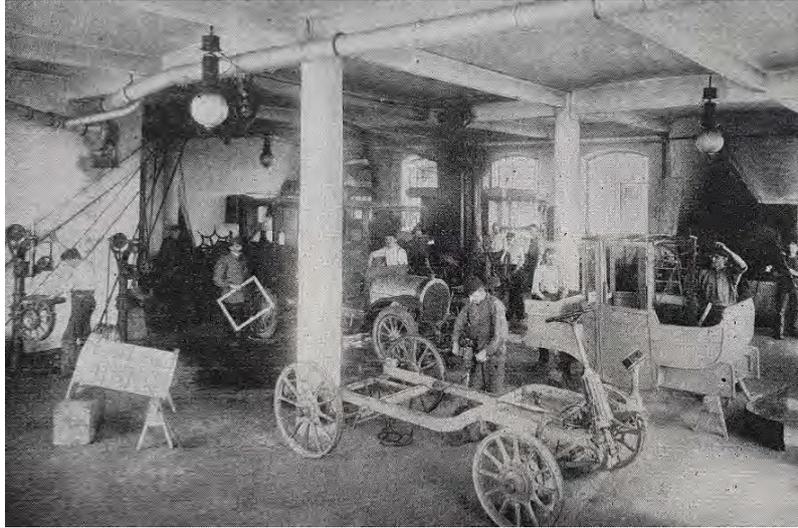


**Montagehalle (Erdgeschoss) Foto: Archiv Gaertner**

Neben den Büros befand sich die große Montagehalle, in der die Karosserien aufgebaut, aber auch Reparaturen durchgeführt wurden. In der Schmiede mit ihren mechanischen Fallhämmern wurden die Bleche zu Karosserieteilen gedengelt.

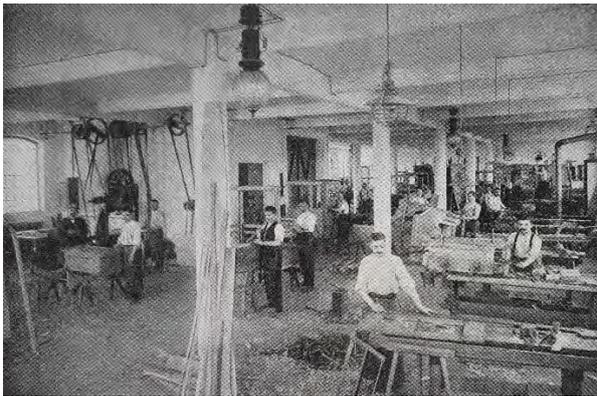
---

<sup>275</sup> Historisch Biographische Blätter. Der Staat Bremen. Artikel „Bremer Wagen- und Karosseriewerke“. Ecksteins Biographischer Verlag Berlin um 1910 (Archiv Steinbrecher)

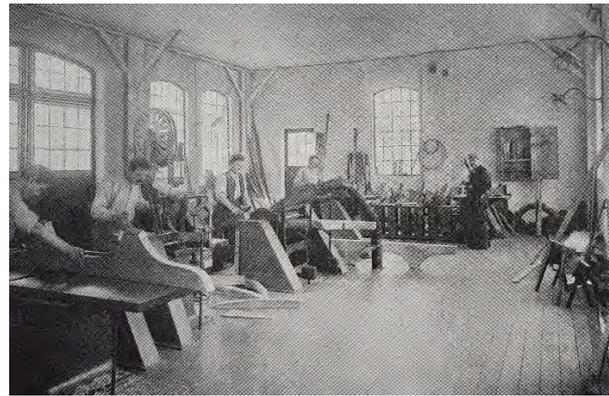


**Schmiede (Erdgeschoss)**

Das zusätzlich errichtete Hofgebäude beherbergte die Sägerei, in der Bauholz für den Rahmen in gleicher Weise bearbeitet wurde, wie auch für die Innenausstattung zur Verfügung standen. Ausgestattet mit damals modernen Staubabsauganlagen wurden hier die groben Holzvorarbeiten für die Stellmacherei, aber auch in speziellen Trockenräumen gut abgelagert Edelhölzer für den weiteren Arbeitsprozess vorbereitet.

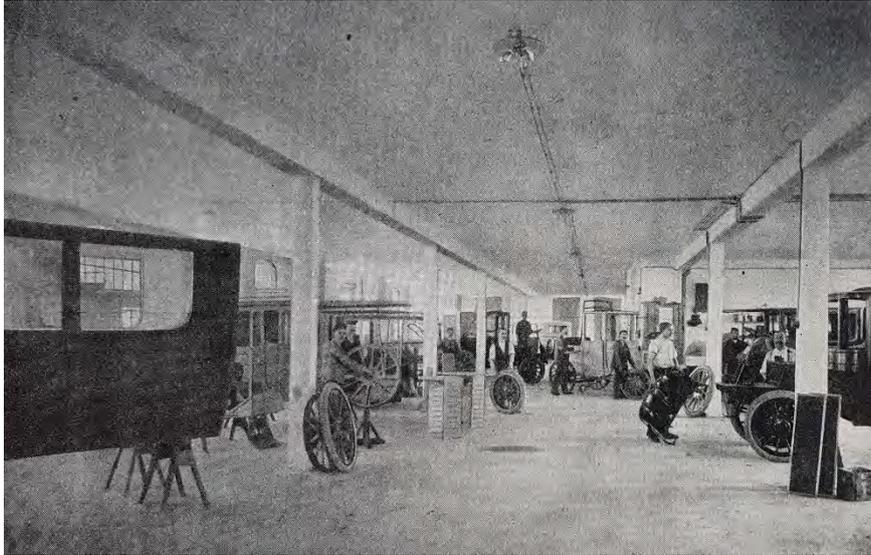


**Stellmacherei (1. Obergeschoss)**



**Holzmaschinenraum (Hofgebäude)**

Die in der Schmiede und Stellmacherei hergestellten Einzelteile gelangten mit dem Fahrstuhl in die Lackierwerkstatt im zweiten Obergeschoss. Hier erhielten sie ihren Farb- und Lackauftrag, um anschließend in der Montagehalle im Erdgeschoss montiert zu werden. Im gleichen Stockwerk befanden sich die Zeichenbüros, in denen die Entwürfe der Karosserien entworfen wurden, und die Werbekataloge entstanden.



**Lackiererei (2. Etg.)**

Polsterei und Sattlerei schließlich befanden sich im Dachgeschoss. Die gesamte Innenausstattung der Fahrzeuge, von den Autositzen bis zur Polsterung des Fahrzeuginneren wurde hier gefertigt<sup>276</sup>.



**Sattlerei (3. OG)**

Ein Ausstellungsraum im Erdgeschoss gab einen Einblick in die Produktpalette, die gemeinsam mit der NAMAG entwickelt wurde. Es waren vornehmlich Luxusautos mit Elektrobetrieb, die den Hof verließen, aber auch Elektro-Taxen, die durch eine von der NAMAG gegründete Droschkengesellschaft nach Bremen, Hamburg, Düsseldorf und München verkauft wurden<sup>277</sup>.

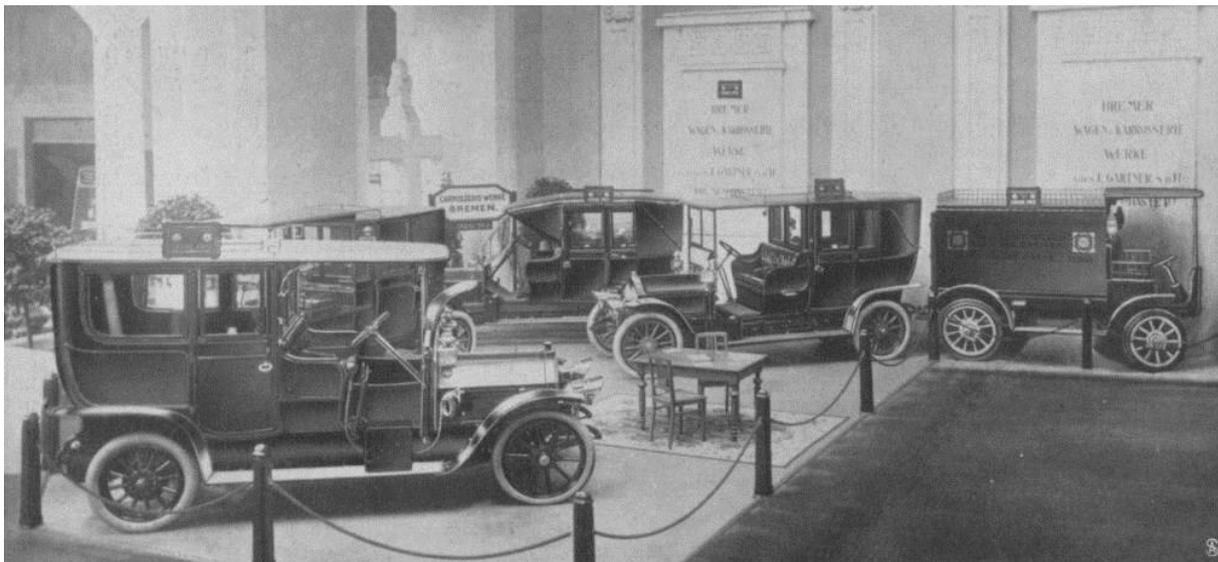
<sup>276</sup> Zitat aus den Historisch Biographische Blättern „...wir sehen hier nicht allein die einfachen Sitze für Droschken, Omnibusse und andere Verkehrsmittel entstehen, sondern auch hochherrschaftlich ausgeführte Innendekorationen, mit deren Hilfe ein Automobil zu einer vollständig eingerichteten Wohnung gewandelt wird.“

<sup>277</sup> Vergl. Artikel „NAMAG“



**Fahrt in einem Lloyd-PKW zum Weserwehr  
Im Hintergrund die Hansa-Lloyd Werke mit Bremer Karosserie-Werke (1911)  
(Peter Kurze Dokumentation)**

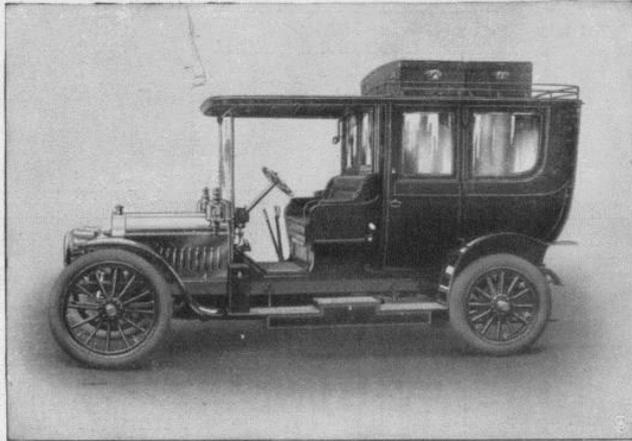
Auf der Weltausstellung in Brüssel im Jahr 1910 erhielten die NAMAG und die Bremer Wagen- und Karosseriewerke am 16. September die höchsten Auszeichnungen: Den Grand-Prix und die Goldmedaille



**Bremer Wagen- und Carosseriewerke auf der Weltausstellung Brüssel 1910<sup>278</sup>**

<sup>278</sup> Werbung in „Sport im Bild“ 12-1910 S. 340 Österreichische Nationalbibliothek (<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=sib&datum=1910&size=45&page=340>)

# Gaertner = Carosserien



BRÜSSEL 1910

## GRAND PRIX

**Bremer Wagen- u. Carosserie-Werke**  
vorm. LOUIS GAERTNER m. b. H., BREMEN

Carosserien in Luxusausführung  
Carosserien in Serienausführung  
Carosserien für Kranken-Transportwagen  
Carosserien für Reklame- u. Geschäftswagen

Wir bitten um Einforderung von VOR-  
ANSCHLÄGEN und KATALOGEN  
:: **Erstklassige Ausführung** ::

Werbung Bremer Wagen- und Carosseriewerke 1910<sup>279</sup>

Da die Karosseriewerke als GmbH weder finanziell noch räumlich in der Lage waren, der wachsenden Produktion der NAMAG zu folgen, übernahm die NAMAG 1912 den größten Teil des Gesellschaftsvermögens und den Vorsitz im Aufsichtsrat. Der Betrieb wurde als Bestandteil der NAMAG mit Unterstützung der Nationalbank in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 400.000 Mark umgewandelt, wobei Louis Gaertner auch weiterhin die Firmenleitung verblieb<sup>280</sup>. Das bedeutete gleichzeitig, dass die „Bremer Wagen- und Karosseriebau vorm. Louis Gaertner GmbH“ die Fabrik im Juli 1912 an die „Bremer Wagen- und Karosseriebau vorm. Louis Gaertner AG“ verkaufen musste<sup>281</sup>.



In Sport und Bild

Sofort ging man daran, die Produktionsflächen durch An- und Umbauten zu vergrößern, unter anderem wurde der hintere Bereich des Hauptgebäudes um ein komplettes Stockwerk erhöht und zum Hof hin verbreitert<sup>282</sup>. Neben Louis Gartner war es sein Schwiegersohn René Pichet

<sup>279</sup> Sport im Bild ebda S. 1401

<sup>280</sup> StaB 4,45-1-VR75-352: Als Mitglieder im Aufsichtsrat wurde der NAMAG-Direktor Hans Sigmund Meyer sowie die Kaufleute J.F. Mardfeld und August Brauns berufen. Es wurden 400 Aktien á 1000 Mark gezeichnet

<sup>281</sup> Laut Kaufvertrag vom 21. Juli 1912 für 182.514,45 Mark

<sup>282</sup> Bauerlaubnis 1912 Nr. 649 vom 21. Juni 1912

Dupleix de Romöt, der ab 1913 der Prokurist des Betriebes wurde, und sich aktiv in das Betriebsgeschehen einbrachte.



Bauzeichnungen 1912<sup>283</sup>

Doch auch noch nach acht Jahren kam die NAMAG nicht aus den roten Zahlen heraus, der Absatz von Elektrodroschken ging immer weiter zurück, und die teuren Luxusautos wollte keiner mehr haben. Das wirkte sich natürlich auch auf die Carosserie-Werke aus.

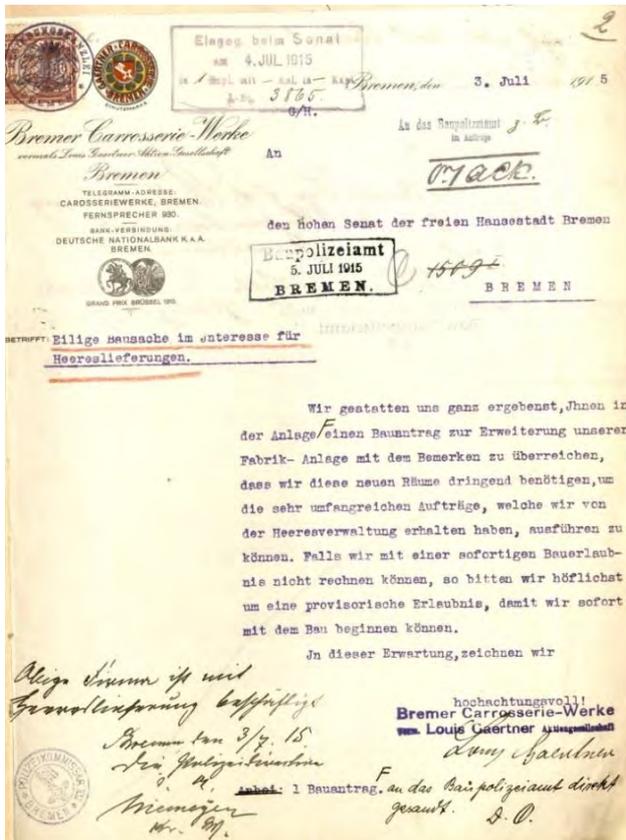
Mit dem Tod von Heinrich Wiegand im März 1914 und der Fusion der NAMAG mit Hansa am 9. Juni 1914 änderte sich zunächst für die Bremer Carosserie-Werke nichts. Louis Gaertner leitete weiterhin den Betrieb und karossierte fortan im Auftrag der „Hansa-Lloyd-Werke Aktiengesellschaft“ meist PKWs der Marke „Hansa“.



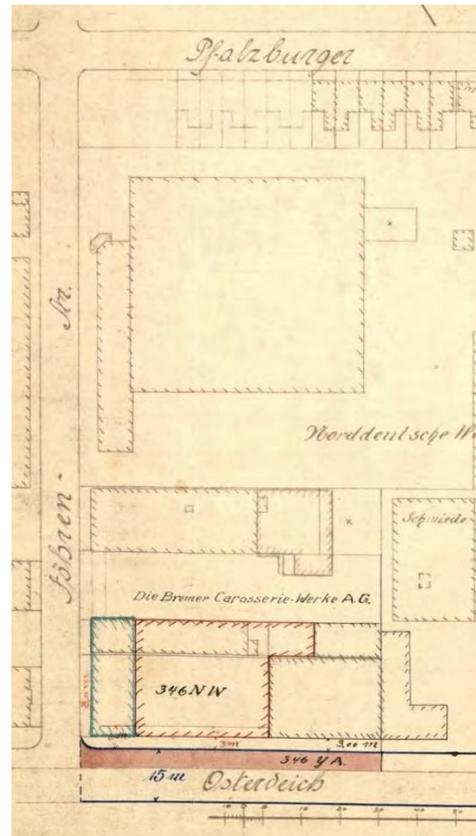
Mit Beginn des Ersten Weltkriegs wurde die Produktion weitgehend dem Bedarf der Heeresverwaltung angepasst, auf luxuriöse Ausstattung wurde völlig verzichtet. Zweckmäßig, preiswert und feldtauglich mussten die Fahrzeuge sein. Die steigenden Produktionszahlen forderten eine weitere Vergrößerung der Produktionsflächen. Zu dem Zweck erwarben die Karosseriewerke am 24. Februar 1915 das südlich vom bisherigen Betriebsgelände am verlängerten Osterdeich gelegene Grundstück von den Hansa-Lloyd Werken dazu<sup>284</sup>.

<sup>283</sup> Stab 4,125-1-2926 Bauakten ab 1912

<sup>284</sup> Stab 4,125/1 2945 Bauakten: Für das insgesamt 2.361qm große Grundstück (Kataster 346NW Baugrund (1961qm) und 346YA Straßengrund(400qm) hatten die Bremer Karosseriebauer insgesamt 22.000 Mark zu zahlen.

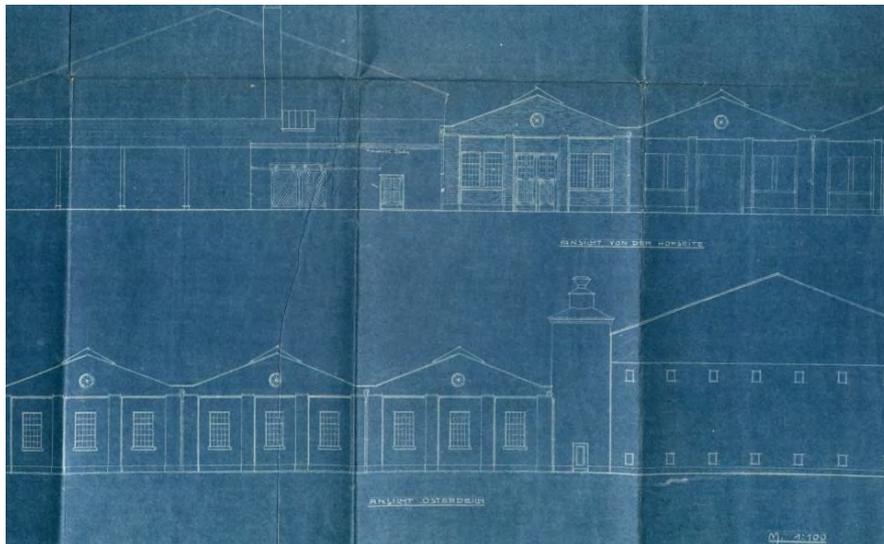


Bauantrag mit dem Vermerk der kriegsbedingten Dringlichkeit (3. Juli 1915)



Erweiterung der Fabrikhallen bis zum Hastedter Osterdeich (8. Juli 1915)

Dem Kaufvertrag war Seitens Hansa-Lloyd ein Passus angefügt, dass das direkt gegenüber dem Verwaltungsgebäude gelegene Areal optisch ansprechend sein müsse.



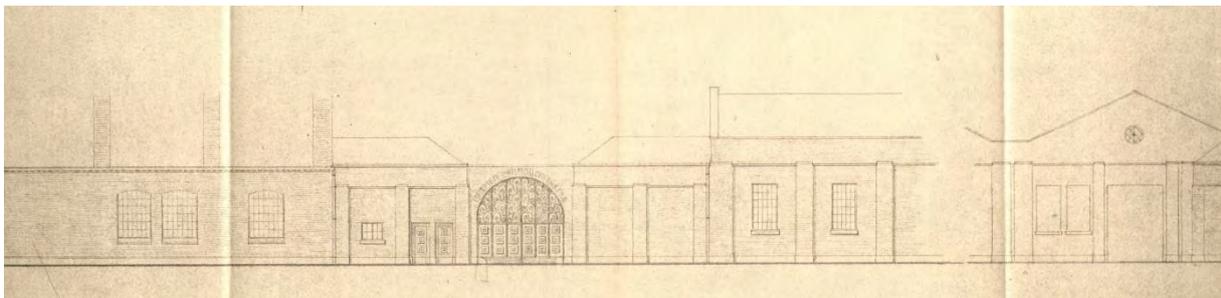
Hallenneubau in Richtung Osterdeich, Architekt: Hans Grashorn (1915)



**Die Hallen im Jahr 1933 (Foto: Netzemuseum)**

Schon im Januar 1915 hatte der Architekt Hans Grashorn einen Bauantrag mit entsprechenden Bauzeichnungen zum Bau von weiteren Lagerschuppen eingereicht.<sup>285</sup> Im Juli betonte Louis Gaertner in seinem Dringlichkeitsantrag die Kriegswichtigkeit seines Unternehmens.

Im Oktober 1915 wurde zwischen Haupt- und Hofgebäude an der Grundstücksgrenze zur Norddeutschen Waggonfabrik eine Schmiede errichtet, und am 13. März 1916 folgte der Antrag zur Aufstockung des alten Fabrikgebäudes.



**Ansicht der Hofeinfahrt und der neuen Gebäude an der Föhrenstraße (Bauzeichnung vom 8. März 1916)**

Inzwischen waren zahlreiche Arbeiter abgezogen worden, um als Soldaten zu dienen. In einem Schreiben vom 27. Juni 1917 wurde die Zahl von 67 Arbeiterinnen genannt, und betont, dass „...die Beschäftigung der Arbeiterinnen nur während der Kriegszeit erfolgt“<sup>286</sup>.

Nachdem das Exportgeschäft von Fahrzeugen von nahezu 45% während des Ersten Weltkriegs gänzlich zum Erliegen kam, kam es nach dem Krieg zu massiven Gewinneinbrüchen, die auch nicht durch die Produktion von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen aufgefangen werden konnten. Auch erwies sich die Wiederaufnahme des PKW-Baus als schwierig, da man durch die kriegsbedingte Mangelwirtschaft nicht nur Qualitätseinbußen zu verzeichnen hatte, die der Automarke Hansa-Lloyd nachhaltig geschadet hat. Hinzu kam, dass Hansa-Lloyd den technologischen Anschluss an andere Automobilbauer verloren hatte, wie ihn beispielsweise die amerikanischen Ford-Werke eindrucksvoll

Auch nach dem Krieg brachte der Versailler Vertrag durch die Einschränkungen der Montanindustrie zusätzliche Einbußen, so dass keine schwarzen Zahlen geschrieben werden konnten. Außerdem legten zahlreiche Arbeitskämpfe die ohnehin schon geringe Produktion

<sup>285</sup> Hans Grashorn war 1914 auch Architekt der Hünenburg, einem luxuriösen Landhaus in Achim. Bauherr war der Bremer Kaufmann Bernhard Hinrich Waßmann (1865-1932)

<sup>286</sup> StaB 4,125/1-2945 bis 2947 Schreiben an die Baupolizei wegen Sanitär- und Umkleideräume für Arbeiterinnen vom 21. August 1917

nahezu lahm. 1919 drohte die Schließung der Hansa-Lloyd Werke, und damit auch dem Bremer Karosseriebau Louis Gaertner. Durch die Einsicht von Belegschaft und Betriebsführung konnte die Produktion wieder aufgenommen werden. Zwischenzeitlich drängten auch andere Unternehmen auf den Markt, und der Import der amerikanischen Ford Modell T machte es dem deutschen Automobilbau schwer. Auch die Entscheidung in den zwanziger Jahren wieder benzinfressenden Luxusfahrzeuge zu bauen, erwies sich als Fehlschlag. Nur für kurze Zeit stattete man in den Karosseriewerken PS-starke Fahrzeuge des Typs „Treff-Ass“ und „Trumpf-Ass“ mit luxuriösen Aufbauten aus. Jedoch fanden die teuren und benzinfressenden Automobile kaum Abnehmer, gefragt war die preiswerte Fließbandproduktion von Fahrzeugen. Die Folge dieser Entwicklung war die stetig steigende Verschuldung der Hansa-Lloyd und zum größten Teil vergeblichen Versuch, die Automobilproduktion neu auszurichten.

Das traf auch die „Carosseriebau vorm. Louis Gaertner A.G.“ hart. Hinzu kam, dass der Senior Louis Gaertner am 11. April 1926 verstorben war. Der Versuch der beiden Söhne Heinrich und Friedrich Wilhelm Gaertner<sup>287</sup> den Betrieb einen Neustart zu beschere, blieb erfolglos, denn inzwischen hatte Hansa-Lloyd die Fertigung der Karosserien in eigener Regie übernommen, oder ließ die wenigen noch produzierten Luxusfahrzeuge von auswärtigen Spezialfirmen karossieren. 1927 kündigte Hansa-Lloyd den Vertrag mit den Bremer Carosserie-Werken auf. Nur wenig später ging der Carosseriebau Louis Gaertner in Liquidation, die Firma wurde aufgelöst und die Produktionsmittel so weit wie möglich veräußert.

Ein Jahr später erwarben Carl C.F. Borgward und sein Compagnon Wilhelm Tecklenburg das Areal an der Föhrenstraße und gründeten dort die „Goliath Werke Borgward & Co“. In den vormaligen Fabrikhallen der Bremer Karosseriewerke wurde nun der dreirädrigen Goliath Pionier produziert.

## **Bierhalle Wulfken**

An der Ecke Föhrenstraße/Pfalzburger Straße, noch außerhalb des Parkplatzes des Fitnessstudios (der ehemaligen NAMAG-Schmiede), also mitten auf dem Autobahnzubringer zur Hansalinie, befand sich bis zur Bombardierung am 12. Oktober 1944 eine Gaststätte.

Die amtliche Adresse lautete: Pfalzburger Straße 141/143, im Grundbuch führte es die Nummer 346IL und 346IK.

---

<sup>287</sup> der Sohn Carl Heinrich Louis (1890-1908) starb bereits am 28. August 1908 im Alter von 17 Jahren an den Folgen eines Suizids („einen gewaltsamen Tod“, so in den Anlagen des ehemaligen Herdentorfriedhofs (vergl. Leichenbücher der „Maus“ Bremen)



**Straßenkreuzung Föhren/Pfalzburger Straße mit der Bierhalle um 1920 (das weiße Gebäude Mitte rechts)**

Das mit einem Gebäude bestandene Grundstück mit der Hausnummer 141 wurde am 1. Oktober 1905 von Wilhelmine Linne<sup>288</sup> für 8.500 Mark an den Zimmermannmeister Hinrich Bruns<sup>289</sup> verkauft. Laut Lassungsbescheinigung hatte Hermann Heinrich Linne am 19. Dezember 1879 nahezu das gesamte Areal der ehemaligen Sanddüne von Clementine Antoinette Iken erworben. Seine Witwe, Wilhelmine Linne übergab am 4. August 1905 eine große Zahl von Grundstücken treuhänderisch dem Bremer Bauunternehmer Franz Carl Nikolaus Parizot, um sie über die von ihm gegründete Nordwestdeutsche Terraingesellschaft zu vermarkten. Über diese gelangte das oben genannte Grundstück an Hinrich Bruns.

*Bruns sollte „...am Lieferungstage bei gesicherter Lastung des Grundstücks am Lieferungstage in der Weise berichtigt werden soll, daß derselbe 1.000Mark und das von ihm auf dieser Immobile anzuleistende Geld bar bezahlt, wogegen ihm ein etwaiger Restbetrag von Franz Carl Nicolaus Parizot unter näher vereinbarten Bedingungen Darlehensweise belassen wird. Von dem Kaufpreise erhält die Veräußerin 645 Mark. Bis zur erfolgten Berichtigung des Kaufpreises behält die Veräußerin sich das Eigentumsrecht an dem genannten Grundstück vor“<sup>290</sup>*

1909 ließ Hinrich Bruns das Grundstück auf den Namen seiner Ehefrau Friederike Bernardine, geb. Eberlein eintragen. Durch die wachsende Zahl von Arbeitern und Angestellten im neuen Industrie-gebiet ermutigt, eröffnete Frau Bruns im Erdgeschoss des Gebäudes an der Pfalzburger Straße 141 um 1910 ein Speise- und Kaffeehaus.

<sup>288</sup> Wilhelmine Linne war die Witwe von Hermann Heinrich Linne

<sup>289</sup> Bruns wohnte am Alten Postweg 247

<sup>290</sup> StaB Kaufvertrag vom 1. Oktober 1905



**Wulfkens Restauration und Bierhalle an der Ecke Föhrenstraße/Pfalzburger Str. um 1914<sup>291</sup>**

1912 übernahm der Kellner Johann Wulfken das Gebäude und erwarb zusätzlich das Eckgrundstück Pfalzburger Straße 143/Föhrenstraße dazu. Auf diese Weise hatte Wulfken ein großes zusammenhängendes Areal, um ein repräsentatives dreistöckiges Gebäude im Stil einer Gründerzeitvilla zu errichten. Dort richtete er „Wulfken´s Restauration und Bierhalle“ ein.



**Ansichtskarte Hastedt (um 1914) mit Wulfkens Bierhalle<sup>292</sup>**

Die Wirtschaft wurde bis in die letzten Kriegsmonate von den Werktätigen des Hastedter Industriegebietes für ein „Feierabendbier“ genutzt. Während des schweren Bombenangriffs vom 12. Oktober 1944 wurde das Gebäude völlig zerstört. Die Ruine wurde abgetragen.

<sup>291</sup> StaB 10,B-AL-1145

<sup>292</sup> StaB 10,B-Kartei-1749



**Blick in die Föhrenstraße in Richtung Kraftwerk mit der Bierhalle Wulfken (hinten rechts) nach dem Bombenangriff vom 12. Oktober 1944<sup>293</sup>**

Ab 1960, mit dem Bau der Autobahn „Hansa-Linie“ wurde die Pfalzbürger Straße als Autobahnzubringer ausgebaut und am 15. Juli 1963 dem Verkehr übergeben. In dem Zuge wurden sämtliche Grundstücke stadtauswärts rechts, und damit auch das Areal der Gaststätte überbaut.



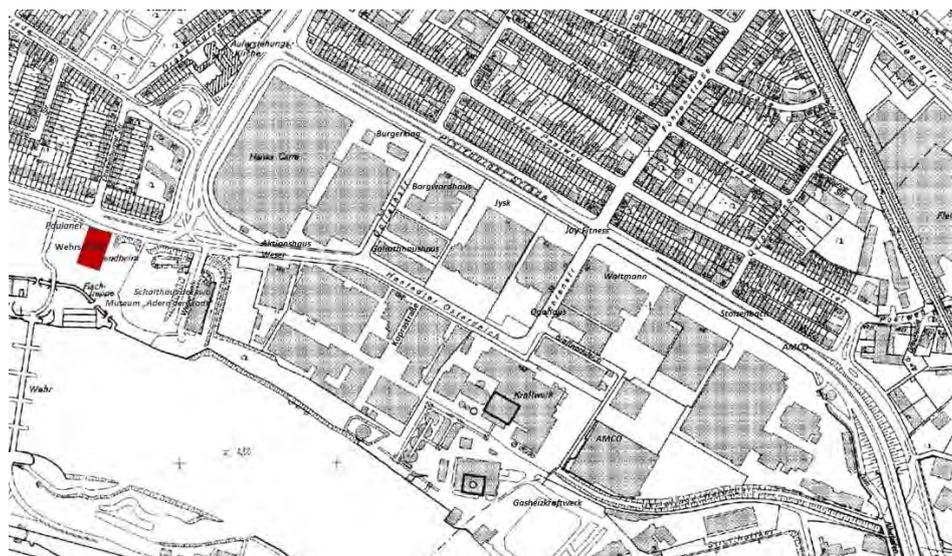
**Gaststätte Zur Pfalzburg (um 1910)**

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass sich nur etwa 100m entfernt, nämlich an der Pfalzbürger Straße 65-67 schon 1905 eine weitere, von Hermann Dahm betriebene Bierhalle befunden hat.<sup>294</sup> Sie wurde am 25.05.1908 an den Gastwirt Hermann Mohrschladt verkauft. Er und sein Geschäftsführer Johann Karl führten dort die Gaststätte „Zur Pfalzburg“. Ihr widerfuhr das gleiche Schicksal, wie Wulfkens Bierhalle: Auch sie wurde durch alliierte Bomber schwer getroffen, abgetragen und das Grundstück schließlich durch den Autobahnzubringer überbaut.

<sup>293</sup> StaB 10,B-Kartei -1749

<sup>294</sup> Heute: Ecke Pfalzbürger/Goliathstraße (Burger King)

## Weserbad und Wehrschloss



Die Weser bei Hastedt mit Weserwerk, Wehrschloss und Badestelle

Im 19. Jahrhundert war Hastedt noch dünn besiedelt. Erst mit Beginn der Industrialisierung, zunächst in Hemelingen und ab 1907 auch in Hastedt siedelten sich vornehmlich Arbeiter im Ortsteil an, und die Bevölkerung wuchs ständig. Wie vorher berichtet, wurden am Rande der Betriebe mehrere Gastwirtschaften eingerichtet, um den Arbeitern ihr Feierabendbier, den Stammtisch und den Familien preiswerte Speisen anzubieten. Es wuchs aber auch der Wunsch nach weiteren Freizeitvergnügen. Reisen in entferntere Orte waren schon aus finanziellen Gründen nicht möglich. So wurden auch in städtischen Randgebieten Tanz- und Ausflugslokale oder Restaurants, wie die Weserlust, das Tivoli und später das Wehrschloss den freizeithungrigen Bremern angeboten. Auch der Botanische Garten hinter dem bekannten Lokal „Weserlust“ war ein Bestandteil des kommunalen Freizeitangebotes. Dort konnte man fremdartige Pflanzen bewundern oder sich Anregungen für den eigenen Garten holen.

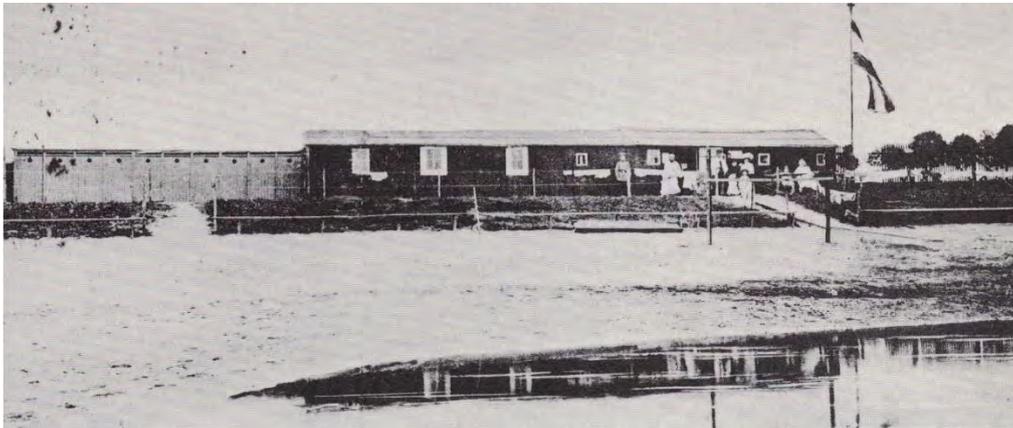
### Flussbadeanstalten an der Weser

Auch das Weserufer wurde von den Bremer Bürgern zu allerlei sportlicher Betätigung und als Ort der Begegnung genutzt. Auch wurden mehrere Badestellen an der Weser eingerichtet.



Badestelle am Osterdeich um 1900 (Sammlung Schaecker)

Während die große Badestelle am Osterdeich eher als Treffpunkt einer gehobenen Mittelschicht diente, wurden die Badestellen nahe den Arbeiterquartieren tatsächlich zum Baden in der Weser genutzt. Zu dieser Zeit gab es in den kleinen Siedlungshäusern kaum fließendes Wasser oder gar Badezimmer, so dass der Fluss als ein wichtiger Bestandteil der Körperpflege betrachtet wurde und den Kindern konnte das Schwimmen beigebracht werden. Auch konnte man der Enge der Häuschen für einige Stunden entfliehen, und dort auch ein Stückchen Familienleben im Freien praktizieren. So verwundert es nicht, dass auch in Hastedt, nahe dem alten Weserwehr, eine Badestelle eingerichtet wurde



**„Alte“ Hastedter Flussbadeanstalt (Archiv Ratjen) um 1905**



**Hastedter Weserbad neben dem Weserwehr um 1920 (Archiv Rathjen, Schulmuseum)**

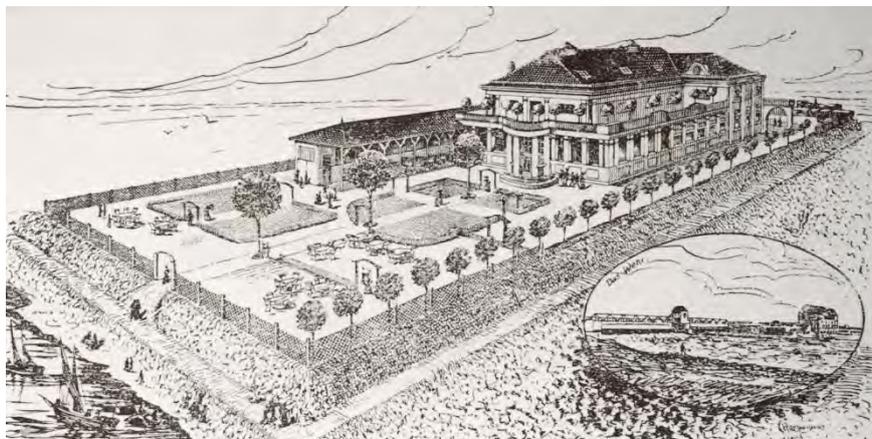
Nachdem aber schon zahlreiche Personen beim Baden in der Weser ertrunken waren, gründeten die Hastedter Bürger Carl Wohlers und W. Wittorf 1885 einen Verein mit dem Ziel, zwischen dem Jakobsberg und dem Schellenhof, auf den „Niederungen der Fleetrade“ eine „offizielle“ Badeanstalt einzurichten. Das stieß auf den Widerstand der Hastedter Bauern, denen der Uferstreifen gehörte. Nachdem der Verein vorschlug, von der Mühlenstraße beginnend eine eingezäunte Zuwegung zum Weserufer zu schaffen, erklärten sich die Bauern Anfang 1887 bereit, das erforderliche Uferstück für eine Mark Jahrespacht an den Verein abzugeben.



Fluss Badeanstalt Eberlein am Jakobsberg (ab 1925 bis zum 2. Weltkrieg)

Die Kosten von 1.100 Mark für die Einrichtung der Badestelle wurden vom Bremer Senat mit 650 Mark bezuschusst, so dass im Juni 1887 die von dem Bademeister Bernhard Eberlein betreute Badestelle in Betrieb genommen werden konnte. 1902 war das Gelände der Flussbadeanstalt 3000 m<sup>2</sup> groß. Ab 1912 nutzten jährlich 25.000 bis 40.000 Personen die Hastedter Badeanstalt. Das Hochwasser von 1925 richtete an der Badeanlage schweren Schaden an, so dass beschlossen wurde, wenige hundert Meter entfernt, unterhalb des Jakobsberges, eine neue Badeanstalt mit einem 90m breiten Sandstrand einzurichten. In beiden Flussbädern wurde unzähligen Kindern und Jugendlichen unter der Leitung von Bernhard Eberlein und seinem Sohn Johann das Schwimmen beigebracht. Die schweren Kriegsschäden an den Uferbereichen und den Gebäuden brachten das Aus für das Hastedter Flussbad.

## Das Wehrschloss



Werbung für das „Wehrschloss“ um 1914 (Blick von Süden)

Nicht nur die nahe gelegene Badeanstalt, sondern auch die gerade 1910 fertig gestellte Wehranlage mit der Weserquerung ermunterte die Haake Beck Brauerei an dieser Stelle ein Ausflugslokal nebst Tanzsaal bauen zu lassen. Das Weserwehr mit seinen „Wasserfällen“, die

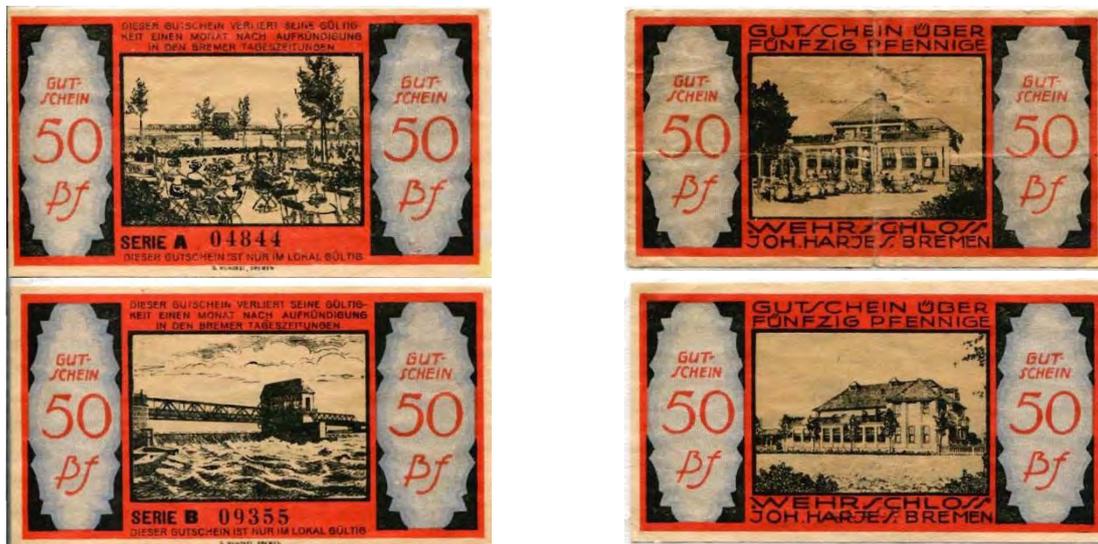
Schleuse und die Fischtreppe waren Sehenswürdigkeiten, die zahlreiche Neugierige von weither anlockten. Ende 1912 waren die Baumaßnahmen abgeschlossen. Das Ausflugslokal am Hastedter Osterdeich erhielt den Namen „Wehrschloss“.<sup>295</sup>



**Großer Saal im Wehrschloss um 1915 (Foto in Sammlung Peters)**

Erster Pächter war der Gastwirt Franz Wilhelm August Sippel (1863-1928), der schon vor der Jahrhundertwende das berühmte „Etablissement“ (Restaurant und Tanzlokal) „Weserlust“ am Osterdeich betrieb<sup>296</sup>. Das Wehrschloss sollte sich zu einem der beliebtesten Bremer Ausflugslokale entwickeln. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs blieben allerdings die Gäste aus, so dass Sippel schließlich 1919 aufgab

1920 übernahm Johann Friedrich Harjes (1880-1927)<sup>297</sup> als neuer Betreiber das „Wehrschloss“. Harjes ließ sich etwas Besonderes einfallen, indem er vom 1919-1922 Notgeld in Form von Verzehr Gutscheinen über 50Pfg ausgab.



**Gutschein für das Wehrschloss (1918-1922) Katalog Kai Lindmann**

<sup>295</sup> Ab 1913 wurde das „Wehrschloss“ auch in den Bremer Adressbüchern geführt

<sup>296</sup> Vergl. Adressbuch Bremen 1904. Die „Weserlust“ lag damals am Rand des Botanischen Gartens von Bremen

<sup>297</sup> Johann Friedrich Harjes (1. Mai 1880 – 16. Mai 1927) starb mit 47, drei Tage nach dem Kurssturz an der Berliner Börse vom 13. Mai 1927

Nach dem frühen Tod von Johann Harjes im Jahr 1927, führte seine Witwe Emma Harjes das Lokal weiter. Um 1930 wird das „Wehrschloss“ wie folgt beschrieben:

*„Im `Wehrschloß´ gab es u.a. die beliebten Tanznachmittage am Mittwoch, Donnerstag und Sonntag. Hier verkehrte die `gehobenere´ Gesellschaft (besonders die Reichswehr). Die Wirtin `Mutter Emma´ und der Oberkellner `Stresemann´ (wegen seines hohen Kragens so genannt) achteten sehr auf die Garderobe, und man musste bei ihnen schon gut angeschrieben sein, wenn man ohne `standesgemäße´ Kleidung bedient werden wollte.“<sup>298</sup>*

1932 übergab Emma Harjes das „Wehrschloss“ an Otto Oppermann. In den folgenden Jahren erlebte das Lokal zahlreiche Wechsel von Pächtern. Trotzdem wurde es von auswärtigen Gästen, den Bremern, und insbesondere von den Hastedtern gern angenommen.

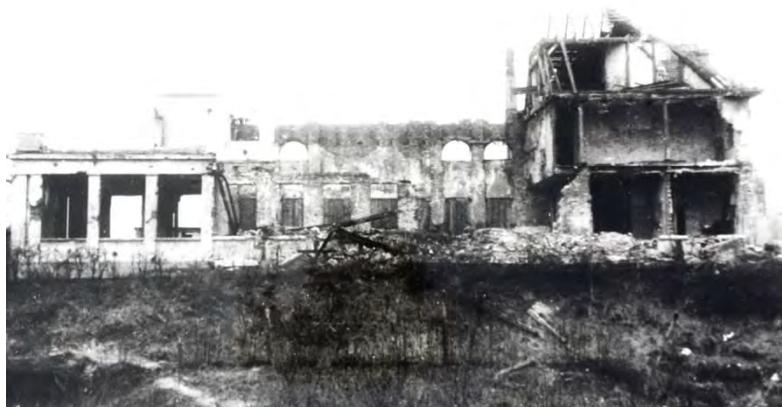


**Ansicht von Norden**



**Ansicht von Osten<sup>299</sup>**

Die Lage am Weserwehr und am Rand des Hastedter Industriegebietes machte das Wehrschloss zum Opfer von Bombenangriffen. Insbesondere die vom 12. Oktober 1944 und 21. April 1945 zerstörten das Gebäude bis auf die Grundmauern. Da das Grundstück vom Land Bremen an Haake Beck lediglich in Erbpacht überlassen worden war und die Brauerei kein Interesse an einem Wiederaufbau zeigte, übernahm das Städtische Liegenschaftsamt Grundstück und Ruine.



**Wehrschloss nach seiner Zerstörung 1945<sup>300</sup>**

<sup>298</sup> Rathjen, Timm, Dünzelmann: Hastedt Ein Dorf wird zum Stadtteil Seite 213

<sup>299</sup> StaB 10,B-AL-1145,Nr-111 und 1466,Nr-164 (um 1915)

<sup>300</sup> Foto: Walter Cüppers, der im Auftrag der Bremer Behörden die Kriegsschäden dokumentierte (StaB)

Im Laufe der nächsten Jahre machte man sich Gedanken über eine künftige Nutzung. Schon Ende der 40er Jahre hatte die Bremer Jugend die noch intakten Kellerräume als Treffpunkt genutzt. Daraus entwickelte sich der Plan, eine feste Begegnungsstätte für Jugendliche einzurichten. Im Sinne einer „Reeducation“<sup>301</sup> wurden diese Pläne von den amerikanischen Besatzern unterstützt, so dass man 1949 daran ging, das Gebäude wieder aufzubauen.

Dem leitenden Architekten Hans Krajewski (1910-1987) fiel die Aufgabe zu, aus der Ruine mit begrenzten finanziellen Mitteln ein für die Jugendarbeit zweckmäßiges Gebäude zu errichten.

### **Die Richtkrone über dem „Wehrschlößchen“**

In Anwesenheit zahlreicher Vertreter von Bürgerschaft, Senat, Hochbauamt und anderen Behörden, Jugendorganisationen und Vereinigungen erlebte Bremens Jugend am Sonnabendnachmittag bei strahlendem Sonnenschein eine festlich frohe Stunde: Das erste staatliche Jugendheim neuer Planung wurde auf dem Gelände des früheren Wehrschlößchens gerichtet. Der Leiter des Amtes für Jugendpflege, Rudolf Graeber, vermittelte den Dank der Jugend und führte aus, daß Bürgerschaft und Behörden mit ihrer Unterstützung bewiesen hätten, daß sie die weitgesteckten Ziele der Jugendpflege erkannt haben und der Jugend helfen wollen. Der Senator für Schulen und Erziehung, Paulmann, und der Senator für das Bauwesen, Theil, sprachen anschließend. „Ich werde oft angegriffen, weil ich mich neben dem Wohnungsbau so sehr für den Bau von Jugendheimen einsetze, aber gerade wegen der Wohnungsnot haben diese Heime eine so große Bedeutung“, erklärte der Bau-senator. Er übergab der Jugend anschließend eine Plastik des bremischen Bildhauers Kubica, die ein zum Sprung ansetzendes Füllen zeigt. Das Kunstwerk hatte ursprünglich in den Kasernenanlagen Huckelriede gestanden. (H-z)

Artikel im Weserkurier vom 8. August 1949 über das Richtfest vom Jugendheim

Am 11. März 1950 um 17 Uhr konnte das Jugendzentrum im Beisein von Landeskommissar Captain (USN) Charles Richardson Jeffs (1893-1959), Bausenator Emil Theil (1892-1968), Schulsenator Christian Paulmann (1897-1970) sowie von mehreren Bürgerschaftsabgeordneten an das Bremer Amt für Jugendförderung übergeben werden.

Senator Theil betonte in seiner Übergaberede, dass nichts so wichtig sei, als für die Jugend eine Umwelt ohne Trümmer und Elend zu schaffen, und entgegen einer manipulativen NS-Staatsjugend alle demokratischen Mittel einer Jugendförderung zu nutzen. Der Weserkurier berichtete zwei Tage später über die Eröffnung:

*„Das Wehrschloss besteht aus einem großen zweistöckigen Gebäude und zwei einstöckigen Seiten-flügeln, die an ihrer Rückseite wieder verbunden sind. Die bis zur Erde reichenden Fensterflügel des nach neuzeitlichen Gesichtspunkten gestalteten Saales, den Hans-Jürgen Bartsch mit Wandmalereien verschönt hat, geben den Blick frei auf das Wehr, die Weser und das*

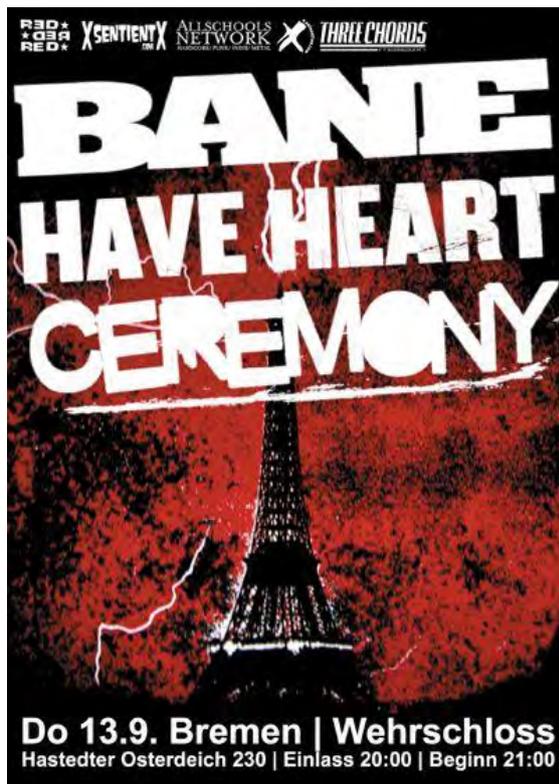
---

<sup>301</sup> Geprägt von den Jugendverbänden der NS-Zeit wie BDM oder HJ war nach Ende der Nazi-Diktatur die Jugend zunächst orientierungslos. Viele der Halbwüchsigen wurden zu Streunern und Dieben. Die Militärregierung machte es sich ab dem Herbst 1945 zur Aufgabe, die Jugend von der Straße zu holen und sie als künftige Gestalterin und Trägerin eines demokratischen Deutschlands umzuerziehen. Zu dem Zweck initiierte die amerikanische Besatzung das „German Youth Activity-Program“(GYA). Filme, Vorträge, Diskussionsabende sollten die „Reeducation“ unterstützen.

gegenüberliegende freie Land. Sechs kleine und größere Gruppenräume, ein Bibliotheksraum, zwei Gästezimmer, drei Werkräume, eine Duschanlage sowie die Dreieinhalb-Zimmerwohnung für den Heimleiter genügen allen Anforderungen und sind einschließlich der Möbel und Beleuchtungskörper in Form und Farbe von zweckmäßiger Schönheit. Alle Räume erhalten Lautsprecher für Radioübertragung. Ein origineller Kamin im windgeschützten Innenhof wird sicher viel bei Heimabenden benutzt werden.“<sup>302</sup>

Wurde anfänglich das Wehrschloss von Bremer Jugendlichen und auch als offizieller Treffpunkt des Stadtjugendringes noch intensiv genutzt, ließ das Interesse mit Beginn der 60er Jahr nach, so dass ab 1963 in einem Gebäudeanbau eine Altentagesstätte untergebracht wurde.

Noch in der Hand des Stadtjugendringes, bekam das Wehrschloss wieder Zulauf, als ab den 80er Jahren im großen Saal Konzerte stattfanden. Legendär waren die Punk-Konzerte, zu denen Jugendliche von nah und fern strömten.



Plakate des Jugendhauses Wehrschloss mit Ankündigungen von Punkkonzerten<sup>303</sup>

Mit der Jahrtausendwende verschlechterte sich die finanzielle Lage Bremens, und man suchte allerorts Möglichkeiten der Einsparung. So vereinigte man die Jugendzentren „Wehrschloss“ und „Stackkamp“ und brachte beide im Jahr 2009 im neuen Jugendhaus Hemelingen in der Hemelinger Heerstraße 116 unter. Damit entfiel auch die Grundlage für den Betrieb der im Anbau untergebrachten Seniorenbegegnungsstätte in Trägerschaft des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes. Nachdem in der Folge keine neue öffentliche Nutzungsmöglichkeit für das Gebäude gefunden werden konnte, wurde der Verkauf des 2.700 qm großen Grundstückes durch die Gesellschaft „Immobilien Bremen“ eingeleitet.

Das Mindestgebot lag bei 300.000€. Es meldeten sich etliche Kaufinteressenten, die neben dem Preisangebot auch ein detailliertes Nutzungskonzept vorlegen mussten. Obwohl anfänglich am Verkauf die Bedingung geknüpft war, keine Gastronomie und keine Wohnungen einzurichten,

<sup>302</sup> Weserkurier, Ausgabe 13. März 1950

<sup>303</sup> (<http://www.wehrschloss.de/index.php?page=newsarchiv.php>)

wurde das Areal an den Bremer Gastronomen Vedat Avsar verkauft. Immobilien Bremen handelte sich dafür vom Bürgerschaftspräsidenten und engagiertem Hastedter Christian Weber (1946-2019) massive Kritik ein. "Das Haus war mal für Jugendliche gedacht, und so wäre es dann wieder gewesen", so Weber "So ein Grundstück verkauft man nicht, es hat wegen seiner Lage eine zentrale Bedeutung für die Stadt." Doch der Verkauf war schon längst gelaufen. Für welchen Betrag Avsar das attraktive Grundstück erworben hat, darüber wurde Stillschweigen vereinbart. Schon kurze Zeit später verpachtete er das Wehrschloss an die Gastro Consulting GmbH, die bereits das Paulaner an der Schlachte betreibt. Für den Umbau und die Ausstattung wurden nach eigenen Angaben für die 1100 qm große Nutzfläche rund 1,5 Millionen Euro investiert. Im Oktober 2013 das „Paulaner´s im Wehrschloss“ eröffnet. Es verfügt über 280 Plätze im Gastraum und zahlreiche weitere auf der Terrasse und dem großen Biergarten. 40 Beschäftigten sorgen für den reibungslosen Betrieb des Paulaners Das Lokal erfreut sich großer Beliebtheit, insbesondere, seit mit dem Bau des neuen Flusskraftwerkes eine attraktive Parkanlage entstanden ist.



Das Wehrschloss 2020 (Foto: Steinbrecher)

## Die Hansa-Lloyd-Werke

### Die Hansa-Automobilwerke in Varel

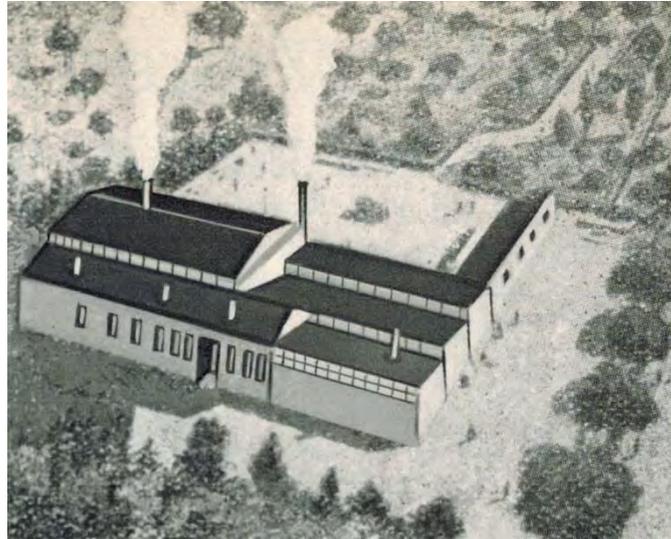


Robert Allmers



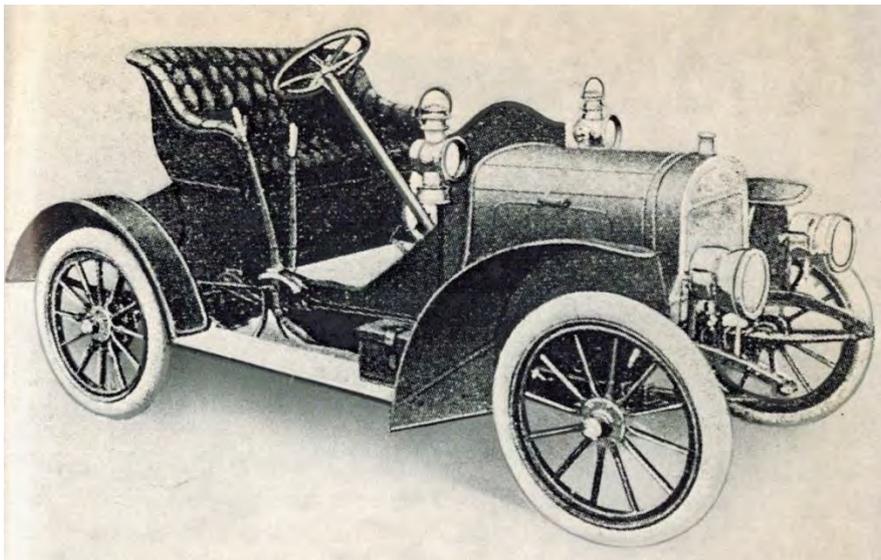
August Sporkhorst

1905 wurde in Varel die „Hansa-Automobil-Gesellschaft“ gegründet. Der Vareler Verleger Robert Allmers und sein Freund, der Textilfabrikant August Sporkhorst, beide begeisterte Automobilisten, hatten gemeinsam ein brauchbares Getriebe für Automobile entwickelt, das 1906 zum Patent angemeldet wurde. Diese Entwicklung gab den Ausschlag, mit zunächst fünf Arbeitern einen kleinen Betrieb in der Druckwerkstatt von Allmers zur Entwicklung von Automobilen zu gründen.



**Hansa-Werk in Varel 1906**

Als Rechtsform wählten sie eine GmbH, die sie mit 30.000 Reichsmark Grundkapital ausstatteten. Gegen den damaligen Trend produzierte der Betrieb leichte Fahrzeuge, die mit einem Einzylinder-Motor angetrieben wurden. Der gute Absatz ihrer Fahrzeuge führte dazu, dass man sich schon bald Gedanken über eine Serienfertigung von Automobilen machte. Gleichzeitig gingen Allmers und Sporkhorst daran, einen Vier-Zylinderwagen mit einem kleinen Hubraum zu konstruieren. 1906 wurde der Prototyp dieses Fahrzeugt auf der Berliner Automobilausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt, und das junge Unternehmen wurde auf einem Schlag bekannt.



**Hansa-Wagen 1906<sup>304</sup>**

---

<sup>304</sup> In: Johann Heinrich von Brunn: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert Allmers S. 85) (Motorbuch-Verlag Stuttgart 1972)

Sporkhorst hatte inzwischen seinen Textilbetrieb verkauft und stand nun der Automobilfabrik als kaufmännischer Direktor vor. Die hohe Nachfrage der Vierzylinder-Fahrzeuge forderte eine größere Fabrikationsstätte. 1907 erwarb man die „Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie“ in Varel, und baute die 20.000qm großen Fabrikgebäude für die Automobilfabrikation um.

HANSA ◉ HANSA

**HAG-Wagen**  
der  
**Hansa-Automobil-Gesellschaft**  
m. b. H., Varel-Oldenburg.

**Unerreicht an Preiswürdigkeit,  
Leistungsfähigkeit, Vollkommenheit.**

Die **HAG**-Wagen besitzen alle Vorzüge moderner Konstruktion.

**HAG-Einzyylinder 7 PS.,** ca. 45 km Geschwindigkeit.  
Lieferbar als offener Zweisitzer, Coupé, Landaulet und Lieferungswagen.

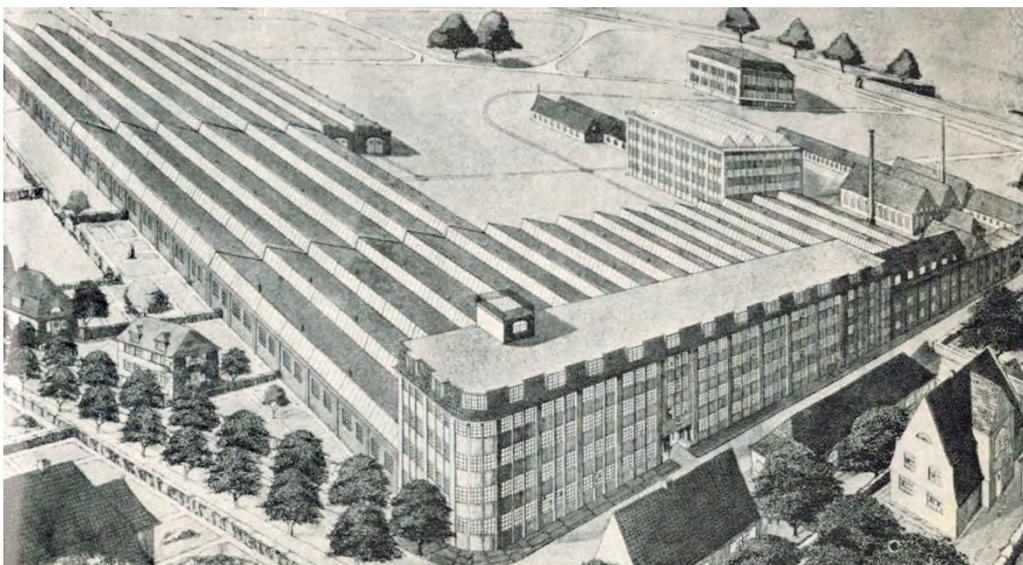
**HAG-Vierzylinder 10/12 PS.,** ca. 60 km Geschwindigkeit.  
Lieferbar als Zweisitzer, Tonneau, Doppelphaeton mit seitlichem Einstieg, Limousine und Landaulet.

einzykl. Coupé.

HANSA ◉ HANSA

Werbeanzeige um 1908 (Sport im Bild)

Der Betrieb dehnte sich rasch weiter aus, bis 1912 hatte sich der Grundbesitz verdreifacht, das Personal war auf 700 angewachsen und durch ständige Erhöhung hatte das Betriebskapital 2,6 Mio. Reichsmark erreicht. Man produzierte verschiedene Modelle, darunter die A14 und 16, die B20 und C30-Serie, aber auch größere 36 und 45PS-Fahrzeuge.



Hansa-Werk 1913

Bereits im März 1910 hatte die Hansa-Automobil-Gesellschaft mit dem Ziel einer Markterweiterung eine Interessengemeinschaft mit der Reichenberger Automobil-Fabrik (RAF) in Böhmen gegründet.

Beide Werke produzierten 1910 ungefähr 520 Fahrzeuge. Schon bald begann man die produzierten Fahrzeugmodelle auf internationalen Automobilausstellungen, wie 1913 in Sankt Petersburg vorzu-stellen und erste Absatzerfolge zu erzielen. Schon im Jahr 1912 war die Verbindung von Hansa mit der RAF beendet, da diese durch die Autobauer Laurin & Klement übernommen worden war, so dass sich die Vareler nach einer neuen Geschäftsverbindung umsahen, auch um Dank der großen Nach-frage der Hansa-PKW die Produktion erhöhen und ausweiten zu können. Zunächst übernahm Hansa 1913 die „Westfalia Motorwagen-Fabrik“ in Bielefeld und baute sie als Zweigwerk für die PKW-Produktion aus und wurde damit zu einem der wichtigsten Automobilproduzenten in Deutschland. Das ermutigte Allmers und Sporckhorst, sich nach übernahmewilligen Automobilfabriken auf deutschem Boden umzusehen. Es war kein Geheimnis, dass die Aktionäre der Norddeutschen Automobil und Motoren Aktiengesellschaft (NAMAG) in Bremen äußerst unzufrieden waren, da sie bisher keine Dividenden erhalten hatten, und sie so rasch wie möglich eine Änderung der NAMAG anstrebten. Schon 1913 begannen erste Verhandlungen mit der NAMAG.



### **Hansa-Lloyd-Werke Aktiengesellschaft in Hastedt**

Besonders interessiert waren die Hansa-Automobil Werke an dem NAMAG Produktionssegment von Nutzfahrzeugen und Omnibussen, während man die Sparte der leichteren Hansa-PKW weiter ausbauen wollte. Hinzu kam die Produktion von großen Lloyd-Luxusfahrzeugen, die von den Karosserie-werk Louis Gaertner bis zu ihrer Liquidation im Jahr 1927 mit edelsten Materialien ausgestattet wurden.

Die NAMAG verfügte für die damalige Zeit über modernste Produktionstechnologien und die Motoren für den Antrieb der Elektrofahrzeuge galten Dank dem Elektropionier Hans Sigismund Meyer als ausgereift. Auch erhoffte man sich einen steigenden Export durch den NAMAG-Hauptaktionär, den Norddeutschen Lloyd mit seinen weltweiten Verbindungen.

Dass die Aktionäre der NAMAG eine Fusion mit den Hansawerken befürworteten, versteht sich von selbst. Man wollte nach sechs Jahren ohne Gewinn endlich die Früchte der Investitionen ernten

Das erhoffte man sich durch die Zusammenführung beider Firmen, indem die eigenen Produktions-kapazitäten nun endlich ausgelastet würden und man zudem durch die europaweit gut eingeführten Hansa-Automobilen den internationalen Absatz weiter ausbauen könnte.

Einer Fusion der beiden Firmen stand jedoch das Aktienrecht entgegen, so dass zunächst die Hansa GmbH in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden musste. Das Stammkapital von 2,4 Millionen Mark wurde durch die Umwandlung auf 4,4 Millionen Mark heraufgesetzt.

Trotzdem reichte das Kapital nicht aus, um die NAMAG mehrheitlich übernehmen zu können, und die Führungsrolle über beide Firmen wollten Allmers und Sporkhorst auf keinen Fall verlieren. Die Verhandlungen zogen sich bis 1914 hin, das Aktienkapital der Hansa-Automobil-

Aktiengesellschaft war inzwischen auf 10 Millionen Mark erhöht worden. Im Frühjahr 1914 konnte endlich der Fusionsvertrag zwischen beiden Firmen geschlossen werden.



Firmenlogo der Hansa-Lloyd-Werke 1916

Die NAMAG mit ihrem Betriebsvermögen ging als Ganzes auf die Hansa AG über. Gleichzeitig wurde der Name in Hansa-Lloyd-Werke AG umgeändert, und die Geschäftsleitung von Hansa wechselte von Varel nach Bremen. Am 9. Juni 1914 wurde die Hansa-Lloyd-Werke AG ins Handelsregister eingetragen.

Hansa-Automobil-Werke jetzt: Hansa-Lloyd Werke				Aktiengesellschaft Aktiengesellschaft				
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Ort der Niederlassung.	Firmeninhaber. (Vorband der Gesellschaft.)	Verhältnisse.	Prokuristen.	Liquidatoren.	Gründungs- oder Firma	Bemerkungen.	Tag der Eintragung ins Handelsregister.	
Bremen.	Kaufmann Just: Direktor Dr. Robert Anton Heinrich Illmer, in Varel, Dr. Walter Johann Eric. Dr. August Shortk. hofst in Varel, und Direktor Hans Siepi. mund Meyer in Bremen.	Gegenstand des Unternehmens ist die Herstellung und Verwertung von Kraftfahrzeugen mit allen in der Gesellschaft des Ver. Automobilbauers aufstapanten Kapital bis zu dem von der Gesellschaft, Motoren, Maschinen im Werkstätten Keller etc. mit der Gesellschaft verbunden. Die Gesellschaft ist beauftragt, außer die obigen Geschäfte und weitere ähnliche oder verwandte Unternehmungen käuflich zu erwerben oder zu erwerben oder sich an ihnen zu beteiligen. Die Gesellschaft ist am 1. Januar 1913 mit 1. Februar 1913 abgeschlossen und am 22. Mai 1914 bestätigt. Der jetzt gültige Gesellschaftsvertrag ist angeschlossen im 10. Der den Bestimmungen sind beigefügt: der Firmenvertrag jetzt Hansa-Lloyd Werke Aktiengesellschaft. Die Gesellschaft wird durch	Dr. Klein, gerner Vahren Stern in Bielefeld, Dr. W. Reinartz in Varel, Kaufmann Karl Prokabsch in Varel, Kaufmann Karl Kötter, manager in Varel, Ingénieur Fritz Komplex in Berlin, Ingenieur Walter Helger in Bremen, Ingenieur Hermann Prokabsch in Bremen und Ingenieur Theodor Schütte in Bremen ist beauftragt, die Gesellschaft in Gemeinschaft mit einem	-	-	-	-	7. Juni 1914. (gg.) Leiger, J. G. Hoff.

Erste Seite des Handelsregisters der neu gegründeten Hansa-Lloyd-Werke Aktiengesellschaft vom 1. Juni 1914<sup>305</sup>

Noch im Vorfeld der Fusion gab die Hansa-Automobilwerke AG eine offizielle Stellungnahme heraus:

<sup>305</sup> StaB HR alt

*»Die Verwaltungen der Hansa-Automobil Werke A. G. und der Norddeutschen Automobil- und Motoren A. G. haben die Vereinigung der beiden Gesellschaften beschlossen und berufen nunmehr auf den 22. Mai a. c. die ordentlichen Generalversammlungen. Neben den Regularien steht auf den Tagesordnungen die Beschlußfassung über die Genehmigung des Vertrages, durch welchen die Norddeutsche Automobil- und Motoren A. G. ihr Vermögen als Ganzes ohne Liquidation auf die Hansa-Automobil Werke A. G. gegen Gewährung von Aktien dieser Gesellschaft überträgt. Die Aktionäre der Norddeutschen Automobil- und Motoren A. G. erhalten für je 3000 M. Stammaktien 1000 M. Aktien und für je 4000 M. Vorzugsaktien 3 000 M. Aktien der Hansa-Automobil Werke A. G. halbdividendenberechtigt für das Geschäftsjahr 1914. Zu diesem Zwecke, sowie zur Vergrößerung der Betriebsmittel wird das Aktienkapital der Hansa-Automobil Werke A. G., welche in Zukunft »Hansa-Lloyd Werke Aktiengesellschaft« firmieren wird, um 5 600 000 M. erhöht und eine hypothekarisch gesicherte Anleihe im Betrage von 3 500000 M. ausgeben. Die neuen Aktien, soweit sie nicht zur Durchführung der Fusion den Aktionären der Norddeutschen Automobil- und Motoren A. G. zukommen, sowie die neue Anleihe sind von einem Konsortium übernommen worden.*

*Den Vorstand der vereinigten Gesellschaften werden die Herren Dr. Allmers und Sporkhorst von der Hansa-Automobil Werke A. G. und Herr H. S. Meyer von der Norddeutschen Automobil- und Motoren A. G. bilden. Während die Hansa-Automobil Werke mit ihren Fabriken in Varel und Bielefeld bisher erfolg- und ertragreich auf dem Gebiete der Personenautomobile tätig sind, ist bei der Norddeutschen Automobil- und Motoren A. G. neben den großen Luxus- und elektrischen Wagen der Nutzwagen in seinen verschiedensten Formen als Spezialität entwickelt. So werden sich die vereinigten Werke nicht nur technisch, sondern auch in der Verkaufsorganisation vortrefflich ergänzen.«<sup>306</sup>*

## **Nach der Fusion: Bauliche Erweiterung der Produktionsanlagen**

Der Eintritt des Deutschen Reiches in den Ersten Weltkrieg am 3. August 1914 beschleunigte die Umstrukturierung des Unternehmens, da die Wehrmacht von der Automobilindustrie verstärkt Fahrzeuge für den Fronteinsatz forderte. Zunächst ging die Betriebsleitung die Umstrukturierung des Firmengeländes an. Für die anstehende Produktionserweiterung wurden auch die Fabrikhallen der Elektrotechnischen Abteilung benötigt. Sie gehörte, wie auch die NAMAG, die Norddeutsche Waggonfabrik und die Karosseriewerke Louis Gaertner zum Firmenkonsortium der Wiegand-Gründungen in Hastedt. So rasch wie möglich wollte Hansa-Lloyd die Produktion der Elektrotechnischen Abteilung ausgliedern, um in dem freiwerdenden Fabrikgebäude das „Werk II“ für den Bau von Personenkraftfahrzeugen einzurichten. Der Bau von Elektromotoren und Dynamos erfolgte ab 1915 unter dem Namen „Lloyd Dynamo“ auf dem noch heute genutzten Gelände neben dem Kraftwerk am Hastedter Osterdeich.

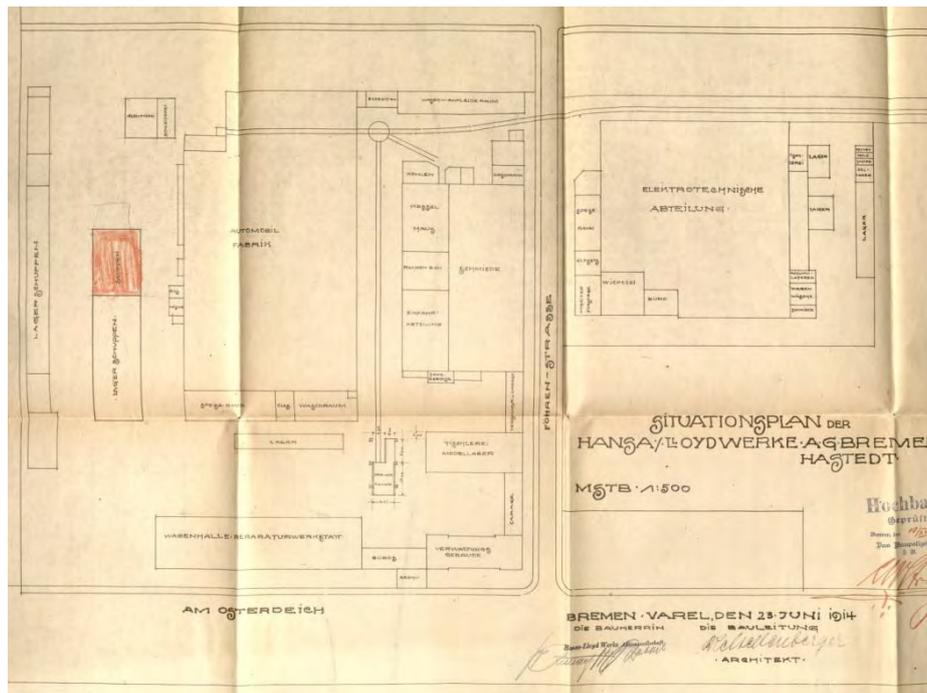
Zur Betriebserweiterung hatte die Hans-Lloyd AG bereits im Juli 1914 die angrenzenden Grundstücke bis hin zum Rosenberg erworben.<sup>307</sup> Die Verkäuferin war die Nordwestdeutsche Terraingesellschaft, die nach ihrer Liquidation am 28. September 1911 vom Bankbeamten Heinrich Friedrich Jacob geleitet wurde. Von den Verkaufserlösen der Grundstücke erhielt Wilhelmine Linne einen beachtlichen Anteil. Frau Linne hatte die von ihrem verstorbenen Mann H.H. Linne geerbten Grundstücke über den Bauunternehmer Nikolaus Parizot zur Vermarktung an die Nordwestdeutsche Terraingesellschaft eingebracht.

Insbesondere ab dem Kriegsjahr 1916 folgten zahlreiche Erweiterung- und Neubauten, so ab April 1916 ein Sitzungssaal zwischen dem Verwaltungsgebäude und der Tischlerei an der Föhrenstraße, die Modernisierung der Schmiede (heute Joy-Fitness), eines Kesselhauses usw. Um die große Zahl der Arbeiter verköstigen zu können, wurde zum Bau einer neuen Kantine das Areal jenseits des Rosenberg hinzugepachtet. Mit dem Bau der neuen Gebäude auf dem Betriebsgelände wurde das renommierte Architektur- und Ingenieurbüro Rudolf & Gustav Schellenberger beauftragt.

---

<sup>306</sup> Aus Ulrich Kubisch : Hans-Lloyd Automobilbau Bremer Verlagsgesellschaft. 1986 Seite 41

<sup>307</sup> Katasternummer 346QU, 346QV und 346QW



**Situationsplan der neu gegründeten Hansa Lloyd Werke bei der Übernahme 1914**

Besonders zwei der von Schellenberger im Jahr 1916 errichteten Gebäude haben ihr Aussehen bis zum heutigen Tag nur wenig verändert haben: das Goliath-Haus und das Turmgebäude, in dem sich heute das Amt für soziale Dienste befindet. Beide Gebäude entsprechen den damaligen Vorstellungen zeitlos-moderner Hochbauten, wie sie nach den Vereinigten Staaten nun auch in Westeuropa umgesetzt wurden.<sup>308</sup> Bis zur Fertigstellung der neuen Hallen wurde in den alten Bereichen weiter produziert.

Doch der ungebremsten Erweiterung der Bautätigkeiten standen zunehmend Proteste der Anwohner gegenüber. So wurde dem Bau eines Holzschuppens auf dem Grundstück Ecke Rosenberg/ Alter Postweg im August 1916 heftig widersprochen: „Durch die Errichtung des im Bauantrag vorgesehenen Holzlagerschuppens wird das Grundstück Pfalzburger 80 wesentlich beeinträchtigt.“<sup>309</sup>

Nachdem die Hansa-Lloyd-Werke nicht zu einer Stellungnahme bereit waren, kam es im Oktober desselben Jahres seitens der Bremer Baupolizei zur Ablehnung des Bauantrages und zu einer Strafandrohung, wenn der bereits errichtete Schuppen nicht abgerissen würde. Dem widersprachen ihrerseits die Hansa-Lloyd-Werke am 9. November mit der Begründung,

*„Dass es uns augenblicklich und auf längere Zeit nicht möglich ist, an einen Abbruch ..... des Schuppens zu denken und uns hierzu die Arbeitskräfte und vor allen Dingen auch die Zeit vollständig fehlen. Wir haben in der heutigen schweren Zeit in erster Linie die dringenden und immer dringender werdenden Wünsche der Heeresverwaltung zu befriedigen und sind der Meinung, dass die Erfüllung dieser Wünsche heute wichtiger ist, als die Einsprüche der Nachbarn...“*<sup>310</sup>

Der Schuppen durfte stehenbleiben weitere Proteste der Anwohner blieben ohne Erfolg.

<sup>308</sup> Vergl. Kapitel „Die Architekten Richard und Gustav Schellenberger und die Hansa-Lloydwerke

<sup>309</sup> StAB 4,125/1 -2966 Bauakten Föhrenstraße 81-83: Schreiben an das Baupolizeiamt vom 22. August 1916

<sup>310</sup> ebda

## Die Produktion von Automobilen wächst

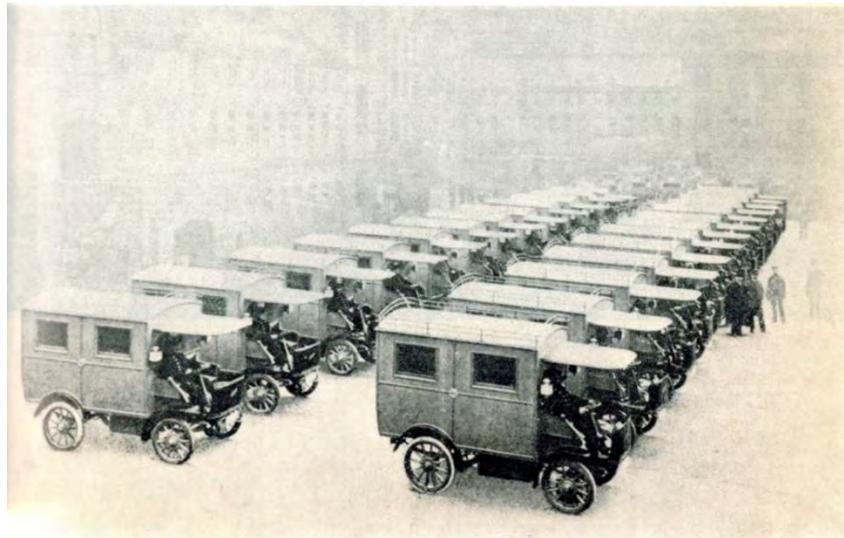
Nach der Fusion wurden zunächst Teile der PKW-Produktion des Bielefelder Hansa-Werkes nach Bremen verlegt, um die Fabrikanlagen in Hastedt endlich auslasten zu können. Noch bis in die Anfänge des Ersten Weltkriegs hinein konnten die neu gegründeten Hans-Lloyd-Werke durch eine kräftige Nachfrage von Personen- und Nutzfahrzeugen aus dem In- und Ausland (45%!) erhebliche Gewinne erwirtschaften. Mit anhaltender Kriegsdauer brach das Exportgeschäft ein. Auch die Produktion von Nutzfahrzeugen, wie den für die Landwirtschaft 1915 entwickelten Trecker „Treff-Bube“ und den Elektro-Postautos konnte diese Verluste nicht auffangen.

Zudem wurde mit Beginn des Krieges Hans Sigismund Meyer, der Mitbegründer der NAMAG (als einziges Vorstandsmitglied!) zum Militärdienst eingezogen.



**Sigismund Meyer als Reserveoffizier (1914/15)**

Trotz der Wichtigkeit seiner Person für das Werk unternahm niemand Anstrengungen –möglicherweise, weil er Jude war- ihm vom Militärdienst zu befreien. Erst als die Heeresleitung den Nutzen von Automobilen für die Kriegsführung erkannte, wurde er für die Rüstungsproduktion bei Hansa-Lloyd freigestellt. Gerade jetzt wurde der Sigismund Meyer besonders gebraucht, weil er das Vertrauen der Belegschaft als „Vater der NAMAG“ genoss und weil er als Elektropionier den Bau von Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb, zumindest an der „Heimatfront“ weiter voranbringen sollte. Hintergrund war der kriegsbedingte Mangel an Benzin - der wenige noch verfügbare Treibstoff wurde dringend an der Front benötigt.



Hansa-Lloyd Postfahrzeuge (1915)

Die Kriegswirtschaft forderte von jedem Unternehmen einen maximalen Einsatz, um die Bedürfnisse in der Heimat und an der Front zu bedienen. Schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1914 hatte Hansa-Lloyd die Produktion nun hauptsächlich dem Bedarf des Militärs angepasst.

Die über 5.000 Beschäftigten lieferten monatlich annähernd 100 Lastkraftwagen unterschiedlicher Traglast an die Heeresverwaltung ab. Feldküchen aus Bremen, Panzerteile aus den Varel- und Bielefelder Werken sowie Geschützmunition ergänzten die Lieferungen. In geringerem Maße wurde die Produktion von Personenkraftwagen noch aufrecht gehalten und man hoffte, sie durch eine gezielte Werbung absetzen zu können. Doch meist wurden auch die wenigen noch produzierten Personenkraftwagen an der Front eingesetzt.

**HANSA**

**Hansa-Lloyd**  
**Werke Akt. Ges. Bremen**  
 Werke in Varel, Bremen und Bielefeld

**Qualitäts-Automobile**  
 vollendet in Konstruktion u. Ausführung

Personenwagen von 6/18 bis 22/60 PS  
 Lastwagen \* Omnibusse \* Lieferwagen  
 Elektromobile für Personen und Lasten  
 Feuerwehr-Automobile \* Dynamowerk

**LLOYD**

Werbeanzeige 1914<sup>311</sup>

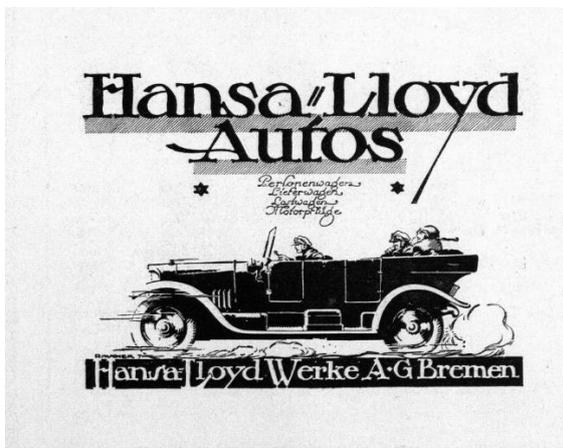


Hansa-Lloyd 15/50 PS von 1914 im Militäreinsatz

<sup>311</sup> In „Sport im Bild 25/1914 vom 19. Juni 1914 (Österreichische Nationalbibliothek <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=sib>)



Lloyd-LKW 1914 im besetzten Belgien



Werbung in Sport im Bild von 1916 (Heft 26)



Hansa-Lloyd, Spitzkühler-Version von 1916

Um zu einer effektiven Kriegsproduktion der deutschen Automobilfabriken zu kommen, wurde der „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“ gegründet. Der VDMI verteilte die Rüstungsaufträge gleichmäßig auf die einzelnen Werke und sorgte dafür, dass der Nachschub für das Militär nicht ins Stocken geriet. Dem Vorstand gehörte ab 1915 auch Robert Allmers an mit der Folge, dass er sich nun schwerpunktmäßig der Verbandsarbeit widmete und die Betriebsleitung mehr und mehr Hans Siegismund Meyer überließ.

Der steigende Bedarf der kriegsbedingten Produktion forderte auch beim Hansa-Lloyd-Werk Planungen zur Erweiterung der Produktionsflächen. Hierfür mussten Kapitalmittel in Höhe von 3,5 Millionen Mark als Obligationen-Anleihe auf dem Kapitalmarkt beschafft werden.



Werbung in: „Sport und Bild“ 1916/6

Im Verlauf des Krieges wurde es immer schwieriger, die für den Autobau erforderlichen Rohstoffe heranzuschaffen, insbesondere das Gummi für die Reifen. Da die Kriegsrohstoffwirtschaft von Amtswegen in Berlin verwaltet wurde, spielte der Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller im Verlauf des Krieges bei der Verteilung der knappen Ressourcen eine immer bedeutendere Rolle. Die Knappheit von Rohstoffen und das Umschwenken auf billigere Ersatzstoffe, sowie die relativ niedrigen Ansprüche der Heeresverwaltung an der Ausstattung der produzierten Fahrzeuge führten insgesamt zur Abnahme der Qualität, was für die Aussicht einer künftigen Friedensproduktion keine guten Voraussetzungen waren. Doch dazu später mehr.



Hansa-Lloyd-Werbung 1917

Robert Allmers hatte noch vor dem Krieg von Gustav Schellenberger eine Siedlung für die Arbeiter der Hansa Werke in Varel bauen lassen.

Um den aufkeimenden Unruhen der Arbeiter bei Hansa-Lloyd vorzubeugen, plante er eine ähnliche Siedlung auch für Bremen<sup>312</sup>. Zwar hatten einige Werktätige entlang der neuen Straßen am Rande des Hastedter Industriegebietes Eigenheime erworben, die meisten Arbeiterfamilien wohnten jedoch verteilt auf die ganze Stadt in engen Mietwohnungen.

<sup>312</sup> Von Brunn Seite 66



### Kataster mit den Siedlungshäusern an der Sebaldsstraße (1920)

Nachdem sich der Bauer August Meyer als Eigentümer des Gutshofes am Sebaldsbrücker Schlosspark zum Verkauf von Ländereien entschlossen hatte, erwarb Hansa-Lloyd noch während des Krieges am 13. März 1918 ein über 25ha großes Stück Land für 355.000 Mark. Die ersten Siedlungshäuser an der Sebaldsstraße wurden ab 1919 gebaut.<sup>313</sup> Doch schon während des Krieges war es immer wieder zu Streiks gekommen, die von den Werftarbeitern der AG Weser ausgingen. Der Matrosenaufstand vom November 1918 griff auch auf Bremen über, weil einige gefangengesetzten Kieler Matrosen auch in Bremer Gefängnisse untergebracht wurden. Gemeinsam mit aufständischen Matrosen und Arbeitern der AG Weser wurden die Gefangenen befreit. Darauf bildete sich der Bremer Arbeiter und Soldatenrat zu dem auch die Arbeitervertretung von Hansa Lloyd je 250 Arbeiter einen Delegierten entsandte. Die Vertreter der AG Weser und der Hansa Lloyd Werke wurden damit zu den tragenden Säulen des Arbeiter- und Soldatenrates, der am 10. Januar 1919 die Bremer Räterepublik ausrief. Sie wurde am 4. Februar 1919 von rechten Freikorps blutig zerschlagen wurde.

Die zahlreichen Streiks führten dazu, dass die Hansa-Lloyd Werke im Januar 1919 fast vor dem Aus standen.

Angesichts der dramatischen Situation verteilte der Vorstand ein Flugblatt mit folgendem Inhalt:

#### *AN UNSERE ARBEITER UND ANGESTELLTEN*

*Unsere bestimmte Hoffnung, den Übergang in die Friedenswirtschaft ohne allzu große Schwierigkeiten und Opfer vollziehen zu können, ist durch die Ereignisse der letzten Wochen zunichte geworden. Es tritt das ein, was wir bei den Verhandlungen mit dem Arbeiterrat vorausgesagt haben:*

#### ***Wir sind am Ende.***

*Nur noch für acht bis vierzehn Tage haben wir Geld für die Lohnzahlungen. Seit Wochen verhandeln wir mit Berlin vergeblich wegen Überweisung einer uns vertragsmäßig zustehenden Anzahlung von vier Millionen Mark. Die Berliner Behörden weisen darauf hin, daß in Bremen keine geordneten Zustände herrschen, und daß man nach einem so unsicheren Platz keine so große Summe überweisen könne, da man keine Sicherheit habe, daß die Rückzahlung durch Waren erfolgen würde, zumal unsere Erzeugung in letzter Zeit außerordentlich stark zurückgegangen sei.*

<sup>313</sup> StaB IV A 822 (Detlef von Horn) 1923 verkauften die Hansa Lloydwerke einen Teil des erworbenen Grundes an die Stadt, die dort als öffentliche Anlage den Schlosspark anlegte.

Unsere Lieferanten sind aus demselben Grunde ängstlich, uns Material zu liefern, die private Kundschaft hat Bedenken, uns neue Aufträge zu erteilen, weil man mit rechtzeitiger Lieferung nicht mehr rechnen zu können glaubt.

Unser Bankkredit ist bis auf das äußerste ausgenützt, die Banken können weiteren Kredit nicht geben, weil unsere Produktion auf noch nicht vierzig Prozent zurückgegangen ist, obwohl die Zahl der gelernten Arbeiter jetzt höher ist als früher. Selbst wenn die vier Millionen Mark von Berlin noch eingingen, würden sie den Prozeß der Zersetzung nur kurze Zeit aufhalten können.

Das ist die Folge der fortgesetzten Störungen durch Betriebsversammlungen während der Arbeitszeit, der vielen Demonstrationen und Streiks. Wir hätten für alle noch auf lange Zeit Arbeit gehabt, denn wir sind mit alten Aufträgen gut versehen und unsere Magazine liegen voll von Material. Aber dieses Material ist wertlos, wenn es nicht in fertige Produkte umgesetzt wird, und wenn nicht jeder Werksangehörige die Pflicht in sich fühlt, zu arbeiten, um das Seinige zu tun zur Erhaltung seiner Brotstelle. Wir, die unterzeichneten Vorstandsmitglieder, die wir dieses schöne, vor kurzem noch so blühende Werk gegründet, in langer rastloser Arbeit aufgebaut und durch alle Fährnisse der Entwicklungszeit hindurchgesteuert haben, stehen heute vor der traurigen Notwendigkeit, mitteilen zu müssen, daß in Kürze, wenn nicht ganz besondere Umstände eintreten, aus Mangel an flüssigen Geldmitteln der Betrieb eingestellt werden muß. Mit der jetzigen Bremer Regierung haben wir darüber schon vor einer Woche verhandelt, sie hat uns ihre Unterstützung wegen Herbeischaffung der vier Millionen zugesagt, doch fürchten wir, daß sie in Berlin keinen Erfolg haben wird. Wir halten uns für verpflichtet, unseren Werksangehörigen den Ernst der Lage zur Kenntnis zu bringen.

Bremen, am 20. Januar 1919

Der Vorstand: Allmers, H. S. Meyer, Sporkhorst Hansa-Lloyd Werke A. G.<sup>314</sup>

Trotz dieser schonungslosen Offenlegung der Situation stieß der Apell zunächst bei den Arbeitern auf taube Ohren. Die Streiks wurden unvermindert fortgesetzt, und die Geschäftsleitung sah sich am 24. März 1919 zur Betriebsschließung gezwungen.

Nachdem ein großer Teil der Arbeiter unserer Bremer Werke seit einiger Zeit durch passiven Widerstand die Arbeit verweigert, Sabotage verübt und durch Akte des Terrors sowohl gegenüber ihren Mitarbeitern wie gegenüber den Beamten und der Direktion ein ersprießliches Arbeiten unmöglich macht, sehen wir uns veranlaßt, ab

**Montag, 24. März d. J. den Betrieb bis auf weiteres zu schließen.**

Der rückständige Lohn kommt in folgender Weise zur Auszahlung:

für Werk I Freitag, den 28. März, nachmittags 2 Uhr,	in der Kantine Pfeilburgerstr.
für Werk II Donnerstag, d. 27. März, vormittags 10 Uhr,	
für Werk III Donnerstag, d. 27. März, nachmittags 2 Uhr,	

**Hansa-Lloyd Werke**  
Hansa-Werke AG.

Aushang der Hansa-Lloyd-Werke (März 1919)<sup>315</sup>

<sup>314</sup> Johann Heinrich von Brunn: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert Allmers Seite 68-70

<sup>315</sup> Zitat und Aushang: StaB 4,65-687 Hansa-Lloyd

Schon bald kamen die Arbeiter zur Einsicht, dass auch Ihre Existenz auf dem Spiel stand.<sup>316</sup> Am 27. März erzielten beide Parteien eine kurzzeitige Einigung. Aber auch damit wurde die wirtschaftliche Situation nicht besser, sondern ging weiter auf Talfahrt.

Der durch den Versailler Vertrag entstandene Landverlust (Elsass-Lothringen, Saarland, Westpreußen und Posen) schwächte die Wirtschaftskraft, die gesamte deutsche Schwerindustrie lag danieder, weil sich der Abbau von Steinkohle und Eisenerz dramatisch verringerte und die Eisen- und Stahlhütten kaum noch produzieren konnten. Auch waren die Absatzmärkte im Inland zusammengebrochen, das Militär war als Abnehmer ausgefallen und ein Exportmarkt existierte noch nicht. Hinzu kam, dass die Berliner Zentralverwaltung sich wegen des politischen Engagements der Hansa Lloyd Arbeiter weigerte, die ausstehende Summe in Höhe von 4 Mio. Mark für die im Krieg gelieferten Fahrzeuge zu zahlen. Auch wurde der heimische Markt durch die Demobilisierungsbedingungen mit Lastkraftwagen aus Heeresbeständen überschwemmt, so dass der inländische Markt keinen Bedarf an neu produzierten Nutzfahrzeugen hatte. Die letzten Fahrzeuge aus Heeresbeständen wurden 1921 ausgeliefert.



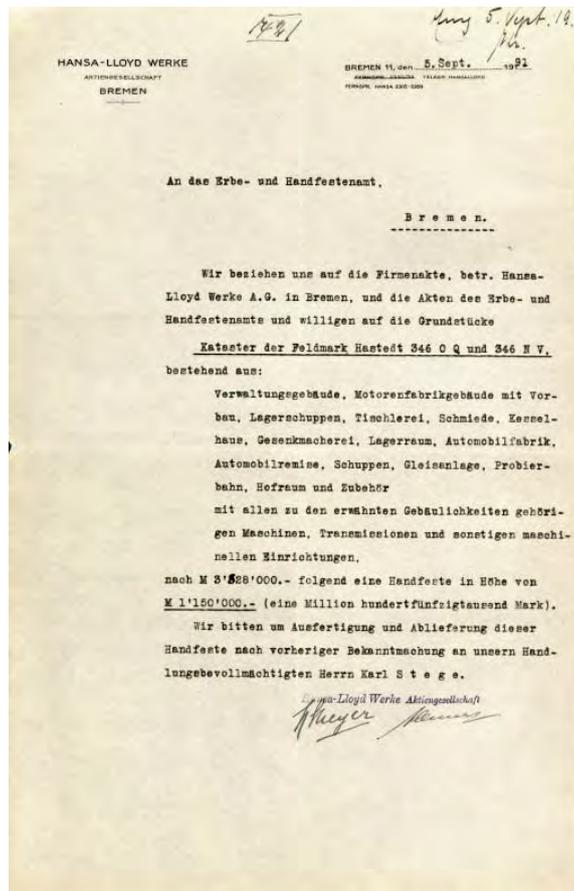
**Hansa Lloyd 9a Benzin LKW3 Tonnen**  
**Abb. in: Sport im Bild 42-1919**

Neubestellungen von Fahrzeugen waren eher die Ausnahmen. Stattdessen wurden zahlreiche Fahrzeuge von Kunden angefordert, die noch vor dem Krieg gekauft, aber nicht mehr zur Auslieferung gekommen waren. Dabei tat sich ein weiteres Problem auf. Die lange Lagerzeit von produzierten Benzinmotoren während des Krieges führte zu zahlreichen Motorschäden, die von den Kunden reklamiert wurden, und nun auf Kosten von Hansa Lloyd repariert werden mussten.

Die durch die Arbeitsniederlegungen, Aussperrungen, Entschädigungszahlungen und fehlendem Umsatz entstandenen finanziellen Engpässe setzten dem Betrieb derart zu, dass im September 1919 frisches Kapital durch eine Hypothek (Handfeste) auf das Betriebsgelände beschafft werden musste.

---

<sup>316</sup> Die Lohnverluste der Arbeiter von AG Weser, Atlas und Hansa-Lloyd durch Streiks in den ersten vier Monaten des Jahres 1919 betragen zusammen 3.630.000 Mark (Wania 215)

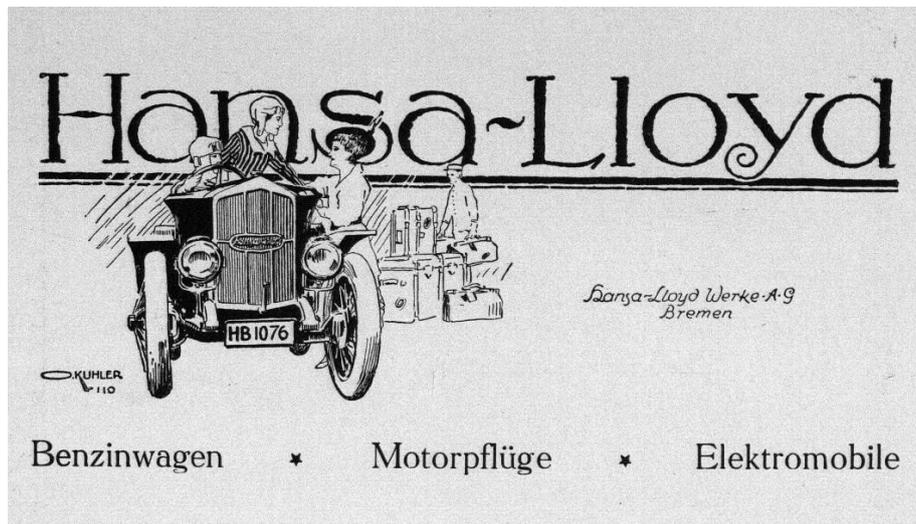


### Hypothek vom September 1919<sup>317</sup>

Doch schon wenige Tage später musste das Werk wegen der dauernden Streiks am 8. September wieder für eine Woche geschlossen werden. So blieb kaum Kapital übrig, um die dringend erforderlichen Modernisierungsmaßnahmen durchführen zu können.

Erschwerend kam hinzu, dass durch die Reparationszahlungen die Mark gegenüber dem Dollar 1919 um mehr als ein Zehntel des Vorkriegswertes abgewertet war, und von Monat zu Monat immer schwächer wurde, zwei Jahre später, 1921 lag ihr Wert lediglich noch bei einem Hundertstel. Die Folge war, dass die erforderlichen Rohstoffe für die Automobilproduktion immer teurer wurden, und zudem durch die Besetzung des Rheinlandes kaum noch Kohle und Stahl aus eigener Produktion zur Verfügung stand. Insbesondere der Mangel an Kohle führte zu einer strengen Rationierung für Privathaushalte, aber auch Bremer Industrieunternehmen mussten in der Zeit vom 19. Bis 24. November 1919 ihre Produktion einstellen. Die Entwicklung der Bremer Wirtschaft war also zunächst eher rückläufig. Hansa-Lloyd sah sich zudem einer weiteren Gefahr ausgesetzt: Nach dem Krieg waren auch Unternehmen wie Krupp, Henschel und Mannesmann in die Lastwagenproduktion eingestiegen und eine Reihe anderer Unternehmen, wie BMW bauten Personenkraftfahrzeuge.

<sup>317</sup> StaB HRG 4,45/1 VR 75 Blatt 397



### Hansa-Lloyd-Werbung 1919

Gerade der Bau von PKW´s war für Deutschland schwierig geworden, da Henry Ford in den USA mittels der Fließbandfertigung seine Fahrzeuge preiswert und massenhaft produzierte. Mit seinem T-Modell überschwemmte Ford geradezu den europäischen Markt, so dass die bei Hansa Lloyd in manufakturerer Produktion und damit teuer gefertigten Fahrzeuge kaum noch Abnehmer fanden.

Allmers, der schon zu Kriegsbeginn mit dem „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller“ (VDMI) beste Erfahrungen gemacht hatte, strebte angesichts der prekären Situation schon im Herbst 1918 einen Zusammenschluss von Autobauern an. In einer Denkschrift formulierte er die Probleme des Automobilmarktes:

*»Wenn wir fortfahren, die Gütererzeugung in der bisherigen Weise in weitgehender Zersplitterung zu betreiben, d. h. wenn jede Fabrik eine Unzahl von Typen in kleinen Mengen herstellt, so ist ein ruinöser Niedergang unausbleiblich. Natürlich können wir den Übergang zur amerikanischen Fabrikationsmethode nicht auf einmal vollziehen, sondern wir müssen schrittweise vorgehen. Zunächst und ausdrücklich hat ein Zusammenschluß sämtlicher Automobilfabriken stattzufinden. Es ist zu gründen neben dem bestehenden »Verein deutscher Motorfahrzeughersteller« eine neue Organisation rein wirtschaftlichen Charakters, die (...) den Charakter eines Syndikates hat. Die Aufgabe dieses Verbandes würde es sein, vor allen Dingen unverzüglich eine Vereinheitlichung der Fabrikation durchzuführen.*

*Man wird ein möglichst genaues Arbeitsprogramm festzusetzen haben und man wird beschließen müssen, was jede einzelne Fabrik erzeugen soll. Der Hauptgrundsatz muß der bleiben, daß jedes Unternehmen in jeder seiner Fabriken nur eine einzige Type herstellt, diese aber in möglichst großen Mengen und möglichst marktfähig<sup>318</sup>*



Werbeanzeige in „Sport im Bild 1920



...und 1921

<sup>318</sup> Denkschrift vom 4. Oktober 1918 in Ulrich Kubisch Seite 71

Schon 1919 kam es zur Gründung der „Gemeinschaft Deutscher Automobilfabrikanten“ (GDA), der die Hansa-Lloyd-Werke, die Brennabor-Werke in Brandenburg (Havel) und die Nationale Automobil-gesellschaft (NAG) der AEG in Berlin angehörten. Ziel des Zusammenschlusses war, die Produkt-palette aufeinander abzustimmen und die Fahrzeuge gemeinsam zu vertreiben. Erste Erfolge erzielte Hansa-Lloyd mit der Produktion von 7 Lastwagen mit Elektroantrieb, die im Dezember 1919 an die Deutsche Post ausgeliefert wurden.



**Hansa-Lloyd Elektrofahrzeug für die Reichspost 20er Jahre (Archiv für Postgeschichte)**

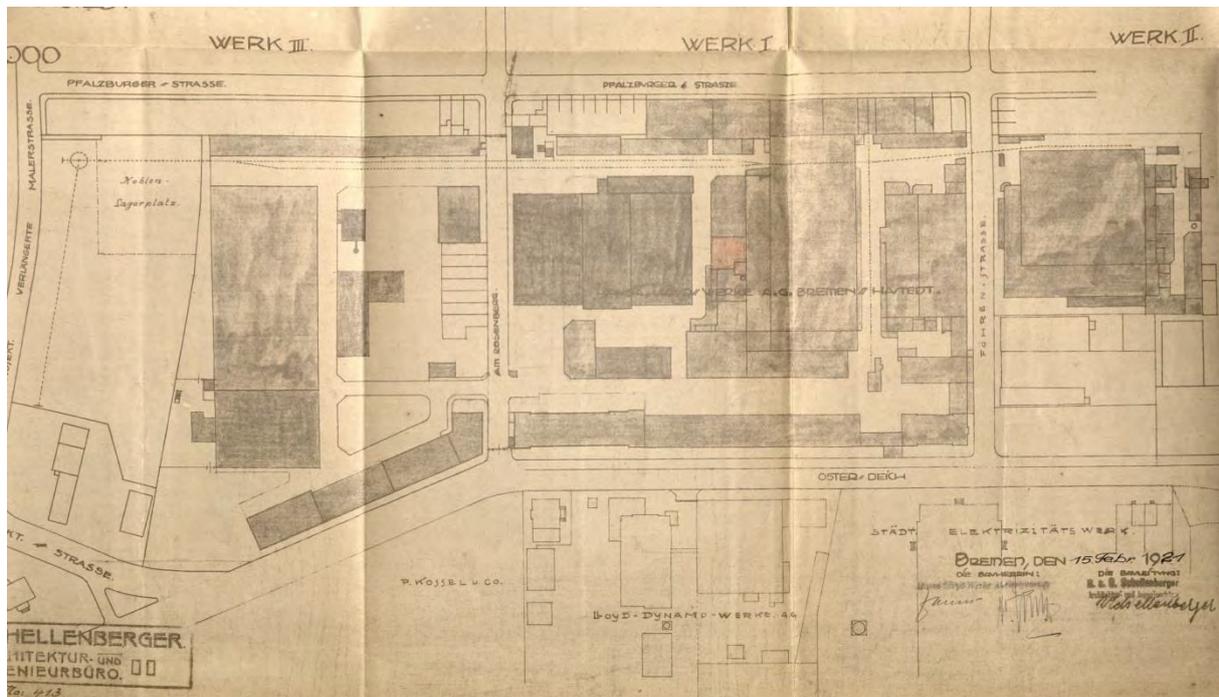
Hoffnungsvoll dachten die Hansa-Lloyd Werkes in Hastedt an Expansion. Zu dem Zweck erwarb man laut Kaufvertrag vom 1. Juli 1919 von der Nordwestdeutschen Terraingesellschaft in Liquidation für 307.240,50 Mark das seit dem 23. September 1916 gepachtete, 29.169qm große Grundstück Am Rosenberg, zwischen dem Osterdeich und den Häusern an der Pfalzburger Straße und ein weiteres 2.264qm großes Areal (16M/qm) an der Pfalzburger Straße.

Und am 17. Dezember 1919 schloss man einen Kaufvertrag über den Erwerb von zwei weiteren, nordwestlich gelegenen Grundstücken, darunter den Schellenhof. Übernommen werden sollte das Areal im April des darauffolgenden Jahres. Der Kaufpreis in Höhe von 166.300 Mark für die insgesamt 15.119qm wurde in vollem Umfang mit Hilfe einer weiteren Hypothek aufgebracht.<sup>319</sup>

Doch alle Bemühungen, das Werk aus den roten Zahlen herauszubringen, schienen vergeblich zu sein. Die Produktion war eher rückläufig und die Kosten stiegen durch die Abwertung der Mark immer rasanter. Wieder drohte der Konkurs. Um wenigstens die Werke in Varel zu retten beschloss man die Entlassung zahlreicher Arbeiter und am 7. Mai 1921 eine Teilung der Hansa-Lloyd Werke. Es entstand als neue Firma die Hansa-Automobil- und Fahrzeugwerke AG mit Sitz in Varel. Der Vorstand wurde durch August Sporkhorst gebildet, der deshalb aus dem Vorstand der Hansa-Lloyd Werke ausschied. Im Aufsichtsrat saß der Großherzog Friedrich August von Oldenburg, den Vorsitz übernahm Robert Allmers.<sup>320</sup>

<sup>319</sup> StaB 4,45/1 VR75 Bl. 400. Die Grundstücke tragen die Katasternummer 345A, 346CM, 343A und 344A (Schellenhof)

<sup>320</sup> Das Bielefelder Werk wurde 1921 als „Hansa-Präzisionswerke AG“ ausgegliedert und verselbständigt.



Lageplan der Hansa-Lloyd-Werke von Schellenberger (12.2.1921)

Durch den Zusammenschluss zur GDA Hansa-Lloyd, und NAG einigte man sich auch im Bau von Lastkraftwagen darauf, dass Brennabor leichte Lieferfahrzeuge von 750 Kg bis 2t, die NAG mittelschwere Laster von 3t bis 5t baute. Die Hansa-Lloyd AG bediente das Segment der leichten Lastkraftwagen mit Benzin- und Elektroantrieb sowie den Bau von Omnibussen. Als treuer Kunde erwies sich dabei die Post: 1928 kam die Hälfte der 1200 Elektro-Lieferwaren als den Hansa Lloyd-Werken in Hastedt. In Bremen war für die Nutzfahrzeuge mit Elektromotor eine öffentliche Ladestation auf dem Gelände des Kraftwerks Schlachthausstraße vorgesehen<sup>321</sup>

Der Bau von PKW war nach wie vor schwierig. Zwar hatte Brennabor als erstes deutsches Unternehmen das Fließband eingeführt. Aber durch den Krieg war die technische Entwicklung auf den Vorkriegsstand stehen geblieben, die Hansa-Lloyd Modelle waren im Wesentlichen eine Neuauflage der Vorkriegsmodelle, während sich Fahrzeuge aus den USA oder Japan auf dem technisch neuesten Stand befanden.

In ihrer Werbung aus dieser Zeit spiegelte Hansa-Lloyd den teuren Transportbetrieb mit Pferdekutschen gegen die mittelfristig billigere Nutzung von motorgetriebenen Fahrzeugen.

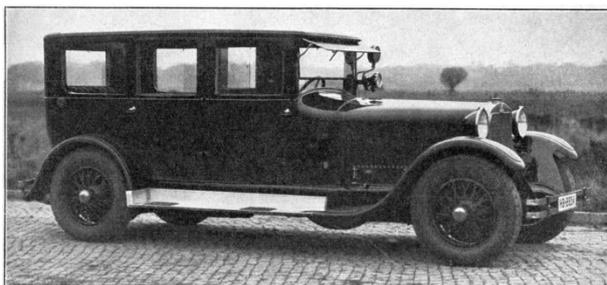
„Mechanisierung der Zukunft“, so ein Slogan. Die Marketingstrategie ging auf, die Zahl der Pferdefuhrwerke verringerte sich, während die Anzahl der LKW, insbesondere der Hansa-Lloyd Expresslastwagen kontinuierlich anstieg. Das kurze Absatzhoch wurde mit der galoppierenden

<sup>321</sup> Netzemuseum, Archiv: Kostenfestlegung in einer Vorschrift vom 5. Februar 1928 (Ordner „Historische Dokumente“)



**Hansa-Lloyd Treff As um 1924**

Inflation von 1923 beendet. Der US-Dollar wurde inoffizielles Zahlungsmittel, Papiergeld wurde als Zahlungsmittel weitgehend zurückgewiesen. Die Materialkosten und Löhne stiegen ins Uferlose, so dass eine sinnvolle Kostenkalkulation nahezu unmöglich war. Die Arbeitslosenquote stieg und soziale Unruhen begleiteten das Jahr. Um die Produktion von Fahrzeugen bei Hansa-Lloyd aufrechterhalten zu können, versuchte man mit weniger Personal mehr und effektiver zu produzieren. Daher führte Hansa-Lloyd 1924 das Taylor-Produktionssystem (Prozesssteuerung von Arbeitsabläufen) für die Produktion von Nutzfahrzeugen ein. Nur durch diese Rationalisierung konnte das Bremer Werk, entgegen zahlreichen anderen deutschen Autoproduzenten noch für kurze Zeit überleben.



**Hansa-Lloyd Treff As siebensitzige Limousine 100PS 1926/27**



**Hansa-Lloyd Trumpf AS Cabriolet um 1926**

Die PKW-Produktion hingegen war rückläufig. Die luxuriöse Ausstattung der Personenfahrzeuge, wie die des „Treff-Ass“ oder des 100PS starken „Trumpf-Ass“ wog nicht die hohen Anschaffungskosten auf, so dass sich insgesamt das PKW-Segment von Hansa-Lloyd als kaufmännischer Fehlschlag erwies. Der Markt für diese Benzinfresser brach kurz vor der Weltwirtschaftskrise ein, und das Bremer Werk verschuldete sich immer tiefer. Dieser Absatzeinbruch führte dazu, dass Hansa-Lloyd auf die Zusammenarbeit mit der Bremer Karosseriebau vormals Louis Gaertner AG 1927 aufkündigte, und die Ausstattung der wenigen noch gebauten Personenkraftfahrzeuge in eigener Regie übernahm oder andere Firmen für den Karosserieaufbau suchte. Kurz darauf war die traditionsreiche Karosseriebaufirma an der Hastedter Föhrenstraße insolvent. Gleichzeitig mit dem Herunterfahren der PKW-Produktion forcierte man den Bau von Lastkraftwagen, die auf nationalen und internationalen Messen ausgestellt wurden.



**Hansa-Lloyd Elektrobus (1926), im Hintergrund der Bremer Hauptbahnhof**



**Wilhelm Schindelhauer. (in Peter Kurze, Borgward Museum)**

Ein weiteres Problem für die Bremer Wirtschaft, und insbesondere für die Industrie tat sich durch die gesetzlichen Mitbestimmungsregelungen der Arbeitnehmerschaft auf<sup>322</sup>:

Durch die Absatzkrise bei Hansa-Lloyd wollte der Betriebsrat unter Leitung von Wilhelm Schindelhauer<sup>323</sup> verhindern, dass 1928 an die Aktionäre eine Dividende ausgezahlt wird. Schindelhauer über-zeugte die Vertreter der Deutschen Bank und der Bremischen Schröderbank Freiherr von Rössing und Johann Friedrich Schröder als Aufsichtsratsmitglieder davon, dass die am 31.12.1927 angesetzten Bilanzwerte zu hoch seien. Schröder forderte daraufhin eine Überprüfung der Bilanzhöhe. Das führte zu einer Herabsetzung des Wertes, eine Dividende wurde im Geschäftsjahr 1928 nicht ausgezahlt. Der vermeintliche Sieg des Betriebsrates über die Firmenleitung entpuppte sich schon sehr bald als Pyrrhussieg: Die Banken hielten sich mit neuen Kreditvergaben an Hansa-Lloyd zurück, so dass die dringend erforderliche Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle auf der Strecke blieb.

---

<sup>322</sup> Seit dem 4. Februar 1920 gab es das Betriebsrätegesetz, das der Arbeitnehmervertretung einen Sitz im Aufsichtsrat gestattete.

<sup>323</sup> Das SPD-Mitglied Schindelhauer (1887-1959) war von 1917-1932 kaufmännischer Angestellter bei Hansa-Lloyd, ab 1929 Arbeitnehmervertreter, wurde von Borgward übernommen und war ab 1938 der kaufmännische Direktor. Er leitete nach 1945 als Verwalter beide Betriebe (Borgward und Goliath). Nach Rückkehr von Borgward leitete er den Verkauf. 1957 ging er in den Ruhestand.

Schindelhauer war 1919/20 Mitglied der verfassungsgebenden Bremen Nationalversammlung und von 1920-1927 Mitglied der Bremischen Bürgerschaft.



Hansa-Lloyd-Werke (20er Jahre) Archiv Bremer Schulmuseum



Zeichnung des Lloyd-Geländes (um 1928) Archiv Peter Kurze

Den drohenden Niedergang der Hansa-Lloyd vor Augen, bot Robert Allmers Anfang 1929 den Rest seiner Aktien im Freiverkauf an der Börse an. Der Bankier und Aufsichtsratsmitglied von Hansa-Lloyd Johann Friedrich Schröder<sup>324</sup> griff zu und wurde damit Hauptaktionär von Hansa-Lloyd.

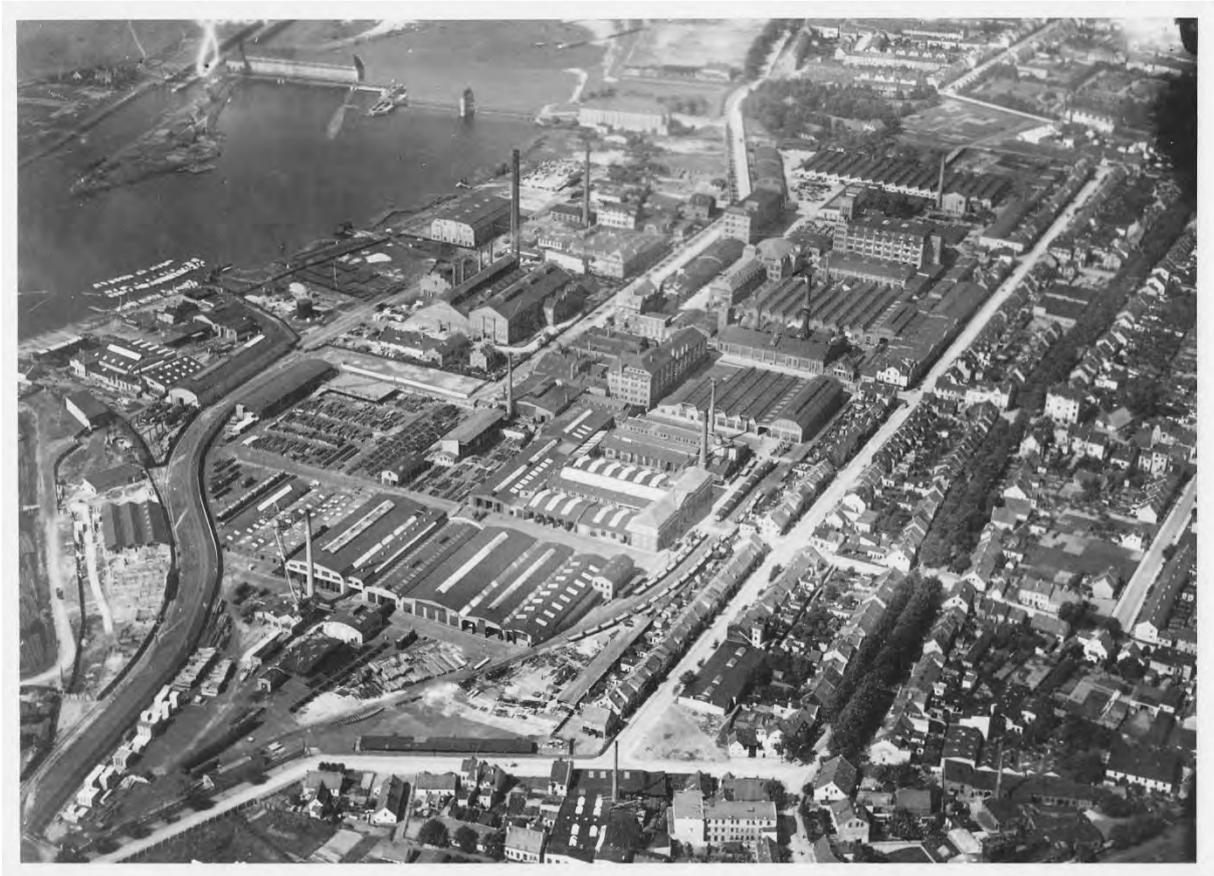
Die Schröderbank war auch gleichzeitig ein bedeutender Kreditgeber der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei der Gebrüder Lahusen. Bilanzfälschungen verschleierte deren enormen Schuldenberg von ca. 200 Millionen Reichsmark. 1929 musste die Nordwolle in Konkurs gehen und riss damit nicht nur die Schröderbank mit in den Abgrund, sondern löste in ganz Deutschland eine Wirtschaftskrise aus.

Die Bank sah sich gezwungen, sich von all ihren Einlagen und Aktien zu trennen. Das war die große Stunde der Bremer Autobauer Carl C. W. Borgward und sein Compagnon Wilhelm Tecklenburg,

<sup>324</sup> Johann Friedrich Schröder (1879-1933) begann 1905 mit dem Handel von Aktien der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“. Im gleichen Jahr gründete er mit dem Bankierssohn Albert Ernst Weyhausen eine Bank. 1919 übernahm er die Weyhausenbank. Die F. Schröder KGaA (Schröderbank) wurde zu einer Art Hausbank für die Bremer Geschäftswelt. Als Folge der Weltwirtschaftskrise (ab 1929) und dem Konkurs der Norddeutschen Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei wurde die Schröderbank liquidiert, vom Staat saniert und als „Norddeutsche Kreditbank“ weitergeführt.

die das Aktienpaket der Hansa-Lloyd Werke nun für 6,5% des ursprünglichen Nennwertes, statt 2,7 Millionen RM lediglich für 175.000 Mark erwerben konnten. Zwei Jahre später, im Jahr 1931 beantragte Hansa-Lloyd ein Vergleichsverfahren, obwohl man 1928 nochmals den Gewinn steigern konnte. Die 50.000 RM Reingewinn dieses Jahres reichten nicht aus, um die steigenden Verbindlichkeiten während der Weltwirtschaftskrise aufzufangen.

Es kam zur Übernahme durch Borgward und besiegelte somit das Ende von Hansa-Lloyd.



Blick auf das Hastedter Industriegebiet (um 1932)

## Die Architekten Richard & Gustav Schellenberger

Richard Kilian Schellenberger (1881-1941) und Gustav Schellenberger (1872-1930), beide geboren in Aschaffenburg, studierten bei dem bedeutenden Vertreter des Traditionalismus Paul Bonatz (1877-1956) in Stuttgart Architektur. Von Bonatz stammte u.a. der Stuttgarter Hauptbahnhof (1914-1927).<sup>325</sup> Gustav Schellenberger ließ sich nach dem Studium zunächst in München nieder, wo er zwischen 1895 und 1904 zahlreiche Villen entwarf. Gustav Schellenberger ging mit seinem neun Jahre jüngeren Bruder Richard nach Bremen, wo sie zunächst in das Architekturbüro von Hugo Wagner (1873-1973) eintraten. Wagner und die Brüder Schellenberger errichteten in den Jahren 1906-1907 das Werk I von Kaffee Hag in Bremen errichtete.

---

<sup>325</sup> Bongartz gilt als bedeutender Vermittler zwischen einer funktional ausgerichteten Architektur und den künstlerischen Aspekten von Bauwerken.



**Kaffee-Hag Werk I in Bremen von Hugo Wagner und den Gebr. Schellenberger (1906-07)**

Das Gebäude aus Eisenbeton gilt als wichtiges Beispiel für die Reformbestrebungen im Fabrikneubau in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg. Architekturhistorisch folgt dieser Bau dem „Sachlichen Jugendstil“. Die Industriebauten von Wagner und Schellenberger gelten als richtungweisend für die Architektur vor dem Bauhaus eines Walter Gropius.

Wenig später gründeten die beiden Brüder in Bremen das Architekturbüro R&G Schellenberger (bis 1929).

Richard Schellenberger wurde 1910 vom Direktorium der Hansa-Automobilfabrik<sup>326</sup> nach Varel geholt, um dort das Hauptgebäude und die Hallen für die industrielle Fertigung zu entwerfen. Die 1911 fertiggestellte Häuserfront entlang der Neumühlenstraße mit dem Hansa-Verwaltungsgebäude, einschließlich dem Torgebäude der ehemaligen Fabrikeinfahrt, sind erhalten geblieben und stehen heute unter Denkmalschutz.<sup>327</sup>



**Hansa-Haus in Varel (1911) von Richard Schellenberger**

Im gleichen Jahr begann nach den Entwürfen von Schellenberger der Bau von Siedlungshäusern der „Hansa-Kolonie“ für die Werktätigen der Hansa-Automobilfabrik.

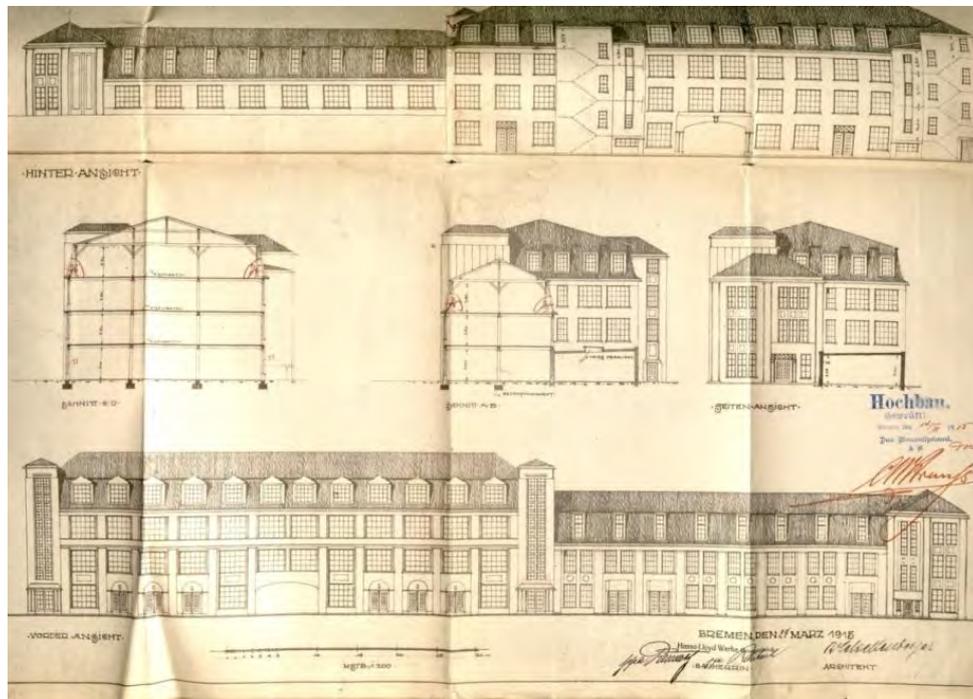
### **Ein neuer Industriebaustil: Die Brüder Schellenberger und die Hansa-Lloydwerke**

Nach der Fusion von Hansa mit der Bremer NAMAG (1914) wurde der Firmensitz der „Hansa-Lloyd-werke“ von Varel nach Bremen in die Hastedter Föhrenstraße verlegt. Hier wandten sich

<sup>326</sup> Das sind die beiden Autopioniere Robert Allmers (1872-1951) und August Sporkhorst (1871-1939)

<sup>327</sup> Über Schellenberger: [https://www.nwzonline.de/friesland/kultur/varel-kunst-und-handwerk-in-varel-bauhaus-schon-vor-dem-bauhaus\\_a\\_50,5,999374859.html](https://www.nwzonline.de/friesland/kultur/varel-kunst-und-handwerk-in-varel-bauhaus-schon-vor-dem-bauhaus_a_50,5,999374859.html)

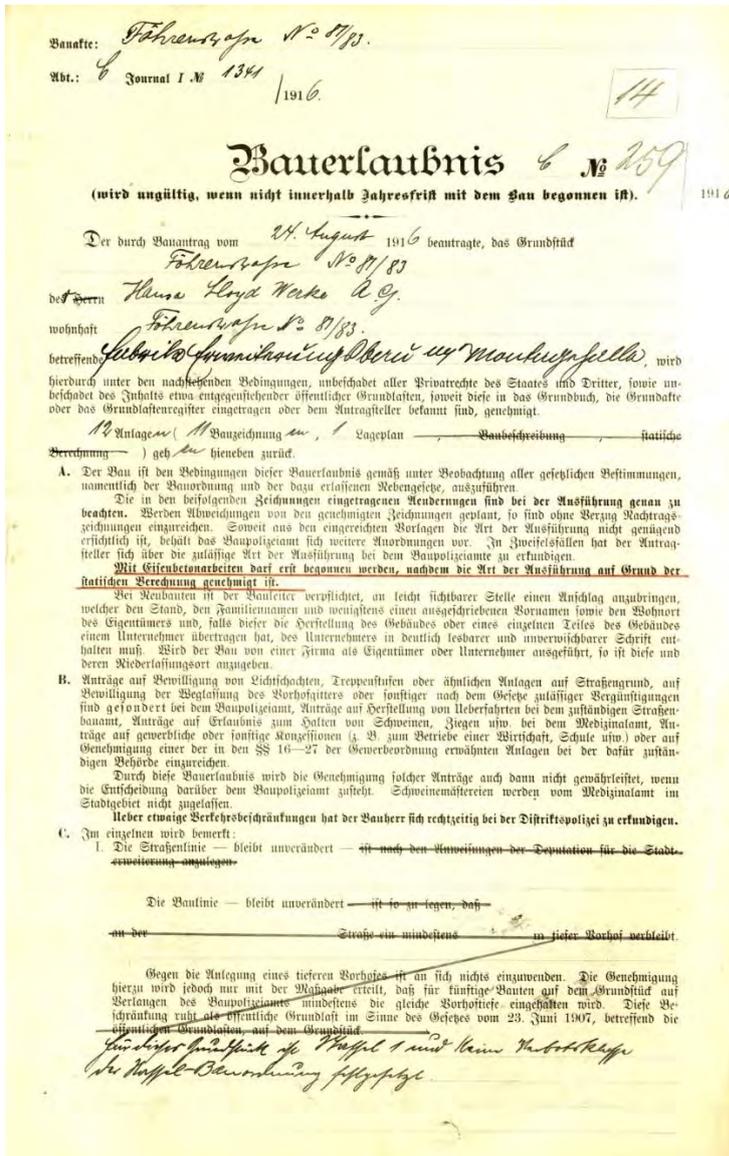
die neue Direktion mit Robert Allmers, August Sporkhorst und Sigismund Meyer an die Brüder Schellenberger, um die erforderlichen Erweiterungsbauten zu planen und umzusetzen. Schon im Juni 1914 wurden von R & G Schellenberger die ersten Baupläne für den Bau der Wagenhalle und der Reparaturwerkstätten entlang des Osterdeiches, einschließlich der Aufstockung des Verwaltungsgebäudes eingereicht.



Gebäudeerweiterung am Hastedter Osterdeich 24. März 1915, Architekt: Schellenberger<sup>328</sup>

Auch an diesen Entwürfen ist der Stil des „Sachlichen Jugendstils“ des Richard Schellenberger unübersehbar. Im Gegensatz zu dem konkurrierenden Architekturbüro Hildebrandt & Günthel, die für die NAMAG das erste Verwaltungsgebäude errichtet hatten, verzichteten die Schellenberger auf jeglichen Zierrat am Gebäude, und die massigen Außenwandflächen sind verschwunden. Stattdessen große Fenster zwischen den Betonstützen, die viel Licht in die Werkstätten und Büros lassen. Zusätzliche Lichthauben, wie beim Entwurf der Montagehallen zeigen den Anspruch der Architekten, das Arbeiten bei Tageslicht für die Menschen angenehmer zu machen. Parallel zu den Baumaßnahmen für Hansa-Lloyd entwarf das Architektenduo auch die neuen Fabrikhallen der Lloyd-Dynamo-werke am Hastedter Osterdeich.

<sup>328</sup> Bauakten im Staatsarchiv Bremen unter StaB 4,125-1-2926



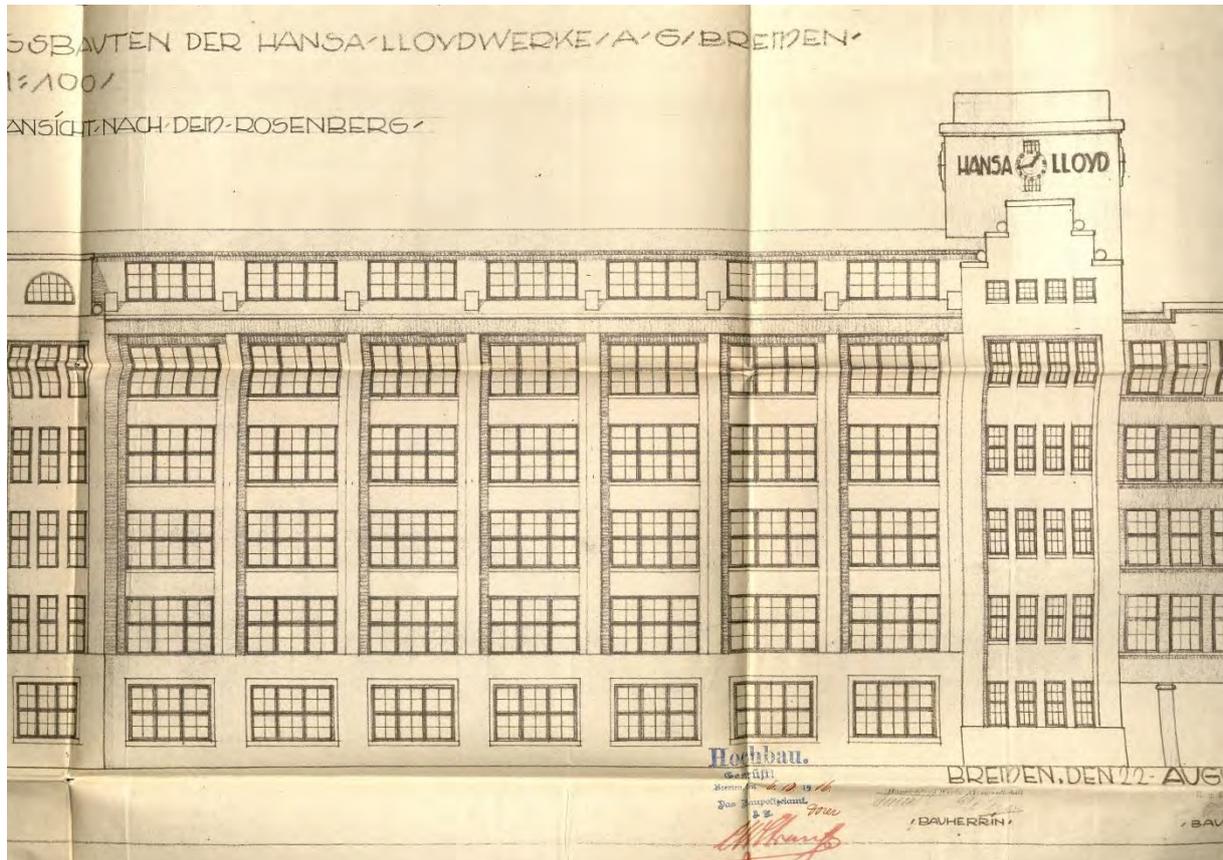
Ein Jahr später, im August 1916 folgten weitere umfassende Bau- maßnahmen. Allen voran das Turmgebäude, und das Gebäude Ecke Osterdeich/Goliathstraße, heute als Borgward- und Goliath- haus bekannt. Die Bauge- nehmigung wurde unter folgender Bedingung erteilt:

„Mit Eisenbetonarbeiten darf erst begonnen werden, nachdem die Art der Ausführung auf Grund der statischen Berechnung genehmigt ist.“

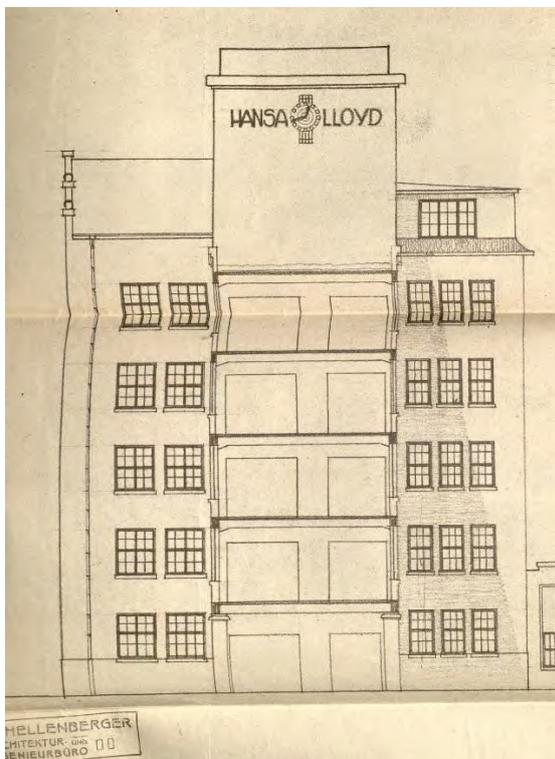
Dass die Genehmigung schon im November 1916 erteilt wurde, lässt sich durch den Kriegsverlauf des Ersten Weltkrieg begründen, da dringend Benzinfahrzeuge für das Heer benötigt wurden, die von Hansa-Lloyd produziert wurden. So heißt es in einem Schreiben der Hansa-Lloyd vom 9. November 1916:

„Wir haben in der heutigen schweren Zeit in erster Linie die dringenden und immer dringender werdenden Wünsche der Heeresverwaltung zu befriedigen...“

**Baugenehmigung für Turmgebäude und Montagehalle**



Zum Bauantrag von Schellenberger beilegte Ansicht der Fassade des Turmgebäudes, Blick von der Goliathstraße 23. August 1916

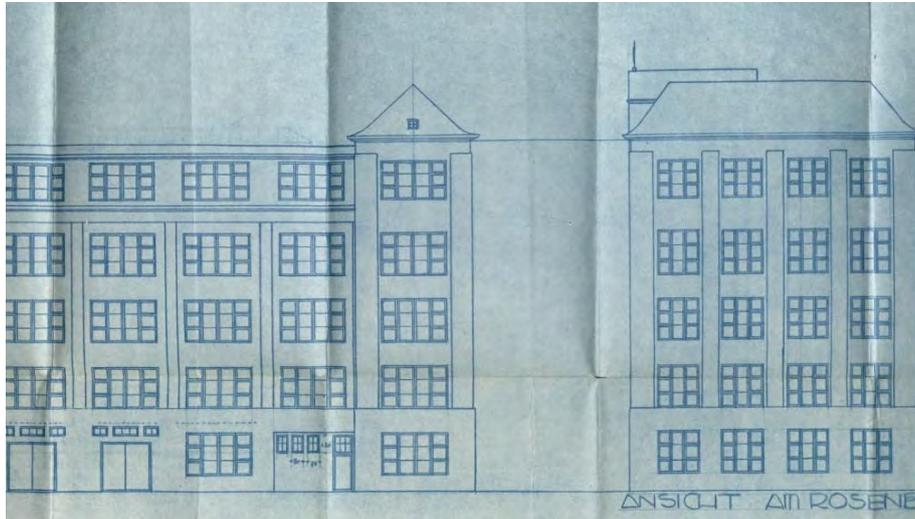


Fassade des Turmgebäudes, Blick vom Osterdeich. Das rechte Bild zeigt das fertige Gebäude (Abb. In Wachsmuths Monatsheften 1916/17)

Auch das Turmgebäude zeigt die klare architektonische Struktur des sachlichen Jugendstils, die Richard Schellenberger bereits am Bremer Kaffee Hag Gebäude und dem Hansa-Haus in Varel. Gleichzeitig spielt auch hier die Nutzung großer Fenster für den Lichteinlass der Innenräume eine

entscheidende Rolle. Beim Turmgebäude wurde die Südseite mit einem 40m hohen Wasserturm gekrönt. Er sorgte für Versorgung des gesamten Werkes mit Wasser. Insgesamt verfügte das Gebäude über 10.800qm Nutzfläche.

Das EWES-Gebäude, heute Goliath-Haus genannt, wurde zeitgleich mit dem Turmgebäude errichtet, und weist ähnliche architektonische Merkmale auf.



**„Goliath-Haus“ Aufriss von Schellenberger (11. Oktober 1916)**



**„Goliath-Haus“ Abb. in Wachsmuths Monatsheften 1916/17)**

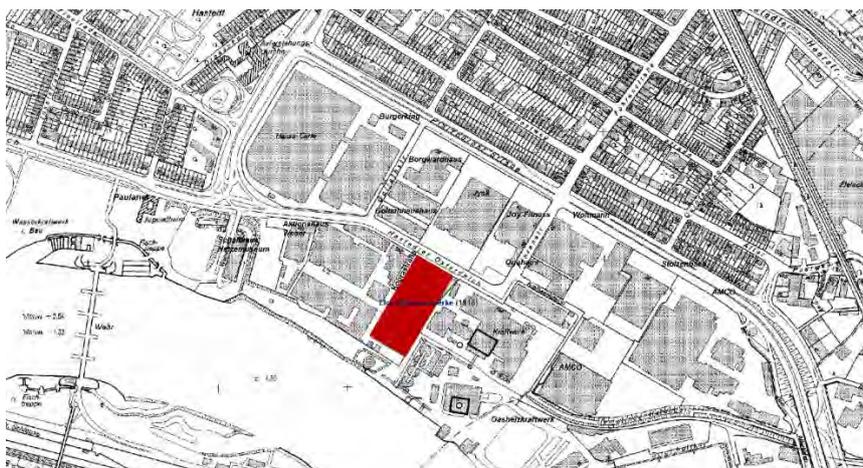


**Ansicht von der Goliathstraße (um 1930)**

Im Bauantrag wurden beide Gebäude als „Erweiterungsbauten für die Hansa-Lloydwerke“ bezeichnet. Sicher ist, dass das am Osterdeich gelegene Gebäude („Goliathhaus“) als Lager von Ersatzteilen für die Fahrzeuge diente. In einem weiteren Teil des Gebäudes wurden die Holzaufbauten der LKW gefertigt. Auch während der Goliath-Ära unter Borgward diente das Gebäude als Ersatzteilwerk (EWES) und in einem „Dachbungalow“ residierte zwischenzeitlich der Firmeninhaber Carl F.W. Borgward.

Im Turmgebäude waren neben einer Montagehalle auch technische Büros untergebracht. 1935 ließ Borgward im Turmgebäude eine Kantine einrichten. Wie auch die übrigen Fabrikationsstätten am Hastedter Osterdeich wurden auch die beiden Schellenberg Gebäude während des zweiten Weltkriegs, insbesondere am 12. Dezember 1944 durch alliierte Bomben schwer beschädigt, so dass es kaum noch möglich war, die Produktion von Rüstungsgütern in Hastedt aufrecht zu erhalten.

## Lloyd Dynamowerke Hastedter Osterdeich 254

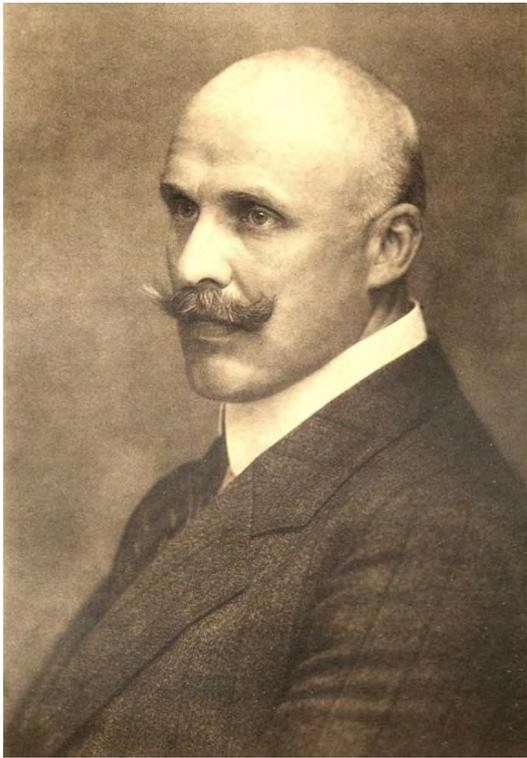


Nachdem die Norddeutschen Automobil und Motoren AG (NAMAG) durch Fusion mit den Hansa-Automobil Werken aus Varel zur Hansa-Lloyd A.G. umfirmierte, wurden die Elektrotechnischen Werke ausgegliedert und im November 1915 als eigenständige Aktiengesellschaft unter dem Namen „Lloyd Dynamowerke Aktiengesellschaft“ (LDW) eingetragen. Nach Auflösung Elektrotechnischen Abteilung und Neugründung der Lloyd Dynamowerke AG zog sich Sigismund Meyer aus dem Leitungsgremium der Hansa-Lloydwerke zurück, da er den Schwerpunkt seiner Arbeit in der Entwicklung elektrotechnischen Motoren, Maschinen und Aggregate verstand. Meyer blieb aber Mitglied im Aufsichtsrat der LDW und den Hansa-Lloydwerken bis zu seinem Tod am 27. Februar 1935.

Die Leitung der Lloyd-Dynamowerke legte man in den Händen von Hermann Ploghöft, der auch wesentlich an der Umwandlung der Elektrotechnischen Abteilung in die Lloyd Dynamowerke AG beteiligt war<sup>329</sup>.

---

<sup>329</sup> Ploghöft wurde am 20. Januar 1881 als Sohn einer angesehenen Bremer Familie geboren. Ab 1901 studierte er in Köthen, und wenig später in Karlsruhe Elektrotechnik. 1907 wurde Ploghöft von Sigismund Meyer, dem Direktor der Namag als Diplomingenieur für die Elektrotechnische Abteilung der NAMAG eingestellt. Ploghöft wohnte in der Humboldtstraße 137

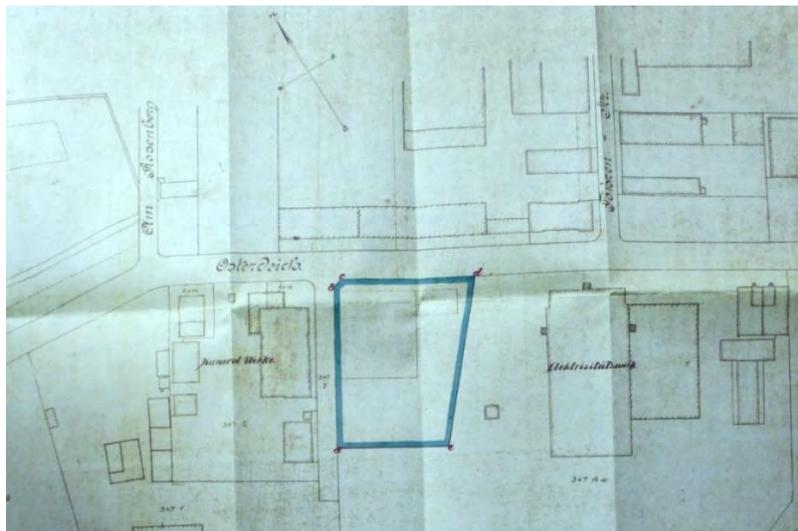


Hermann Friedrich Christoph Ploghöft<sup>330</sup>



Am 1.1.1916 gab die LDW- AG Aktien aus

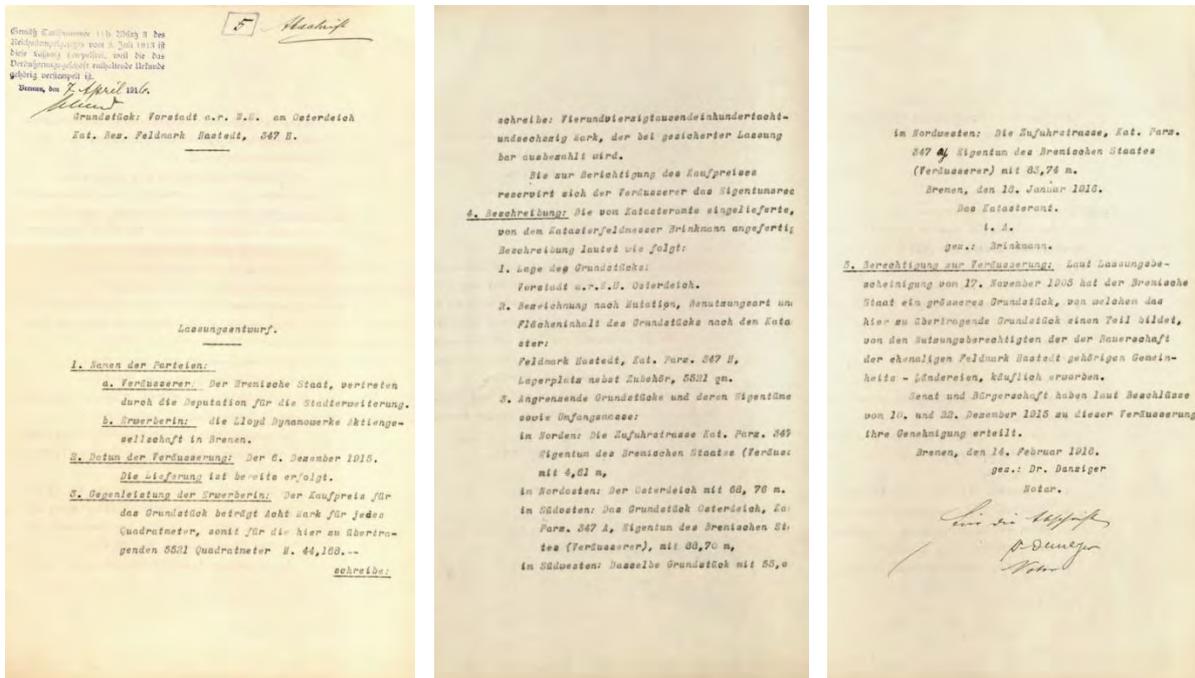
Da die Fabrikationshallen an der Föhrenstraße wegen der Kriegsproduktion von Hansa-Lloyd beansprucht wurden, und man sich gleichzeitig die Möglichkeit einer räumlichen Expansion schaffen wollte, sah sich die Betriebsleitung nach einem neuen Standort um. Schon mit dem Bau des Elektrizitätswerkes an der Weser war der Kleine Bulten bis zur Höhe des Deiches im Auftrag der Bremischen Deputation für Stadterweiterung aufgeschüttet worden und standen nun als Bauland für neue Industrieansiedlungen zur Verfügung, zudem war schon 1907 ein Gleisanschluss bis zum Elektrizitätswerk vorhanden.



Betriebsgelände der LDW mit eingezeichneter Grundstücksgrenze, links die Kunerol Werke (Margarinefabrik)  
02. Dezember 1916 (Archiv Netzemuseum)

<sup>330</sup> Fotografie in „Industrielle Vertreter Deutscher Arbeit“ Adolf Eckstein Verlag, Berlin 1916 (StaB 5.125-1-11865)

Am 6. Dezember 1915 kam es zum Vertragsabschluss zwischen dem Bremer Staat und den Lloyd Dynamowerken über den Erwerb des Grundstückes am Hastedter Osterdeich 253 zwischen dem Elektrizitätswerk und der neu angelegten Koprastraße mit der Katasterbezeichnung 347H.<sup>331</sup> Der Kaufpreis für das 5.531qm betrug 8 Mark pro Quadratmeter, also insgesamt 44.168 Mark.



Lassungsentwurf vom 14. Februar 1916<sup>332</sup>

Am 10. Dezember 1915 segnete der Bremer Senat den Kauf ab. Man betonte aber gleichzeitig, dass dem Bremer Staat für die nächsten 150 Jahre über ein Vorkaufsrecht verfüge, und er das Grundstück „... für den gleichen Grundpreis wieder übernehmen kann, so daß ein etwa im Laufe der Zeiten eintretender Wertzuwachs dem Staate zu Gute kommen wird. ....Außerdem ist zu berücksichtigen, dass der Staat an sich ein erhebliches Interesse daran hat, derartige Industrien heranzuziehen, womit zugleich noch der Vorteil einer weiteren Ausnutzung der im Elektrizitätswerk erzeugten Kräfte verbunden sein wird, da die Gesellschaft beabsichtigt, den gesamten für ihren Betrieb erforderlichen Kraft- und Lichtstrom dem Elektrizitätswerk zu entnehmen.“<sup>333</sup>

<sup>331</sup> Stab 4,45/1-VR75-355 H , Grundbuch Parzelle III 347H – Lagerplatz 5.521qm (angelegt am 15. Februar 1916)

<sup>332</sup> Stab 4,45-1-VR75-355

<sup>333</sup> Stab 4,45-1-VR75-Akte 355: Senatsbeschluss vom 10. Dezember 1915



Bezeichnung der Parzellen			Lage oder Benennung der Parzellen		Kulturart der Parzellen		Flächeninhalt des entzifferten Landes im Ganzen				Bemerkungen		
Sub.	Nr.	Lohn.		Haus-Nr.			ha	a	qm	ha		a	qm
II	347	H	Osterdeich	255	Gebäude & Lagergebäude		55	21		55		21	
<p style="text-align: center;"><i>Lösung, mit dem Kataster-Amts, am 5. März 1917.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Hansa-Lloydwerke</i></p>													

Grundbuchauszug vom 5. März 1917

Die Baumaßnahmen leitete das bewährte Architektenbüro der Hansa-Lloydwerke R. & G. Schellenberger. Zunächst planten die LDW nur eine Fabrikhalle und ein Verwaltungsgebäude am Hastedter Osterdeich.



R.&G Schellenberger, Lloyd Dynamowerke Werk I (1917) Foto: um 1929 (Archiv LDW)

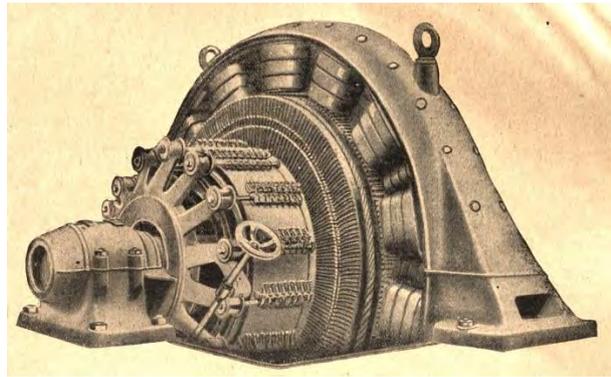
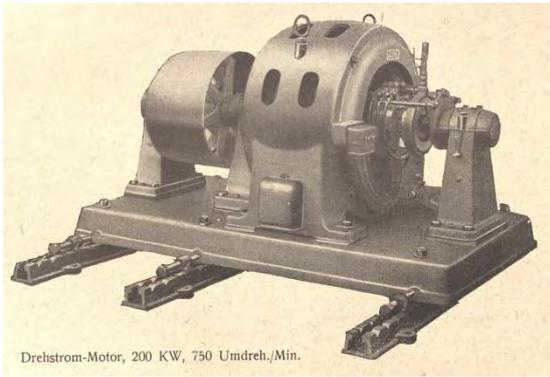


Das gleiche Gebäude (Nov. 2022, Foto: Steinbrecher)

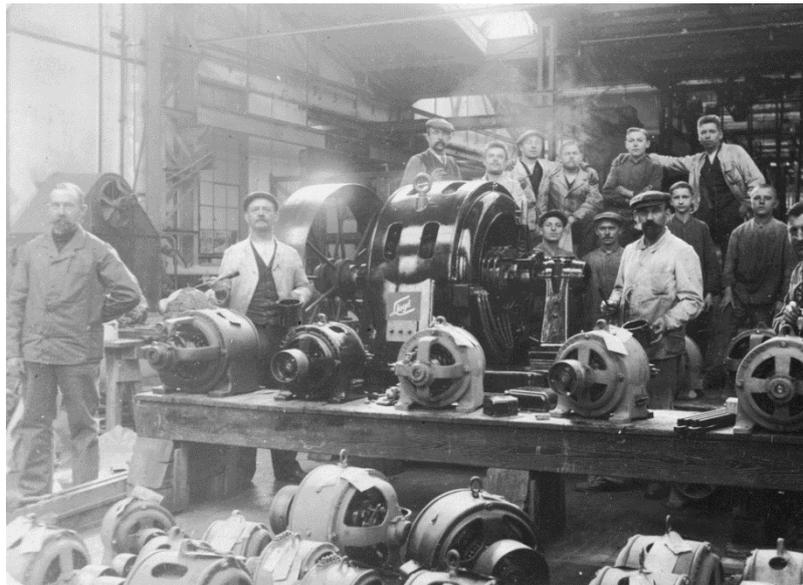
Um das Fachpersonal für die technischen Herausforderungen zu qualifizieren, setzten die Lloyd Dynamowerke auf ein breites Spektrum von Aus- und Weiterbildung in eigens dafür eingerichtete Werkstätten. Das von der Elektrotechnischen Abteilung übernommene Personal von 40 Angestellten und 175 Arbeitern wurden im Laufe der nächsten Jahre auf 80 Angestellte und 300 Arbeiter aufgestockt.

Mit der Absicht, die Belegschaft an sich zu binden, unterstützte das Werk den Erwerb von Grund und Boden zum Bau von Eigenheimen.

Innerbetrieblich strebte man die Rationalisierung der Arbeitsprozesse und eine Normierung der Produkte an.



Motor und Dynamo der LDW<sup>334</sup>



Lloyd Dynamo Werke um 1922 (LDW-Archiv)

In den Lloyd Dynamowerken wurden Gleich- als auch Wechselstrommotoren sowie Dynamos unterschiedlicher Größen produziert. Hauptabnehmer waren Automobilfabriken sowie Werften, die Motoren und Generatoren in ihre Schiffe einbauten.

Schon wenig später wurde die Erweiterung des Betriebes erforderlich. In Richtung Weser, jenseits des Gleisanschlusses ließ Ploghöft ein weiteres Fabrikgebäude errichten, das als Werk II geführt wurde. Zur Finanzierung des Neubaus und der erforderlichen Maschinen mussten 100.000 Mark auf das Grundstück aufgenommen werden.

---

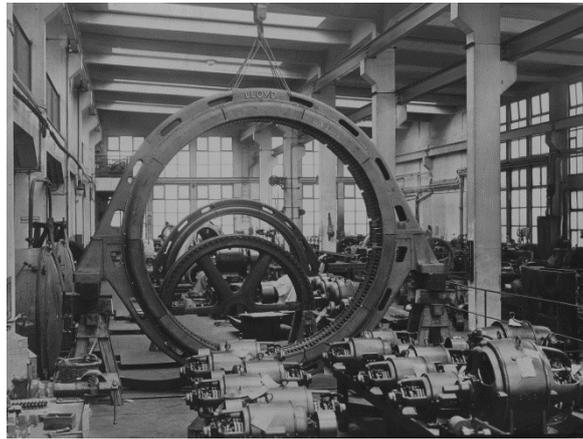
<sup>334</sup> Abbildungen in: „Industrielle Vertreter Deutscher Arbeit in Wort und Bild“ Biographische Sammlung 1916



Auch jetzt diesmal man auf das Architektenbüro R. & G. Schellenberger zurück. Auffällig für diese Zeit ist das obenliegende Fensterband, das die Fabrikhalle mit Tageslicht versieht. Vorbildlich waren auch die Sozialeinrichtungen für das Personal, so gab es neben dem Speisesaal auch Dusch- und Badeeinrichtungen.



Blick in die Fabrikhalle (Werk 1) der Lloyd Dynamowerke (1918/19) vergl. Wasmuths Monatshefte für Baukunst 1920



Blick in die Fabrikation der LDW<sup>336</sup>

Um den wichtigen Absatz von Motoren und Dynamos für den Schiffbau zu steigern, und gleichzeitig den Einbau der Maschinen anzubieten, gründeten die Lloyd-Dynamowerke, die Hackethal-Draht- und Kabelwerke AG aus Hannover und der C. Lorenz AG aus Berlin gemeinsam 1918 die „Schiffs-Installations- Aktiengesellschaft“ (Schinag).<sup>337</sup>



**Elektrische Licht- und Kraftanlagen  
für Schiffe jeder Art und Größe,  
für Schwimmdocks, Bagger  
und Landanlagen**

★

**Sondergebiet**

Hilfsmaschinen für Motorschiffe  
Elektrisch angetriebene Ladewinden  
Ankerwinden, Spille und Rudermaschinen

★

Koch-, Heiz- und Backapparate

★

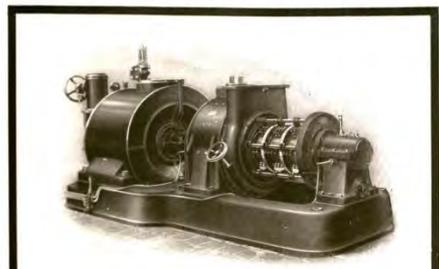
Reparaturbetriebe und Lager  
in allen einschlägigen Materialien  
in Bremen und Hamburg

**SCHINAG**  
SCHIFFS-INSTALLATION AKTIENGESELLSCHAFT  
BREMEN  
D O M S H P. N. R. 26-30  
Fernruf: ROL 993, 994, 5163

Telegramm-Adresse  
für Bremen u. Hamburg  
SCHINAG

**HAMBURG**  
STEINROTT'S (ELBING)  
Fernruf: ELBE 5075, 5078





**Lloyd**  
Gleichstrom-Turboaggregat: 300 kW, 3000 U. p. M., 115 Volt.

Unsere Erzeugnisse sind:

**Generatoren**  
für Antrieb durch Dampfmaschinen, Turbinen und Dieselmotoren.

**Motoren**  
für Gleich- und Drehstrom und jeden Verwendungszweck,  
besonders für Schiffhilfsmaschinen.

**Einanker-Umformer** jeder Leistung.  
**Transformatoren**

**LLOYD · DYNAMOWERKE · A · G**  
**BREMEN**

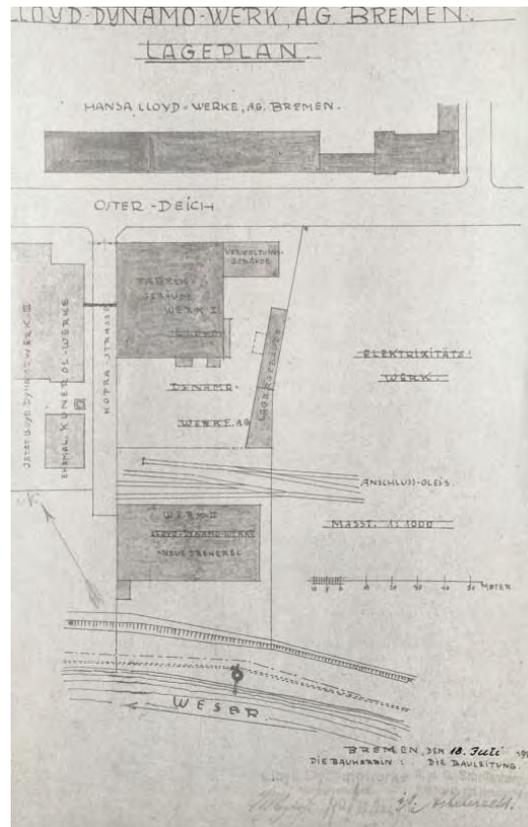
ZWEIGWERK · SÜDDEUTISCHE LLOYD-DYNAMOWERKE A · G · ERLANGEN

Werbeanzeige in der Festschrift „70 Jahr Norddeutscher Lloyd“ (1927) S. 44 und 45

Als Standort für die Schinag bot sich das Gelände der Kunerol Werke an, die 1911 jenseits der Kobrastraße ihre Margarinefabrik aufgebaut, und Ende 1917 die Fabrikation in Hastedt eingestellt hatte.

<sup>336</sup> Archiv LDW

<sup>337</sup> Zunächst leitete Hermann Ploghöft auch die Schinag, später war der Kaufmann Alex Weidemann (geb. 1881) ihr Direktor



**Werkgelände der LDW Lageplan  
zum Bauantrag von Schellenberger 17. Juli 1918**

Die hinzugewonnenen Fabrikgebäude wurden nun als Werk III vom Architektenbüro Schellenberger mit dem Mutterwerk durch ein Torgebäude über die Koprostraße verbunden. Zur Sicherstellung der Finanzierung des Grundstückserwerbs und des erforderlichen Umbaus, ließen die Lloyd Dynamowerke AG im März 1917 auf das Werkgelände (Osterdeich 253) nochmals Hand-festen in Höhe von 200.000 Mark eintragen.<sup>338</sup>

Durch den Wiederaufbau der Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg gewannen die Lloyd Dynamo-werke gemeinsam mit der Schinag maßgeblichen Einfluss auf das elektrotechnische Segment im Schiffsbau.

Spektakuläres Beispiel ist der von der Schinag mit LDW-Motoren und Generatoren ausgerüstete Schnelldampfer Bremen, der 1929 das „Blaue Band“ für die schnellste Atlantik-Überquerung gewann.



Rundschau, Bild 102 11081  
Foto: Pahl, Georg | Juli 1939

**Die Bremen Jungfernfahrt am 16. Juli 1939**

<sup>338</sup> StaB 4,45-1-VR75-355

Zusätzlich zum Bau von Großmaschinen setzten die Lloyd Dynamowerke mit großem Erfolg auf die Produktion von Handbohrmaschinen, so dass um 1920 nach einer Kapitalerhöhung das Aktienkapital 4 Millionen Mark bei 1 Millionen Mark Obligationsanleihe betrug.

Trotz der „Goldenen Zwanziger Jahre“ (1924-1928) litt das Unternehmen an den Folgen der Inflation von 1923. In dieser schwierigen Situation übernahm Alexander Weidemann 1927 die Leitung des Betriebes.<sup>339</sup> Kurzzeitig verbesserte sich die Situation, bis der Börsencrash von 1929 und die damit verbundene Weltwirtschaftskrise erneut der LDW schwere Gewinneinbußen bescherte. Allein war der Betrieb nicht überlebensfähig. Auch die Aktien hatten erheblich an Wert verloren, lediglich auf 1.650.000 Mark wurde der Wert festgeschrieben.

1934 übernahm die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) mit 97,2% die Aktienmehrheit der LDW.

Die Produktion konzentrierte sich nun auf den Bau von leistungsstarken Gleichstrommotoren sowie Gleich- und Drehstromgeneratoren. Den Vertrieb der LDW-Produkte übernahm die AEG in eigener Regie.

1938 wurde der Schiffsinstillationsbetrieb Schinag aufgelöst, und das Betriebsgelände vollständig von den LDW übernommen. Als Tochterunternehmen der AEG fertigte das Werk in Hastedt ab 1939, neben dem bisherigen Produktionsprogramm, zusätzlich Scheinwerfer. Das Personal war inzwischen auf circa 1000 Mitarbeiter angestiegen, um die beginnende Rüstungsproduktion zu gewährleisten.

Der Mutterkonzern AEG wurde im Verlauf des Zweiten Weltkriegs zu einem der wichtigsten Rüstungskonzerne Deutschlands. Die Lloyd Dynamowerke lieferten Armaturen, Lichtmaschinen, Generatoren und Elektromotoren für die Neubauten von Kriegsschiffen aber auch für Heeresfahrzeuge aller Gattungen.

Im Verlauf des Krieges wurden 34 polnische Zwangsarbeiterinnen zur Produktion von Rüstungsgütern eingesetzt. Untergebracht waren die Frauen in Baracken auf dem Betriebsgelände in einem Lager der Deutschen Arbeitsfront (DAF) an der Riensberger Straße. Obwohl direkt gegenüber der LDW-Produktionsstätte ein großer Bunker existierte, war es ab 1942 den Polinnen, wie allen „Ostarbeitern“ verboten, während der alliierten Bombenangriffe den Bunker aufzusuchen.

Bei einem besonders schweren Bombardement wurde am 12. Oktober 1944 nahezu das gesamte Hastedter Industriegebiet in Schutt und Asche gelegt.

---

<sup>339</sup> Alexander Weidemann, geb. am 21. Mai 1881 in Berlin. Er wohnte im Schwachhauser Ring 124



Kriegsschäden bei den LDW 1945 (Archiv LDW)

Für den Wiederaufbau setzte die AEG Walter Sigmann als Leiter der Lloyd-Dynamowerke ein (bis 1962). Noch zwischen den Ruinen wurde schon unmittelbar nach Kriegsende mit der Produktion eines einfachen Motors begonnen, der sehr gefragt war. Am 13. Dezember 1945 erhielten die LDW eine Produktionslizenz der amerikanischen Militärverwaltung für unterschiedlichste Produkte der Elektrotechnik, um die wichtigsten Industriebetriebe, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen, aber auch vereinzelt Schiffe in Stand zu setzen.



Wiederaufbau der LDW um 1948 (Archiv LDW)

Schon 1946 begann der Wiederaufbau der Montagehalle, der Dreherei, und verschiedener Lagergebäude.



Wieder errichtetes Werk 1951



Lloyd Dynamowerke: Montagehalle<sup>340</sup>

Ab 1952 liefen erste Handelsschiffe vom Stapel, die von den LDW mit den erforderlichen Elektromaschinen ausgerüstet wurde. Wenige Jahre später setzte man verstärkt auf die Neuentwicklung von Motoren und Generationen. Leiter der Entwicklungsabteilung wurde 1957 der promovierte Diplomingenieur Werner Droste (1929-1995), der allerdings schon drei Jahre später in den Mutterkonzern AEG versetzt.



Werner Droste

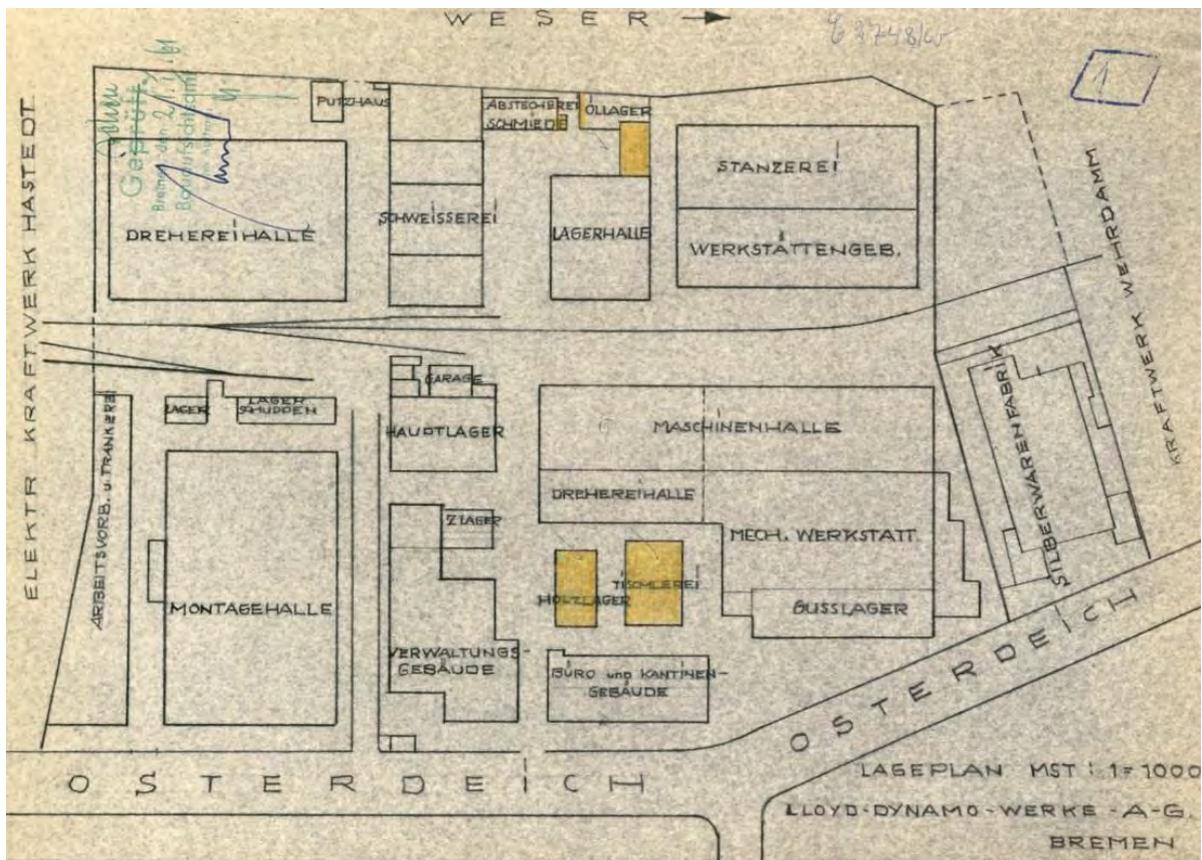
---

<sup>340</sup> Abb.; Carl Thalenhorst Hrg. : Bremen und seine Bauten 1900-1951. S. 137 Schünemann Verlag Bremen 1952



Lloyd-Dynamo Werke um 1960

1962 gelang es der AEG die restlichen Aktien zu erwerben, die LDW wurden in eine GmbH innerhalb der AEG umgewandelt. Ihr neuer Geschäftsführer wurde nun Peter Otto Engisch (1915-1987). Die hohe Nachfrage der LDW-Produkte machte eine Ausdehnung der Produktionsflächen erforderlich. Durch den Konkurs der Borgward-Werke standen die ehemaligen Fabrikhallen zur Disposition. Man erwarb das ehemalige Werk II zwischen der Malerstraße und der Straße Am Rosenberg. 1981 übernahm Dipl. Ing Karl Wark die Geschäftsleitung.



LDW 21. Januar 1961

Schon in den siebziger Jahren geriet der AEG-Konzern in wirtschaftliche Schwierigkeiten: Der Einstieg in den Bau von Kernkraftwerken erwies sich als finanzielle Desaster, der Produzent von Unterhaltungselektronik Telefunken wurde ebenso ausgegliedert, wie die Computertechnik. Am 9. August 1982 musste die Konzernleitung einen Vergleich anmelden.

Nach Abwicklung des Berliner AEG- Werkes übernahm die LDW einzelne Produktionszweige, aber auch 60 Mitarbeiter der geschlossenen Fabrik, das der AEG noch verbliebene Werk in Essen wurde von Bremen aus geführt. In Bremen wurden nun wieder verstärkt große Gleichstrom- und Synchron-maschinen und nach über 50 Jahren wieder Asynchronmaschinen produziert.

Bis zu Anfang der neunziger Jahre waren öffentlich angebundene Unternehmen, wie z.B. Elektrizitätswerke, Deutsche Bahn oder Straßenbahn angewiesen, Aufträge an deutsche Unternehmen zu vergeben. Das änderte sich mit der Öffnung der internationalen Märkte, man sah sich nun mit deutlich niedrigeren Weltmarktpreisen konfrontiert.

Die ständig wachsenden wirtschaftlichen Probleme der AEG führten zur Übernahme von Daimler-Benz. AEG ging in die „Daimler Benz Industries“ auf.

Die Übernahme im Jahr 1991 hatte zur Folge, dass Maschinenfabriken, wie Terasa in Spanien, Schorch in Mönchengladbach, Kanis in Essen und LDW in Bremen zusammengefasst wurde. Weil auf die vormaligen Vertriebswege nicht mehr zurückgegriffen werden konnte, mussten die LDW einen eigenen Vertrieb aufbauen, diese Aufgabe übernahm Udo Dzietko als Geschäftsführer.



LDW 1993 (unten Werk I, oben Werk II)

Am 1. Januar 1996 übertrug Daimler die meisten der von AEG übernommenen Fabriken an die zu diesem Zweck gegründete Elexis AG. Ein halbes Jahr später wurde Dipl. Ing Berthold Groeneveld die Geschäftsleitung der LDW anvertraut. Groeneveld reduzierte die Produktion auf die Kernbereiche (Motoren und Generatoren), bis 1998 wurde das Personal auf unter 300 verringert und im gleichen Jahr das Werk II an einen Immobilienfond verkauft, der dort sämtliche Bauten des Architekten Rudolf Lodders abreißen ließ, um dort ein Einkaufszentrum zu bauen.

Die Pensionsverbindlichkeiten konnten von der stark verkleinerten Belegschaft nicht geleistet werden, so dass am 8. Dezember 1998 ein gerichtliches Vergleichsverfahren eingeleitet wurde. Da keine Einigung erzielt werden konnte, kam es zum Konkursverfahren. Ein neuer

Konkursverwalter erarbeitet gemeinsam mit der Geschäftsleitung, der Belegschaft und der IG Metall ein Modell zum Erhalt des Betriebs. Das bedeutete Lohneinbußen aber auch ein Beteiligungsmodell des Personals. Am 1. April 1999 wurde unter dem „neuen“ Namen Lloyd Dynamowerke der Betrieb mit Heinz Heckmann<sup>341</sup> als Hauptgesellschafter ins Handelsregister eingetragen. Die anfänglich 150 Mitarbeiter übernahmen eine stille Beteiligung und das Management 30% der Anteile. Obwohl der Umsatz allmählich anstieg, reichte das Gesellschaftskapital nicht aus, um die Anteile zu finanzieren. Aus dem Grund holte man den Berliner Finanzinvestor CMP als neuen Gesellschafter in die Firma. CMP bezahlte 4,3 Millionen Euro und hielt nun ca. 95% der Anteile, der Geschäftsführer lediglich noch 5%.

Mit Verbesserung der Ergebnisse mit einem Jahresumsatz von 38 Mio. Euro wuchs auch das Interesse an einer Übernahme durch potenzielle Käufer, zumal das Unternehmen nach wie vor hoch verschuldet war.

Im August 2008 übernahm die indische Kirloskar Electric Group (KEC) die Anteile der CMP und ist seitdem Hauptgesellschafter der LDW<sup>342</sup>. Mit der Übernahme der KEC wurde die positive Entwicklung der LDW weiter fortgesetzt; inzwischen sind nahezu 300 Personen in den LDW beschäftigt.

Am 18. Juni 2013 wurde Berthold Groeneveld in den Ruhestand verabschiedet. Matthias Dankward und etwas später Dominik Brunner übernahmen daraufhin die Betriebsleitung.



Matthias Dankward und Berthold Groeneveld (re)

Nachdem die Lloyd-Dynamowerke seit längerer Zeit mit Verlusten zu kämpfen hatten<sup>343</sup>, meldeten sie sich im September 2014 insolvent. Obwohl die Auftragsbücher gefüllt waren, reichten die finanziellen Rücklagen nicht aus, um die Zeitspanne zwischen Beginn der Fertigung bis zur Auslieferung zu überbrücken. Schon seit einem Jahr hatten die 265 Mitarbeiter auf 10% ihres Lohnes verzichtet, um ihren Betrieb zu unterstützen.

Einen Tag nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens bekundete Hyosung, eine Süd-Koreanische Unternehmensgruppe, am 2. Dezember 2014 ihr Interesse an dem Traditionsunternehmen. Schon kurze Zeit später, am 01.04.2017 übernahm das Luxemburger Unternehmen Powertrans die LDW.

---

<sup>341</sup> Heinz Heckmann war wichtigster Zulieferbetrieb der LDW

<sup>342</sup> KEC hatte bereits in den 80er Jahren Lizenzen der LDW erworben

<sup>343</sup> Der Jahresumsatz betrug zuletzt 38 Millionen Euro.



Ansicht der Lloyd-Dynamowerke (Foto: LDW 2020)

## Margarine - ein neues Lebensmittel erobert den Markt

Um den Mangel an Butter zu mildern, förderte Napoleon III. (1808-1873) die Entwicklung neuer Fette. Der Chemiker Hippolyte Mège-Mouriès (1817-1880) entdeckte 1866 ein Verfahren, um aus Rindertalg und Magermilch ein Speisefett herzustellen<sup>344</sup>, das er Margarine nannte. Später verkaufte er das Patent an die Fabrikanten Anton Paul Jurgens (1819-1907) und Simon van den Bergh (1805-1880), die 1871 im holländischen Oss eine erste Speisefettfabrik gründeten.



Porträt des Simon van den Bergh von Eduard Frankfort (Wikipedia)

Ebenfalls im Jahr 1871 gründete der Apotheker Benedikt Klein in Köln-Nippes nachweislich Deutschlands erste Margarinefabrik.<sup>345</sup> Auch Simon van den Bergh und Anton Paul Jurgens zog es nach Deutschland, wo sie 1888 in Kellen bei Kleve eine Margarinefabrik gründeten.

<sup>344</sup>Brockhaus' Konversationslexikon in sechzehn Bänden 14. Auflage Bd. 11 S. 586. Leipzig 1894

<sup>345</sup> Die Margarine wurde unter den Markennamen „Botterram“ und „Overstolz“ verkauft

Bereits ab Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden in Europa, und insbesondere in Frankreich zahlreiche Fabriken, die aus unterschiedlichsten Pflanzen, wie Mohn und Lein Öl herstellten, das bis 1880 meist einer industriellen Nutzung zugeführt wurde, aber auch die Grundlage für die Margarineproduktion werden sollte. Die Pressreste, die sogenannten Ölkuchen wurden als Krafffutter für Nutztiere verkauft. Einen neuen Boom erlebte die Pflanzenölindustrie mit dem Import tropischer Ölfrüchte und –samen, wie Sesam oder Kopra.

Nach der Reichsgründung von 1871 stützte ab 1878 zusätzlich die Schutzzollpolitik Bismarcks auf Importe die deutsche Wirtschaft und verschaffte der Industrialisierung einen neuen Schub. Um sich von französischem Pflanzenöl unabhängig zu machen, schossen auch in Deutschland zahlreiche Ölfabriken aus dem Boden. Allein Bremen war schon vor der Jahrhundertwende Standort von zwei Ölmühlen im Holz- und Fabrikenhafen, wie ab 1895 die Besigheimer Ölmühle und vor allem die Ölmühle Groß-Gerau, die ihren Hauptsitz 1899 nach Bremen verlegte<sup>346</sup>.

Wie bei vielen anderen Industrieansiedlungen in Bremen war es auch hier der Direktor des Norddeutschen Lloyd, Heinrich Wigand, der für den Aufbau der Ölindustrie in Bremen warb. Der erste Bauantrag des renommierten Architektenbüros Hildebrand & Günthel für die Ölfabrik Groß-Gerau in Bremen ist datiert vom 4. November 1899. Die beiden fünfgeschossigen Speicherhäuser wurden in der Skelettbauweise in Stahlbeton errichtet. Von außen wurden die Gebäude im Stil der Gründerzeit mit Backstein verkleidet. Der Baukörper mit den von Türmchen gekrönten Ecken weist große Ähnlichkeit mit dem Verwaltungsgebäude der NAMAG (1906) in Hastedt auf.

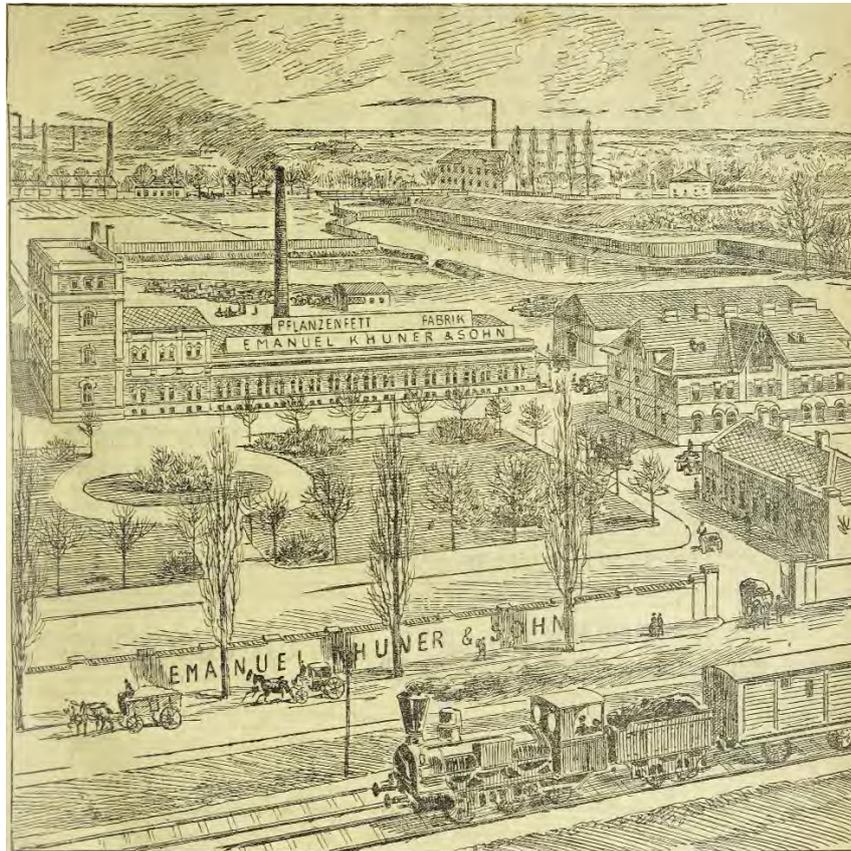


**Hallen der „Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen“ im Holz- und Fabrikenhafen, später Kaffee Hag, Werk II  
Architekten: Hildebrand & Günthel (1900, Fassade wohl 1906)<sup>347</sup>**

<sup>346</sup> Julius Eckstein Hrg. Historisch Biographische Blätter. Der Staat Bremen. Berlin um 1910. Im StaB S. 1003-1004

<sup>347</sup> Abb. Und Text in: [https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96lm%C3%BChle\\_Gro%C3%9F-Gerau-Bremen](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96lm%C3%BChle_Gro%C3%9F-Gerau-Bremen)

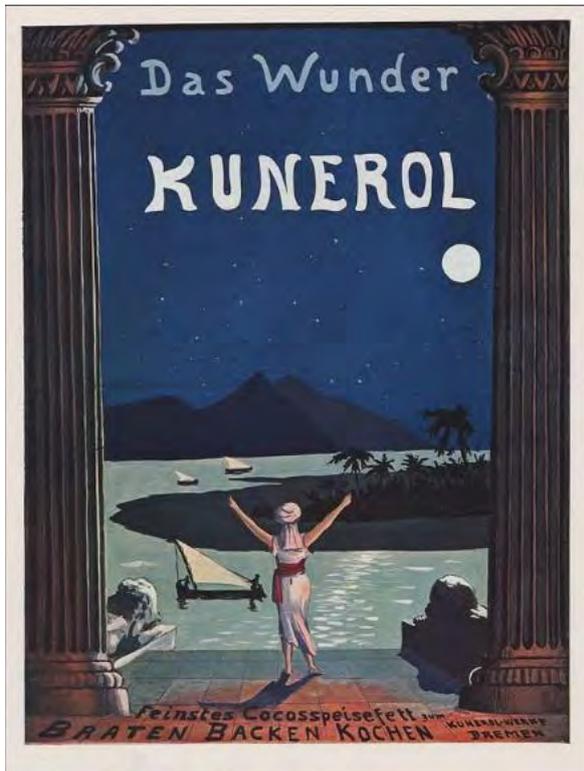
Wie schon erwähnt, war die Verwendung der Pflanzenöle zu Speisezwecken bis 1880 nicht sehr verbreitet. Erst die Söhne des jüdischen Speisefettfabrikanten Emanuel Khuner (1823-1888) entwickelten 1895 in ihrer Fabrik in Atzgersdorf (heute Wien) ein Verfahren, um aus Palmöl ein streichfähiges und schmackhaftes Fett (Margarine) herzustellen, das qualitativ hochwertiger war als alle bisherigen Speisefette. Das Produkt wurde nach dem Namen des Firmengründers „Kunerol“ genannt. 1897 wurde Khuners erste Fabrik zur Kokosfetterzeugung in Wien Atzgersdorf errichtet.<sup>348</sup>



**Die Speisefettfabrik Emanuel Khuner & Sohn  
in Atzgersdorf (heute Wien) um 1900**

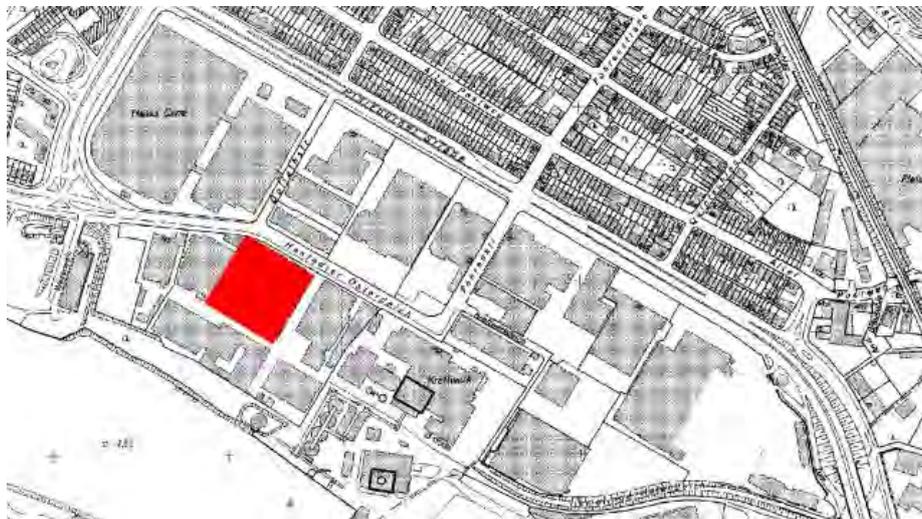
Bedingt durch den Mangel an tierischen Fetten erlangte Kunerol rasch große volkswirtschaftliche Bedeutung. Schon kurz nach 1900 entstanden Zweigwerke in Odessa (Russland), Verona (Italien), Christiana (Norwegen), Philadelphia (USA) und auch in Bremen. Im Jahr 1910 produzierten die Kunerolwerke insgesamt 27.000 t Margarine.

<sup>348</sup>Vergl. <http://www.ichliebewien.com/exponate/item/kunerol-werke-emanuel-khuner-u-sohn-wien.html>



Kunerolwerbung um 1910 (Archiv Steinbrecher)

## Die Kunerolwerke Hastedter Osterdeich 250



Nun suchte Khuner in Deutschland nach einem geeigneten Produktionsstandort. In Bremen sah er günstige Bedingungen, da sich hier mit der Ölfabrik Groß-Gerau im Holz- und Fabrikenhafen schon ein Produzent von Pflanzenfetten befand. Nach einer engen Kooperation mit Khuner produzierte die Ölfabrik Groß-Gerau ab 1907 unter dem Markennamen Kunerol Margarine im Bremer Fabrikenhafen.

Wie schon vorher in Wien sprach die Werbung gezielt die jüdische Bevölkerung an, da dieses Speise-fett als kosher zertifiziert war.

**Kunerol**

garantirt  
naturrechtes  
feinstes  
Pflanzenfett

aus Kokosnüssen  
ohne jeden Zusatz  
zum

**Braten  
Backen  
Kochen**

altbewährt

Die daraus hergestellte  
**Kunerona**  
Pflanzenbutter-  
Margarine

hat den Geschmack und  
den Duft der Naturbutter.

Versuchen Sie es, bitte!

Kunerolwerke Bremen

Werbung in: „Die Welt“, Zentralorgan der  
Zionistischen Bewegung. Heft 46. Köln, 20.  
Nov. 1908 und Heft 47 27. Nov. 1908

### Dieses Siegel bürgt ...

daß Kunerol streng rituell erzeugt wird  
und daher auch für Strenggläubige ohne  
Bedenken für die Zubereitung von Oster-  
speisen verwendet werden kann.  
Kunerol ist ein völlig reines Pflanzenfett,  
nahrhaft, leicht verdaulich und fast un-  
begrenzt haltbar.

Kunerol wird unter ständiger  
Aufsicht des Herrn Bezirks-  
rabbiners S. Ehrenfeld zu  
Mattersburg hergestellt

**KUNEROL**  
100% REINES KOKOSNUSSFETT



.. und in Wien 1934: Anzeige in der Jüdischen  
Wochenschrift „Die Wahrheit“  
Wien, 20. Jahrgang 16. März 1934

Mit der Umwandlung der Ölfabrik Groß-Gerau in eine Aktiengesellschaft am 2. März 1911 hielt die Betriebsleitung Ausschau nach einem neuen Standort in Bremen für die Produktion von Margarine unter dem Markennamen Kunerol.

Wie wir wissen, war Heinrich Wiegand maßgeblich dafür verantwortlich, dass die Ölmühle Groß-Gerau nach Bremen gekommen war. So dürfte auch Wiegand darauf gedrängt haben, dass die Margarine-Produktion nach Hastedt kam. Dafür gab es gute Gründe, denn insbesondere das neue Kraftwerk in der Nähe sicherte den Energiebedarf für die Produktion. Vorteilhaft war auch, dass die Ölfabrik Groß-Gerau dieses Grundstück durch Wiegands Vermittlung per Senatsentscheid vom 28. Mai 1909 pachten konnte, und dass der Pachtvertrag für das Areal ab dem 1. Juli 1911 in einen Erbbauvertrag umgewandelt werden konnte

Es bot sich ein Grundstück am Hastedter Osterdeich 250 an, das schon 1907 als Bauland erschlossen worden war. Dieses Grundstück war 1909 frei geworden, da die vormaligen Besitzer, die „Vereinigte Werkstätten für Kunst im Handwerk AG“ das von der Stadt Bremen am 15. Mai 1907 erworbene Bauland wieder zurückgegeben hatten, nachdem sie ein besseres Angebot aus Hemelingen erhalten hatten.<sup>349</sup> Davon genervt erging ein senatorischer Beschluss, der den Grundstücksverkauf an einen neuen Interessenten untersagte. Hinzu kam, dass man extra für die Vereinigten Werkstätten eine Stichstraße vom Hastedter Osterdeich zur Weser angelegt hatte, die nun zunächst ungenutzt blieb.<sup>350</sup>

Mit der Option, nun einen günstigen Erbpachtvertrag mit Bremen abschließen zu können, übernahm Kunerol das Grundstück mit dem 1. Juli 1911.

Wenige Tage später, am 6. Juli 1911, wurde Kunerol als GmbH mit dem Standort Hastedter Osterdeich 250 ins Bremer Handelsregister eintragen. Im Gesellschaftervertrag wurde im §2 der

<sup>349</sup> Verg. StaB 4,125/1-11881-11886:

<sup>350</sup> Die später Koprstraße genannt wurde, nach dem Fruchtfleisch der Kokosnuss, aus dem das Öl für die Margarine gewonnen wurde

Zweck der Gesellschaft beschrieben, nämlich „...die Verarbeitung von Fetten, den Vertrieb der hergestellten Erzeugnisse und aller damit in Verbindung stehenden Geschäfte“.<sup>351</sup>

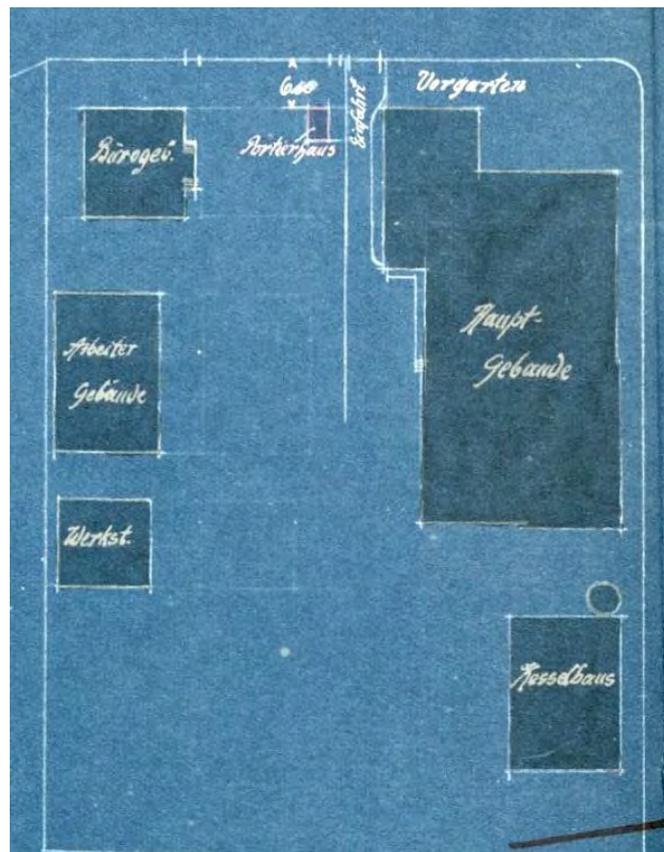
Die Pacht für das 7.850qm große Grundstück sollte 2722 Mark in den ersten 20 Jahren, dann 3155 und nach 40 Jahren 3593 Mark pro Jahr betragen.

Als Stammkapital für die Kunerol-Fabrik brachte Bremer Kaufmann Stephan Cornelius Michaelsen lediglich 1.000 Mark ein, der Löwenanteil in Höhe von 1.499.000 Mark wurde von der Ölfabrik Groß-Gerau Bremen gestellt.

Unverzüglich begann unter Leitung des Bremer Architektenbüros Hildebrand & Günthel die Bauplanung am Hastedter Osterdeich. Die beiden Architekten hatten, wie oben erwähnt, schon die Fabrikgebäude der Ölfabrik Groß-Gerau, aber auch sämtliche Gebäude der NAMAG und der Carosseriewerke Louis Gaertner in der Föhrenstraße entworfen.

**Hochbau. Bauantrag**  
 für das Grundstück Osterdeich Straße Nr. 250  
 Es wird die Genehmigung der nachstehend näher bezeichneten Bauarbeiten beantragt:  
 1. Gebaut werden soll: ein Portierhaus  
 2. Eigentümer des Grundstücks ist Hermann Meike, G.m.b.H.  
 wohnhaft Bremen, Osterdeich  
 3. Tiefen Bauanträge liegen in einzeln doppelter Ausfertigung an:  
 a. 1 Stück Zeichnungen (Statistik),  
 b. 1 „ Bedirreibungen,  
 c. 1 „ Überichtsplan,  
 d. 1 „ Erläuterungszeichnungen,  
 e. 1 „ rechnungsmäßiger Nachweis über die Festigkeit der  
 4. Um Befreiung von den Bestimmungen des § 5 der Bauordnung wegen Umkleitung der doppelten Ausfertigung des Bauantrages und der unter a) a, b, c, d, e, näher bezeichneten Anlagen wird ersucht.  
 5. Für die Ausführung der im vorliegenden Antrage benannten Arbeiten sind verantwortlich:  
 a. *Wilhelm Meike*  
 b. *Wilhelm Meike*  
 c. *Wilhelm Meike*  
 Bremen, den 15. Mai 1912  
 Der Bauherr Der Bauführer  
 KUNEROLWERKE *Wilhelm Meike*  
 Geschäftsführer mit gesetzlicher Vertretung  
 (Stempel) (Stempel)  
*Wilhelm Meike*

**Bauantrag von Hildebrandt & Günthel vom 15. Mai 1912**



**Die Bremer Kunerol-Werke, Osterdeich 250 Lageplan 15.05.1912**

Geschäftsführer des Bremer Margarinewerkes war Michel Hubert Toussaint Bury (1879-1948), der aber bereits am 2.7.1915 sein Amt an Carl Kieffer und Anton van der Vliet abgeben musste.

<sup>351</sup> Vergl. Handelsregister Bremen Staatsarchiv Bremen HRG 4,125/5 alt 1647 „Kunerolwerke“



Werbung in: Bremer Bildbände 1911<sup>352</sup>

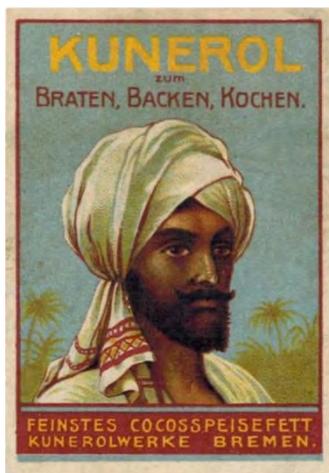


Kunerolwerke am Hastedter Osterdeich (um 1917)

Nach ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft von 1911 bestand nun aber auch die Gefahr, dass anderen Unternehmen die Aktienmehrheit über die Ölfabrik Groß-Gerau und damit über Kunerol gewinnen könnte.

Denn inzwischen hatten auch konkurrierende Unternehmen das Verfahren zur Margarineherstellung entschlüsselt und stiegen ihrerseits in das Speisefett-Geschäft ein. Den Neugründungen folgten Übernahmen und Fusionen, so kauften Rudolf Jurgens und Simon van dem Bergh eine Speisefettfabrik nach der anderen auf, um deutsche Konkurrenten auszuschalten. Spektakulär war 1904 ihre Übernahme des größten deutschen Produzenten A.L. Mohr in Altona durch den Jurgens-Clan. Die neu entstandenen Jurgenswerke stiegen nun auch in das Ölmühlengeschäft ein, indem sie nun auch Anteile der Ölmühle Groß-Gerau in Bremen erwarben.

Um einer drohenden Übernahme durch das Margarinekartell von Jurgens - Van den Bergh zu entgehen, fusionierte Khuner 1913 in Wien mit dem Seifen- und Kokosfettproduzenten Georg Schicht zu den „Kunerolwerken Khumer und Sohn AG.“

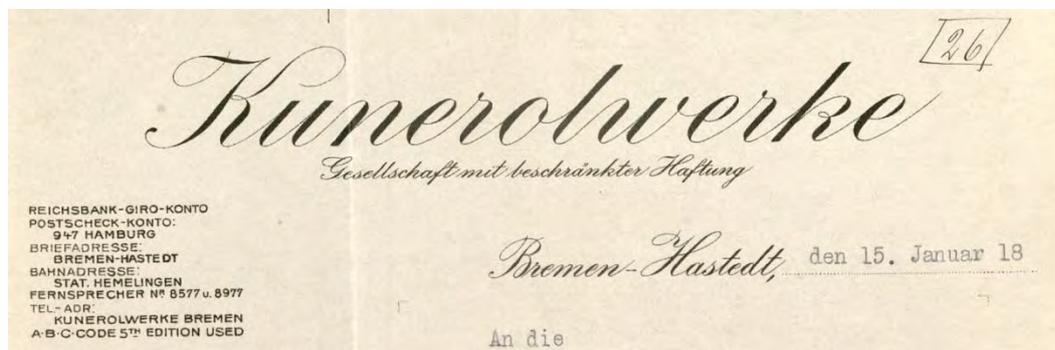


Werbemarken „Kunerol, um 1912 (Archiv Steinbrecher)

Mit der wachsenden Konkurrenz gerieten die Bremer Kunerolwerke zunehmend in eine wirtschaftliche Schieflage. Die Gesellschafter der Kunerolwerke entschlossen sich schließlich

<sup>352</sup> Abbildung in: StaB Bildbände Ae-aks-Bildbände 1911

zur Abwicklung des Bremer Betriebes. Der Tod des Gesellschafters Michaelsen im Dezember 1917 brachte das Ende der Margarineproduktion in Bremen. Der Gesellschafterteil des Verstorbenen in Höhe von eintausend Mark fiel an seine Witwe, während der Rest von 1.499.000 Mark bei der Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen im Fabrikenhafen von Bremen verblieb. Das Betriebsgelände wurde nur wenig später, im Frühjahr 1918, von den benachbarten Lloyd-Dynamo-Werken erworben, um dort die Schiffsinstillations-Aktiengesellschaft Bremen (SCHINAG) als eigenständiges Unternehmen anzusiedeln.



Briefkopf der Kunerolwerke vom 15. Januar 1918<sup>353</sup>

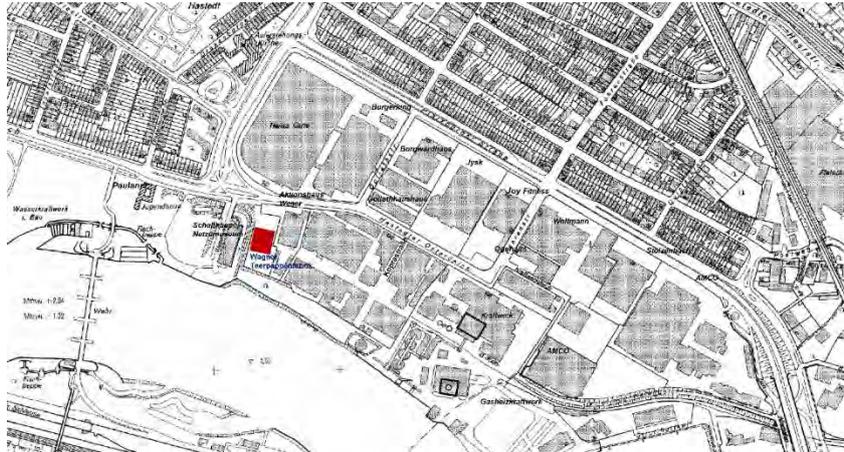
Nachdem die Altonaer Jurgenswerke mit den Direktoren Emile Jurgens 1920 zur Aktiengesellschaft umstrukturiert wurden, gelang dem Konzern am 1.2.1921 die vollständige Übernahme der Ölfabrik Groß-Gerau Bremen. Nun konnten die Jurgenswerke auch über den eingeführten Markennamen Kunerol verfügen, so wurden die Jurgenswerke am 27. Januar 1925 kurzerhand in „Kunerolwerke Bremen GmbH“ mit Sitz in Altona umbenannt. 1927 fusionierte Emile Jurgens - Van den Bergh mit dem englischen Seifenfabrikanten Lever zum späteren Multikonzern Unilever.



Briefkopf der Kunerolwerke von 1925 (Archiv Steinbrecher)

<sup>353</sup>Schreiben an das Bremer Amtsgericht mit der Mitteilung, dass der Gesellschafter Michaelsen verstorben ist, und die Erben als Gesellschafter nachfolgen

## Teerpappenfabrik Friedrich Waldmann & Co. Hastedter Osterdeich 240



Der Bremer Unternehmer Friedrich Waldmann (1870-1939) gründete zusammen mit seinem Schwager Wilhelm Seekamp am 26. Oktober 1902 in Hemelingen bei Bremen (Bruchweg 11-13) die Firma F. Waldmann & Co. zur Produktion von Dachpappe<sup>354</sup>.



Friedrich Waldmann Archiv der Familie Waldmann)

Den Rohstoff bezog das Werk von den örtlichen Gasanstalten, bei denen Teer als Abfallprodukt bei der Verkokung von Steinkohle anfiel.

1904 trennte sich Waldmann von Wilhelm Seekamp und der Kaufmann Dietrich Pieper wurde neuer Teilhaber. Im gleichen Jahr verließen täglich nahezu 4000qm Dachpappe das Werk.

Der Dachpappenproduktion folgte die Destillation von Teer. Hierbei wird der Teer getrocknet und auf 380° erhitzt. Mit dem Einleiten von überhitztem Wasserdampf verdampfen alle Teeröle, die anschließend in einzelne Fraktionen zerlegt werden. Es entstehen Anthracenöl, Solvayöl, Naphtalinöl, Carbolöl und vor allem Leichtöl, das als Heizöl Verwendung fand. Mit Beginn des ersten Weltkriegs wurde das von Waldmann produzierte Leichtöl vorwiegend an die Kriegsmarine geliefert.

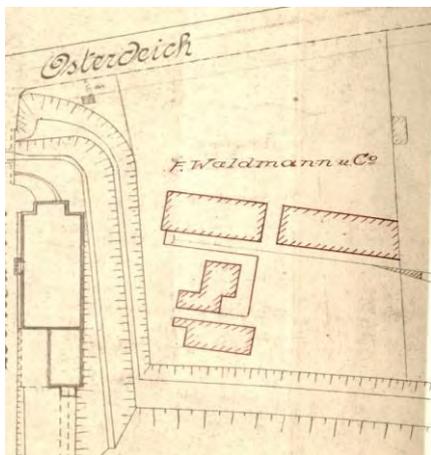
<sup>354</sup> Friedrich Wilhelm Buttler: „Praktische Erfahrungen über Domsche Dächer nebst ausführlicher Beschreibung, Kostenberechnung und Zeichnung solcher Constructions, welche denselben größere Dauer und Dichtigkeit geben, und einem Anhang über die flachen Dächer bei ökonomischen Gebäuden. Barnewitz, Neubrandenburg 1842

Gerade das Destillationsverfahren war ein äußerst riskanter Prozess, da eine hohe Brandgefahr bestand. Auch für die dort tätigen Arbeiter waren die austretenden Gase außerordentlich gesundheitsschädlich.

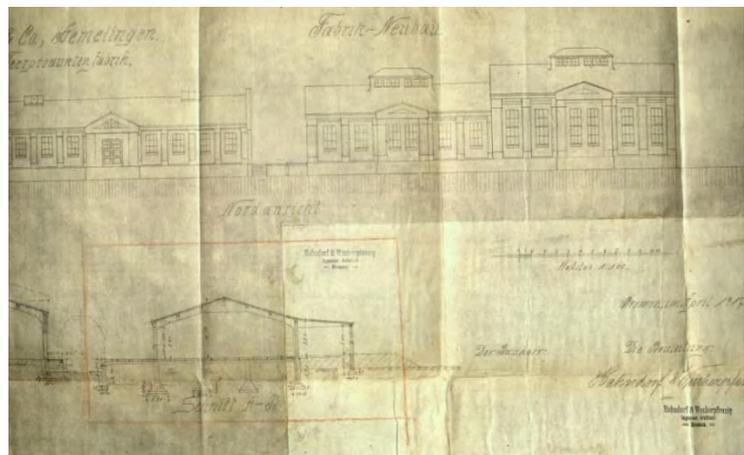
Am 16. Oktober 1916 entzündeten sich die Gase, und das Werk in Hemelingen brannte vollständig ab. Als wichtiger Produzent für den anhaltenden Krieg reichte Waldmann den Bauantrag für eine neue Fabrik in Hastedt ein, und forderte gleichzeitig in einem Schreiben an das städtische Baupolizeiamt die zügige Bearbeitung der Baugenehmigung.<sup>355</sup> Im Einzelnen begründete er seine Forderung damit, dass die Reichmarine ihn bereits angemahnt habe, die vertragliche Menge an Heizöl für die U-Boote zu liefern, und dass er ein großes Teerpappenkontingent von 265.000qm nach Berlin liefern müsse.<sup>356</sup>

Das Grundstück hatte man von dem Bremer Staat auf der Basis von Erbpacht erhalten. Bis dahin diente es der Firma Brinkmann als Holzlagerplatz.

Die Baugenehmigung vom April 1917 war verbunden mit erheblichen Sicherheitsauflagen wie Feuerschutzmaßnahmen, wie striktes Rauchverbot, kein offenes Feuer und Blitzableiter, zudem schadstoffarme Abluft und Abwässer und einen Sicherheitsabstand von 25m zum benachbarten Schaltheus des Weserwehres.



Grundstück Hastedter Osterdeich 240 im Jahr 1917, links das Schaltheus vom Weserwehr<sup>357</sup>



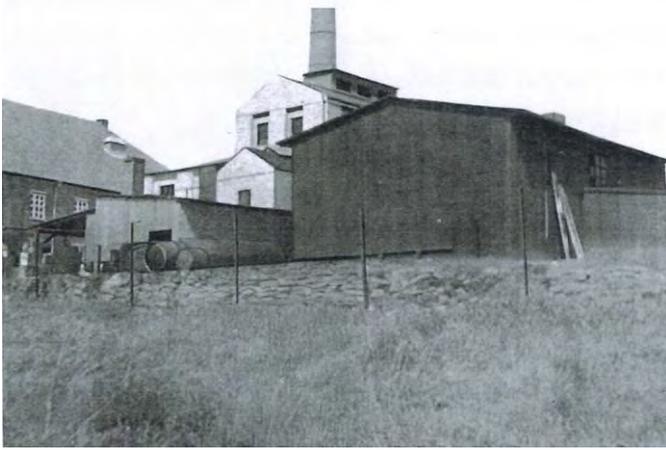
Bauzeichnung der Fabrikanlage (April 1917)

Die Baugenehmigung wurde erteilt, und sofort begann Waldmann mit der Produktion in Hastedt. Mit dem Eintritt des Kaufmanns W.K. Bohlmann im Oktober 1919 wurde der Betrieb in eine GmbH umgewandelt und die Fabrik im Februar 1920 erweitert.

<sup>355</sup> Feldmark Hastedt, Kataster Nr. 347G, 9520qm. Bauantrag vom 12. Februar 1917 durch die Architekten Hahndorf & Wucherpfennig.

<sup>356</sup> Ein Schreiben Waldmanns vom 12. Februar 1917 (StaB 4,125-1-4148)

<sup>357</sup> Bauakten: StaB 4,45/1-VR75-5 (Parz. 347G)



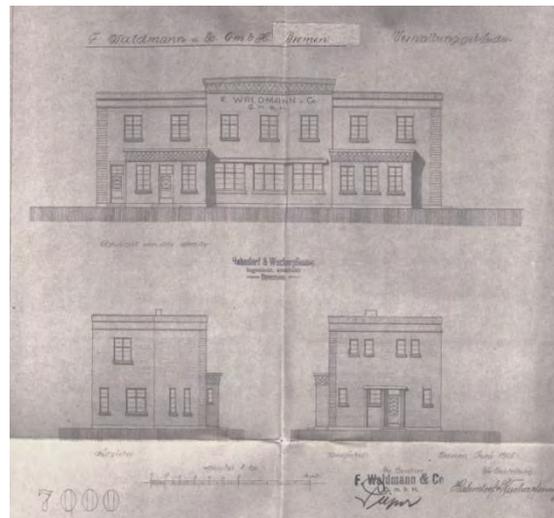
**Betriebsgelände F. Waldmann & Co. 1919 von Süden**  
 Links das Schaltheim vom Weserkraftwerk



**Bebauung im Mai 1925**

1925 trat Waldmann ein 2.260qm großes Grundstück (Osterdeich 241) an die Hanseatische Silberwarenfabrik Brinkmann & Lange ab.

Im gleichen Jahr war geplant, am Hastedter Osterdeich (heute Parkplatz für Hausnummer 241) ein Verwaltungsgebäude zu errichten. Die Bauentwürfe wurden zwar vom Architekturbüro Hahndorf & Wucherpfennig im Juni 1928 eingereicht, kamen aber nicht mehr zur Ausführung.



**Geplante Verwaltungsgebäude**



**Betriebsgelände der Firma Waldmann (Mitte)<sup>358</sup>**

<sup>358</sup> StaB 10,B-Kartei-563: Fotoausschnitt „Weserwehr“ (um 1920)

Im Januar 1934 wurde die Fabrik abermals erweitert. Zwei Jahre später schieden die beiden Gesellschafter Dietrich Pieper und W.K. Bohlmann aus der Firma aus und Fritz Waldmann jr. (1909-1973) übernahm den Betrieb, der wieder seinen alten Firmennamen F. Waldmann & Co. erhielt.



Fritz Waldmann Jr.

1938 vernichtete abermals ein Brand große Teile der Fabrikanlage. Aufgrund der Luftschutzbedingungen in dieser Zeit wurde die Genehmigung für einen Wiederaufbau verweigert.

*Chm. Kof. 13.1.38.*

Bl. 17. Jahrgang 1938

## Fabrikationsraum restlos zerstört

Schwerer Schaden durch das nächtliche Großfeuer am Osterdeich

Das nächtliche Großfeuer am Osterdeich, über das wir gestern ausführlich berichteten, brach, wie jetzt feststeht, im Maschinenhaus der Firma Waldmann & Co. aus. In diesem etwas abseitsgelegenen Gebäudeteil waren noch gegen Mitternacht Angestellte der Firma beschäftigt, als plötzlich die Flammen aus der Rannen-Einlage herausströmten, in der die Lampe mit Bitumen getränkt wird. Als die Wehr eintraf, mußte vor allem dafür gesorgt werden, daß das Feuer nicht auch auf einen angrenzenden Raum überstrich, der nur durch eine Wand von dem Brandherd getrennt war, und in dem zwei große gemauerte Behälter mit Bitumen stehen. Es gelang der Wehr auch, diese Behälter zu retten. Durch den Brand wurde die Fabrikationsanlage vollständig zerstört. Die Betriebsführung hofft jedoch schon in kürzester Zeit den Betrieb wieder voll laufen lassen zu können. — Der letzte Zug der Wehr rückte gegen 8 Uhr morgens ab. Während des Tages war dann noch eine Brandwache am Ort verblieben, die in den Nachmittagsstunden ebenfalls zurückgezogen werden konnte. Die Entschädigungsfrage ist zur Zeit noch nicht aufgeklärt. Neben den Männern der SA-Stürme 13/75 und 1/76, die sich der Polizei bei den Wesperrungen zur Verfügung stellten, halfen Männer des SA-Sturmes 11/76 bei den Abscharbeiten mit.

Der völlig ausgebrannte Fabrikationsraum

Aufn.: Sommer

Bericht über den Brand in der Weserzeitung vom 13. Januar 1938<sup>359</sup>

<sup>359</sup> Bauzeichnungen und Zeitungsartikel: StaB 4,125/1-4148

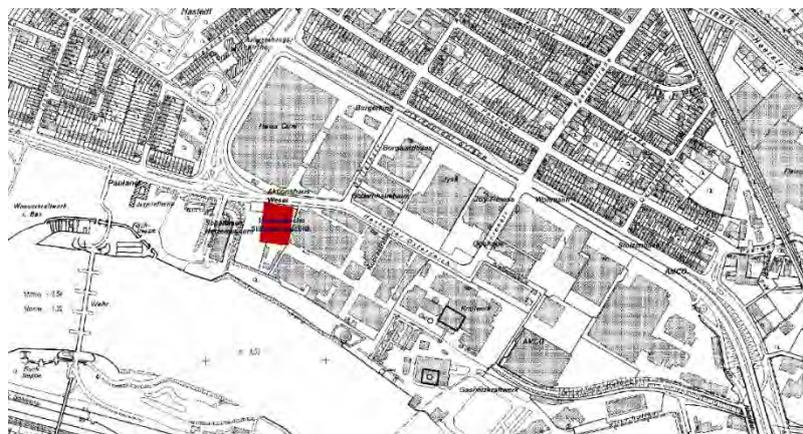
Waldmann wurde entschädigt, das Erbzinsgrundstück ging wieder an Bremen zurück. Waldmann errichtete ein neues Werk in Thedinghausen, das schon wenige Monate später die Produktion wieder aufnahm. 1978 kam es unter den beiden neuen Inhabern Fritz Hermann Waldmann (\*1934) und Horst Waldmann (\*1938) zum Verkauf des Thedinghauser Unternehmens.



**Hastedter Osterdeich 240: Schalthaus „Schellenhof“ der Stadtwerke vom 12.10.1944 Staatsarchiv 3504  
Im Hintergrund das Schalthaus „Wehrdamm“**

Das Grundstück am Hastedter Osterdeich 240 wurde dem Städtischen Elektrizitätswerk überlassen, das dort zunächst ein vom Wehrdamm aus gesteuertes Schalthaus für 30 KV errichtet<sup>360</sup>. Es folgte nach dem Krieg ein Umspannwerk, das schließlich 2011 abgerissen wurde. Durch die Teerpappenproduktion war das Grundstück mit Schadstoffen belastet und musste saniert werden. Nach Abtragung des belasteten Bodens wurde das Areal als Lagerplatz von der swb genutzt.

## **Hanseatische Silberwarenfabrik Osterdeich 241**



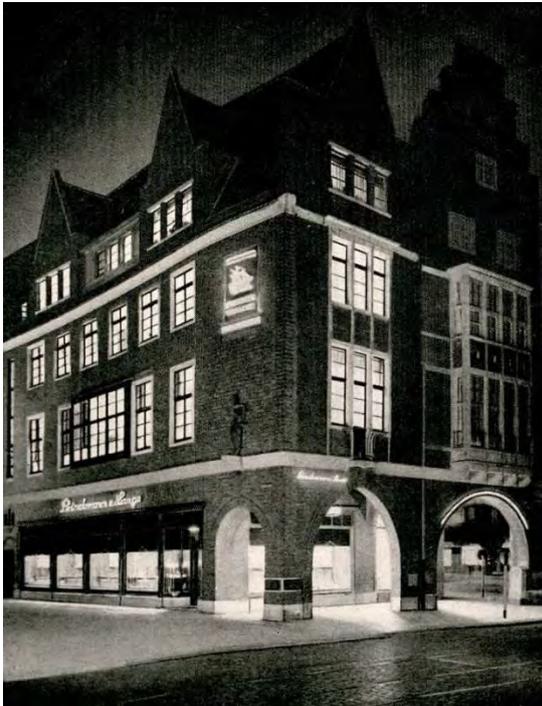
Die Produktion von Silberwaren hat in Bremen eine lange Tradition. Zahlreiche kunstvoll gearbeitete Teile des Bremer Ratssilbers sind heute im Focke Museum und dem Bremer Rathaus

---

<sup>360</sup> Schalthaus „Schellenhof“

zu bewundern. Als die bekannteste Manufaktur kann Wilkens & Söhne bezeichnet werden, die seit 1810 in Bremen ansässig ist.

1874 kam auch der Goldschmiedemeister Adolph Brinckmann (1845-1926)<sup>361</sup> nach Bremen und eröffnete am 1. Oktober desselben Jahres in der Sögestraße 1/Ecke Obernstraße ein Geschäft für Gold- und Silberwaren.



**Brinckmann & Lange Geschäftshaus an der Sögestraße 1 von 1928<sup>362</sup>**



**Besteck der Hanseatischen Silberwarenfabrik, um 1910 (Kunsthandel)**

Brinckmanns Tochter Henriette Sophie Marie Lange (genannt Mary)<sup>363</sup> heiratete 1891 den Goldschmiedemeister Gerhard Lange (1858-1924)<sup>364</sup>. Als gleichberechtigte Geschäftspartner ließen Marys Bruder William Brinckmann und Gerhard Lange im gleichen Jahr das Geschäft als „Brinckmann & Lange, Juweliere“ ins Handelsregister eintragen. Der reiselustige Gerhard Lange lernte auf einer Mittel-meerreise den Großherzog von Oldenburg kennen und durch Zahlung einer angemessenen Summe wurde er zum Hoflieferanten ernannt. Weitere Titel sollten folgen, wie die des Hoflieferanten für den Fürsten zur Lippe, was Brinckmann & Lange die stattliche Summe von 1200 Goldmark kostete. Immerhin hatten diese Investitionen zur Folge, dass Brinckmann & Lange zum führenden Juweliergeschäft Bremens aufstiegen.

<sup>361</sup> Zur Familiengeschichte Brinckmann & Lange vergl. auch <http://gaebler.info/ahnen/lange>

<sup>362</sup> Artikel in „Bremer Handelshäuser und Industrie mit Tradition“ (Bremen 1952/55 Seite 37 Verlag Otto Bernau)

<sup>363</sup> Mary Brinckmann geb. Lange (1872-1962) war die erste Frau Bremens, die 1914 einen Führerschein erhielt

<sup>364</sup> Gerhard Langes Vater, der Bremer Goldschmied Johann Gerhard Lange (\*1833) wanderte 1868 aus unbekanntem Grund in die USA aus und kehrte nie wieder zu seiner Frau Sophie Adeline, geb. Bruns (1833-1906) und seinen vier Kindern zurück.



Henriette Sophie Marie (Mary) Brinkmann  
(1872-1962)



Gerhard Lange (1858-1924)

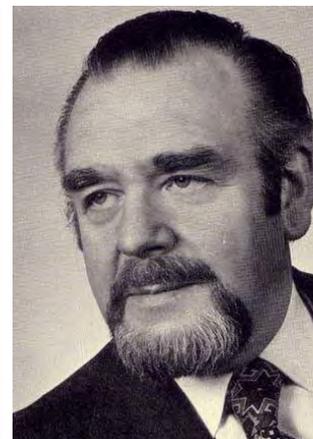
Auch Adolf Lange, der Sohn von Gerhard und Mary erlernte den Beruf des Goldschmieds. Nach seiner Meisterprüfung ging er für einige Jahre in die Vereinigten Staaten, um die dort weit fortgeschrittene Serienproduktion kennenzulernen. Zurück in Bremen heiratete er Luise Paul (1895-1951) und übernahm 1923 das väterliche Geschäft. Inzwischen war der Betrieb gewachsen, man betrieb eine zweite Werkstatt in der Buchtstraße und stellte 30 Goldschmiede und Ziseleure ein, um auch Bestecke und andere Silberwaren zu produzieren.



Adolf Lange und seine Mutter Mary (1914)



Adolf Lange (1892-1973)



Der letzte Firmeninhaber  
Rolf Gerhard Lange (1923-  
2010)

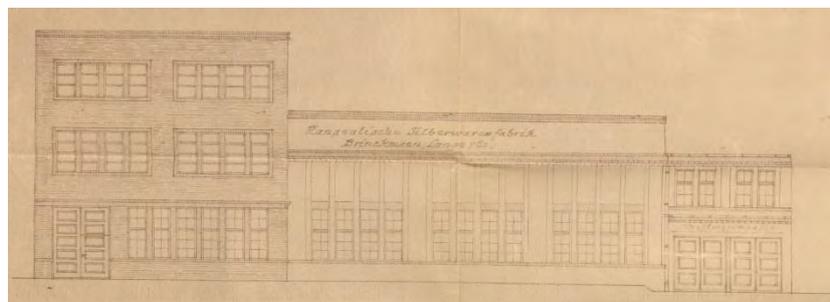
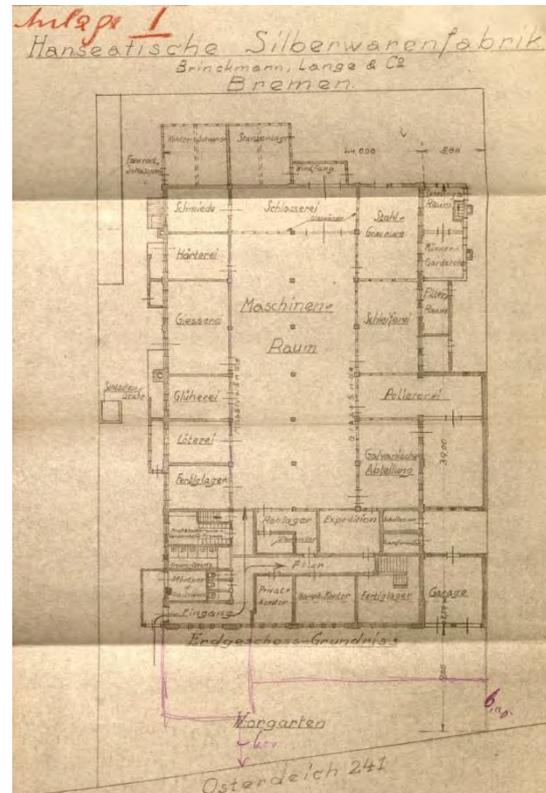
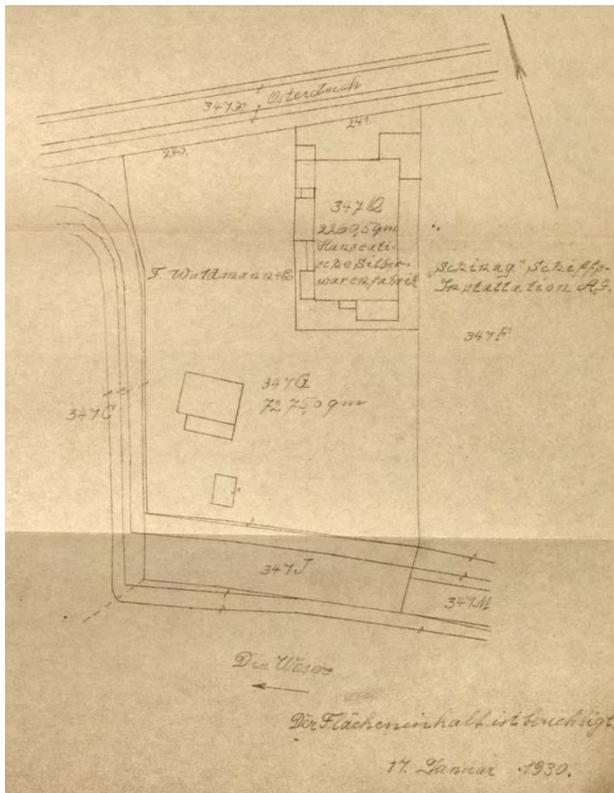
Um Silberwaren in Serien und größeren Stückzahlen produzieren zu können, gründete Lange 1925 die „Hansatische Silberwarenfabrik Brinckmann, Lange & Co.“. Vom Teerpappenfabrikanten Waldmann übernahm er einen Teil vom Bremischen Erbbaugrundstück am Hastedter Osterdeich 241.<sup>365</sup> Bis dahin diente das abgetrennte Gelände als Holzlagerplatz. Im gleichen Jahr begann Adolf Lange mit dem Bau der Fabrikhalle. Nach ihrer Fertigstellung zog die aus 20 Mitarbeitern

---

<sup>365</sup> Katasternummer 347G

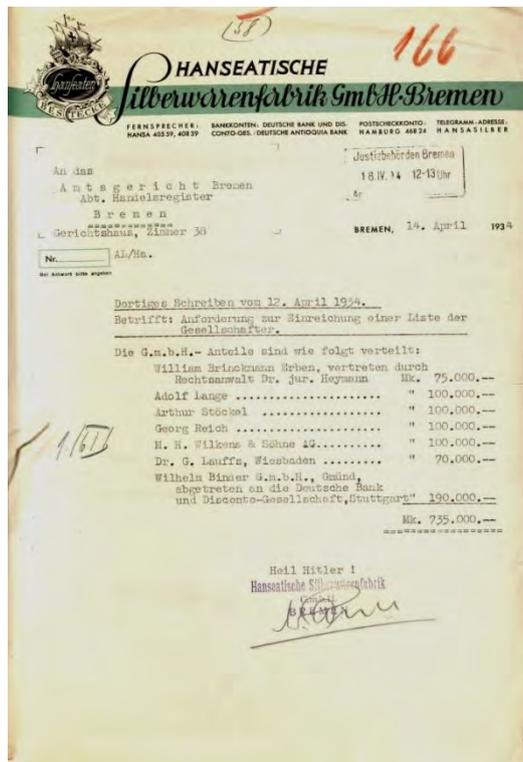
bestehende Belegschaft von der Buchtstraße nach Hastedt. Man fertigte hier Silbergefäße und Bestecke.

Das Juweliergeschäft Brinckmann & Lange betrieb auch weiterhin als Stammhaus das Ladengeschäft in der Sögestraße.



Erweiterung der Fabrik 1929 (Ansicht Osterdeich)

Nachdem im April 1930 die Florentwerke AG und das Silberwarenenwerk Wilhelm Binder aus Schwäbisch-Gmünd mit der Hanseatischen Silberwarenfabrik fusioniert waren, kamen neben William Brinckmann und Adolf Lange der Ingenieur Arthur Stöckel und der Kaufmann Georg Reich als Gesellschafter hinzu. Am 30. Juni 1933 wurde die Firma in „Hanseatische Silberwarenfabrik mbH“ umbenannt.



Liste der Gesellschafter vom 14. April 1934<sup>366</sup>

Bereits 1921 hatte die in Hemelingen ansässige Silberwarenfabrik Wilkens & Söhne die Bremer Silberwarenfabrik in Sebaldsbrück erworben hatte, ohne den Betrieb aufzulösen oder den Firmennamen zu ändern. 1937 erlangte die Bremer Silberwaren AG auch die Anteilsmehrheit über die Hanseatische Silberwarenfabrik, die 1939 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Martin Henrich Wilkens (1888-1966) erhielt den Vorsitz des Aufsichtsrats, und Adolf Lange blieb weiterhin die Funktion des Geschäftsführers der „Hanseatische Silberwarenfabrik A.G.“



Besteckfabrikation in der Hanseatischen Silberwarenfabrik  
(Bilder: StaB 10,B-AL-561,007 und 003)



<sup>366</sup> Alle Dokumente: StaB 4,125-1-152



Silberpunze der Hanseatischen Silberwarenfabrik

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Betrieb ein wichtiger Rüstungsproduzent, indem er Bolzen für Kettenfahrzeuge und Stoßstangen für die von Borgward produzierten Kettenfahrzeuge herstellte. Die Silberwarenfabrik gilt als Zulieferbetrieb für den Flugzeugbauer Focke Wulf. Sichertgestellt wurde die Kriegsproduktion durch die Beschäftigung von Zwangsarbeitern.<sup>367</sup>



Kriegsproduktion (Archiv Ratjen)

1944/45 wurden die Fabrikhallen zu 80% zerstört und nach einer provisorischen Überdachung ab September 1945 ab 1946 unter dem neuen Geschäftsführer Rolf Gerhard Lange wieder aufgebaut. Im Frühsommer 1946 konnte die Produktion wieder aufgenommen werden. Unter dem Namen „Hanseaten-Besteck“ erlangten die Produkte der Manufaktur weltweiten Absatz<sup>368</sup>. Die gute Auftragslage verlangte eine Erweiterung der Produktionsflächen. Zu dem Zweck erwarb man zur Weser hin einen Grundstücksteil dazu. Es entstanden neue Lagergebäude und 1949 ein Wohnhaus für zwei Werkwohnungen.

Mitte 1962 wurde die Aktiengesellschaft der HSF aus Rationalisierungsgründen auf Beschluss der Hauptversammlung in eine GmbH umgewandelt. Ziel war, das schwindende Interesse an Silberbestecken als Statussymbol durch eine steigende Produktion von Stahlbestecken für die Wilkens-Gruppe zu kompensieren.<sup>369</sup> Nachdem sich zunächst die Lage für die Wilkens-Gruppe, einschließlich der HS verbesserte, ging es Ende der sechziger Jahre deutlich bergab. Man plante

<sup>367</sup> Verg. Artikel „Zwangsarbeit“

<sup>368</sup> Die Bilanz wies 1946 folgendes aus: Anlagen: 170.000RM, Beteiligungen: 620.000RM, Umlaufvermögen: 1.220.000RM, Gundkapital: 2.000.000RM und Verbindlichkeiten: 140.000RM (Weserkurier vom 26. Oktober 1946)

<sup>369</sup> Vergl Weserkurier vom 29. Dezember 1962

eine weitere Straffung der Produktion und eine Zusammenlegung der verschiedenen Betriebsstandorte.

Beteiligungs-Portefeuille der Wilkens Bremer Silberwaren AG		
	Kapital	Anteil (in %)
Auerhahn Besteckfabrik GmbH, Altensteig	2 000 000	55
OKA-Besteckfabrik GmbH, Altensteig	350 000	75,1
Hanseatische Silberwaren- fabrik GmbH, Bremen	514 500	100
Nord-Metall Silberwaren- fabrik GmbH, Bremen	40 000	100
Pacific-Besteckdienst GmbH, Bremen	20 000	100 *)
M. H. Wilkens & Söhne, Verkaufsgesellschaft mbH, Bremen	20 000	100
BSF Bremer Silberwarenfabrik Verkaufsgesellschaft mbH, Bremen	20 000	100
Wilkens Silberwaren Verkaufs- gesellschaft mbH, Wien	100 000 8S	90 *)
Gottlieb Hammesfahr, Solingen	—	50
Wilkens-Unterstützungskasse GmbH, Bremen	20 000	100 *)
BSF-Unterstützungskasse GmbH, Bremen	20 000	100

\*) das Kapital ist zu 25 Prozent eingezahlt.

Die Firmen der Wilkens-Gruppe<sup>370</sup>

Am 7. Februar 1973 starb im Alter von 80 Jahren das frühere Vorstandsmitglied der Hanseatischen Silberwarenfabrik AG

Herr  
**Adolf Lange**

Herr Lange war seit 1925 der Leiter des von ihm mitgegründeten Unternehmens, das im Jahre 1937 mit unserem Hause verbunden wurde. Bis 1962 leitete er die Geschicke der HSF mit großer Tatkraft und Erfolg. Nach der Zerstörung im zweiten Weltkrieg waren der Wiederaufbau der Fabrikgebäude und die Wiederaufnahme der alten Geschäftstätigkeit seine große und vorbildlich erfüllte Aufgabe.

Wir werden ihm immer ein dankbares und ehrendes Andenken bewahren.

**Aufsichtsrat, Vorstand und Belegschaft  
der  
Wilkens Bremer Silberwaren AG**

*B. N.*  
*8. 2. 73.*

Traueranzeige im Weserkurier für Adolf Lange

1969 fusionierte die M.H. Wilkens & Söhne AG mit der Bremer Silberwaren AG was dazu führte, dass die Hanseatische Silberwaren Fabrik AG ihre Fabrikation in Hastedt aufgab, die Besteckschnitte, Muster und Unterlagen gingen an Wilkens.<sup>371</sup> Die Juweliere Brinkmann & Lange führten ihr Geschäft im Stammhaus (Sögestraße 1) weiter fort und gründete Geschäftsfilialen in zahlreichen deutschen Städten. 1973 starb Adolf Lange. Sein Sohn Rolf Gerhard Lange war seit 1946 im Betrieb tätig. Er leistete maßgeblich den Wiederaufbau des durch alliierte Bombenangriffe zerstörten Geschäftshauses in der Bremer Innenstadt. Anlässlich des hundertsten Firmenjubiläums stiftete Brinckmann & Lange 1974 der Stadt Bremen einen Tiertränkebrunnen nach einem Entwurf von Gerhard Lange (von 1898). Im Jahr 2000 wurde das Geschäft an der Sögestraße 1 aufgegeben. Die Geschäftsräume wurden von der „Trauringschmiede“ übernommen.

Das Betriebsgebäude am Hastedter Osterdeich wird heute von mehreren Firmen genutzt, unter anderem vom „Auktionshaus Weser“.

<sup>370</sup> Weserkurier vom 31. August 1970

<sup>371</sup> Die schwierige Absatzlage für diese Branche führte dazu, dass Anfang 2024 für die Wilkens & Söhne GmbH das Liquidationsverfahren eingeleitet wurde.



### **Tiertränkebrunnen (1974)**

Der Bronzebrunnen wurde von der Berliner Gießerei Kaas hergestellt. Die drei Höhenlagen des Brunnens sollte als Tränke für Hunde, Pferde und Vögel dienen. Am 1. Oktober 1974 wurde er vor dem Geschäftshaus in der Obernstraße aufgestellt. Er trägt die Inschrift: Aus Anlass ihres 100jährigen Bestehens übergaben die Juweliere Brinckmann & Lange diesen Brunnen am 1. Oktober 1974 den Bürgern der Freien und Hansestadt Bremen



**Betriebsgebäude der ehemaligen Hanseatischen Silberwarenfabrik (Foto: Steinbrecher2014)**

## Carl F.W. Borgward: Vom Blitz Motorkarren bis zum Goliath Standard

Carl F.W. Borgward Borgward (1890-1963) betrieb in der Bremer Neustadt (Steinstraße 28) die „Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co GmbH. Ab 1924 stellte er den Blitzkarren her, ein Dreiradfahrzeug von 2,2 PS, das nach der Inflation als Kleinlieferwagen in Deutschland sehr gefragt war, weil es nicht nur eine Ladekapazität von fünf Zentnern besaß, sondern auch wegen der geringen Motorleistung von Steuern befreit war.<sup>372</sup>



„Blitzkarren“<sup>373</sup>

1925 trat der Kaufmann Wilhelm Tecklenburg (1882–1948) mit 10.000 Reichsmark in das Unternehmen ein, der Betrieb nannte sich nun „Fahrzeugwerke Borgward & Co. GmbH. Weiteres Kapital in Höhe von 60.000 RM verschaffte Tecklenburg durch den Verkauf der Lizenz für den Blitzkarren an die „Bremer Aufbau Industrie“, die den Berliner und ostdeutschen Markt bedienen sollte.

---

<sup>372</sup> Der Blitzkarren wurde 1924 von Borgwards Obermeistern Dietrich Klie und Friedrich Kynast entwickelt und von einem DKW-Motor 120cm<sup>3</sup>

<sup>373</sup> Abb.: in „Bremer Handelshäuser und Industrierwerke mit Tradition“ Verlag Köhler und Bernau, Bremen (1952) Archiv Steinbrecher

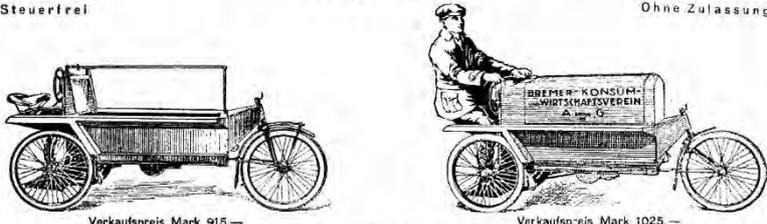
D. R. P. a. **Der** D. R. G. M.

# „Blitz“ Motorkarren

das ideale Kleintransportmittel  
mit einfach fabelhafter Leistung

Tragkraft 4—5 Zentner

Steuerfrei Ohne Zulassung



Verkaufspreis Mark 915.— Verkaufspreis Mark 1025.—

In den ersten 3 Monaten über 500 Stück verkauft

**Solvente Händler**, die Interesse für bezirksw. **Alleinverkauf** haben, werden gebeten ihre Adresse nebst Referenzen aufzugeben

Hersteller für Nord-, West- und Süddeutschland und Export: **Borgward & Co., G. m. b. H.**  
Abteilung Fahrzeugbau, **Bremen**, Steinstraße 28

Hersteller für Berlin und Ostdeutschland: **Aufbau-Industrie Bremen G.m.b.H.**  
Abt. Kraftfahrzeugbau, **Bremen**, Industriehafen B

Zeitungswerbung für den Blitzkarren<sup>374</sup>

Parallel zum Blitzkarren entwickelte Borgward den Goliath Rapid und wenig später den Goliath Standard, die ab 1925 auf den Markt kamen. Sie waren mit einer zweirädrigen Vorderachse und einem Rad hinten ausgestattet.

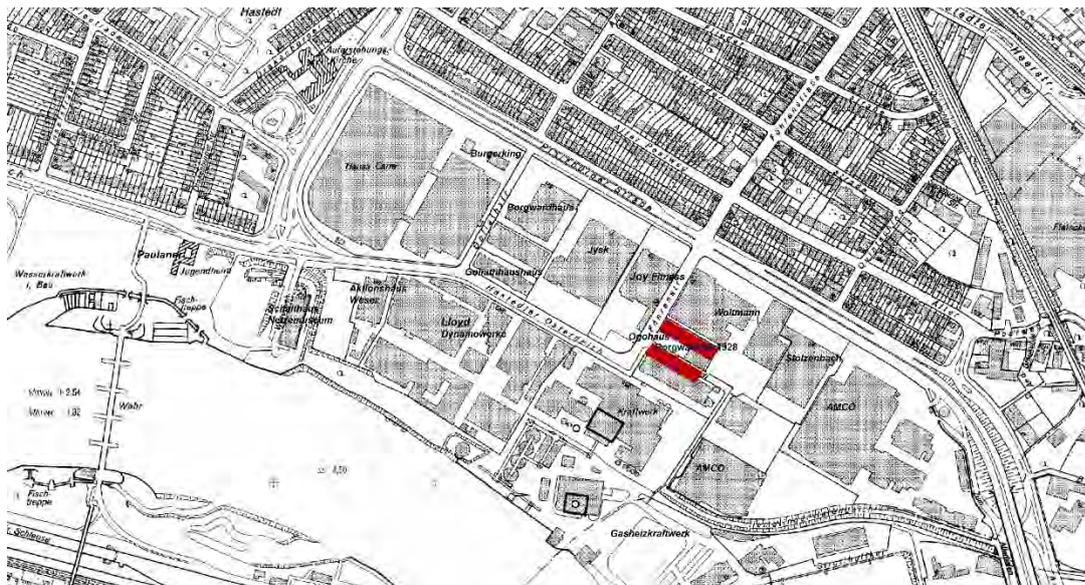


Goliath Standard (ab 1926)

In diesen dreirädrigen Lastkarren mit einem offenen Führerhaus wurde ein Zweitaktmotor mit 4PS Leistung eingebaut. Es handelte sich beim Rapid und Standard um neuentwickelte Fahrzeuge, die sich außer dem leistungsstärkeren Motor deutlich vom Blitzkarren unterschieden. Neu waren beispielsweise die von Borgward entwickelte Antriebswelle und der elektrische Anlasser. Während der Rapid Lasten von bis zu 300kg beförderte, konnte der Standard mit 500kg beladen werden. Letzterer war mit seinen 7,5PS immerhin 40kmh schnell. Beide Fahrzeuge verkauften sich außerordentlich gut, so dass Ende der 20er Jahre jedes vierte Nutzfahrzeug in Deutschland ein Goliath war. Der große Absatz führte dazu, dass man die Produktionsflächen vergrößern musste. Zunächst fand man größere Betriebsräume in der Neustädter Industriestraße, suchte aber nach einer größeren Produktionsstätte.

<sup>374</sup> <https://cybermotorcycle.com/marques/borgward/blitz-karren.htm>

## Die Goliath-Werke Borgward & Co in Hastedt

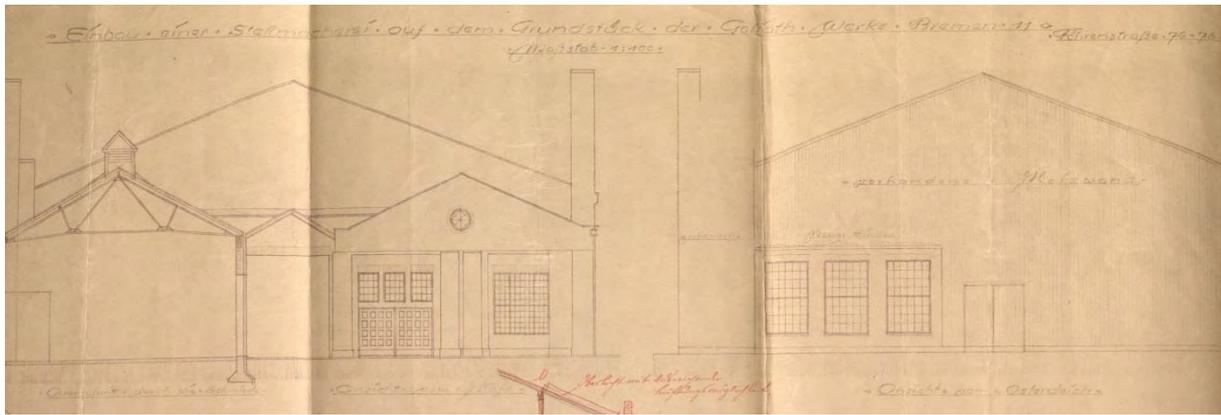


Nach dem Tod von Louis Gaertner waren die „Bremer Carosseriewerke vorm. Louis Gaertner“ 1927 in Liquidation gegangen, weil auch die Hansa-Lloydwerke den Produktionsvertrag mit den Karosseriebauern aufgekündigt hatte. Darin sahen Borgward und Tecklenburg eine Chance räumlich näher an die Hansa-Lloyd Werke zu rücken. Schon seit Beginn der 20er Jahre lieferte Borgward Kühler und Kotflügel an Hansa-Lloyd, so dass es für beide Betriebe vorteilhaft erschien, dass Borgward die leerstehende Produktionsstätte in der Föhrenstraße übernahm. Im Januar 1928 kam es zum Kaufabschluss zwischen Borgward und Tecklenburg auf der einen, und den Hansa-Lloyd Werken auf der anderen Seite. Der Firmensitz in der Neustadt wurde aufgelöst und nach Hastedt verlegt. Der neue Firmenname lautete nun „Goliath-Werke Borgward & Co GmbH“.



### Briefkopf vom 5. April 1928

In dieser Zeit beschäftigte der Betrieb bereits über 300 Mitarbeiter, die in Hastedt sowohl den Standard als auch den Rapid produzierten. Mit der wachsenden Produktion beantragte Borgward schon zu Beginn des Jahres 1928 für das neue Werk an der Föhrenstraße mehrere Um- und Anbauten, wie am 24. Februar den Bau einer Tankanlage oder ein Jahr später den einer Stellmacherei auf dem Hof.



Bauzeichnung zum Bau einer Stellmacherei, Föhrenstraße 76-78 (Oktober 1928, Architekt: Heinrich Weber)<sup>375</sup>



Die Goliath-Werke Borgward & Co. in der Föhrenstraße 76-78 (Foto: 1929/30 StaB)



Produktion des Goliath-Pionier und des Goliath-Dreirad-Vorderladers um 1930 in der Föhrenstraße 76-78<sup>376</sup>

<sup>375</sup> Bauakten StaB 4,125/3 2947

<sup>376</sup> Foto: Ulrich Kubisch Seite 109



Tecklenburg und Borgward mit dem Goliath Pionier



Goliath Pionier ab 1931(Foto: Lothar Spurzem)

Borgward nutzte die Gebäude an der Föhrenstraße 76-78 nur bis 1931, da er bereits 1929 die Aktienmehrheit über die Hansa-Lloyd Werke errungen hatte und bald darauf deren Fabrikgebäude übernahm. Nach der Umstrukturierung der Produktion gab er die vormalige Betriebsstätte auf und verkaufte sie 1931 an die Kaffeehandelsgesellschaft Oetken & Goedeke und Wilhelmi Zigarrenversand.



Goliathwerke, Ansicht vom Hastedter Osterdeich Ecke Föhrenstraße (Juni 1929)<sup>377</sup>

Noch in der Föhrenstraße 76/78 produzierte Borgward nach dem Goliath Standard den Goliath Pionier, der er 1931 auf der Berliner Automobil-Ausstellung vorstellte. Hierbei entwickelte wurde die Karosse im Weymann- Verfahren entwickelt, bei der die Karosse, von einer Holzkonstruktion getragen war, die mit Kunstleder überzogen wurde.<sup>378</sup> Wie auch die Vorgängermodelle benötigte man für den Pionier mit seinen lediglich 198 cm<sup>3</sup> Hubraum keinen Führerschein. Die von

<sup>377</sup> Foto: StaB 4,125/1-2947 Goliath-Werke, Anlage zum Antrag vom Juni 1929

<sup>378</sup> Der Flugzeugkonstrukteur Charles Weymann (1887-1976) besaß seit den 20er Jahren das Patent auf dieses Verfahren.

Borgward bewusst als PKW angepriesenen Fahrzeuge gab es in den Ausführungen Coupé und Cabriolet. Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise dieser Jahre fand der lediglich 1.500 Mark kostende Pionier bis 1934 immerhin ca. 4000 Käufer.

Mit Beginn der Herrschaft der Nationalsozialisten kam es zur Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage in Deutschland, so dass diese sehr einfachen Fahrzeuge keine Abnehmer mehr fanden. Gegen Ende 1934 wurde die Produktion des Goliath Standard eingestellt. Aber nicht ohne Nachfolgemodelle, wie das Dreiradfahrzeug F200 entwickelt zu haben, die dann in den Hallen der ehemaligen Hansa-Lloyd-Werke produziert wurden.

## **1929: Borgward übernimmt die Hansa-Lloydwerke und gründet Die Goliath-Werke**

1929 wurde der Bremer Nordwolle-Konzern insolvent. Die bremische Schröderbank war einer der größten Gläubiger der Nordwolle, und geriet durch die Insolvenz in Liquiditätsschwierigkeiten. Auch hatte die Schröderbank inzwischen mehr als 50% der Hansa-Lloyd-Aktien aufgekauft, die sie nun so rasch wie möglich wieder abstoßen wollten. Borgward und Tecklenburg nutzten ihre Chance und erwarben für 175.000 RM die Aktienmehrheit von Hansa-Lloyd.

Daraufhin soll es zu einem spektakulären Vorfall gekommen sein:

*Eines schönen Tages im Jahr 1929 ließ sich Carl C. W. Borgward bei Allmers melden. .... Allmers kannte Borgward seit vielen Jahren. Als Allmers ihn empfing, ging er ihm wie jedem Besucher entgegen und fragte, was er für ihn tun könne. Borgward antwortete: »Gar nicht erst wieder in den Sessel zurückkehren, aus dem Sie eben aufgestanden sind, sondern ihn mir überlassen. Ich komme eben von Herrn Schröder und habe die Aktienmehrheit von Hansa-Lloyd gekauft. Ich will selbst der Vorstand werden.« Allmers, der Borgward um mehr als einen Kopf überragte und nicht leicht zu erschüttern war, meinte: »Nun, Herr Borgward, ich glaube, trotzdem setzen wir uns erstmal gemeinsam.«<sup>379</sup>*

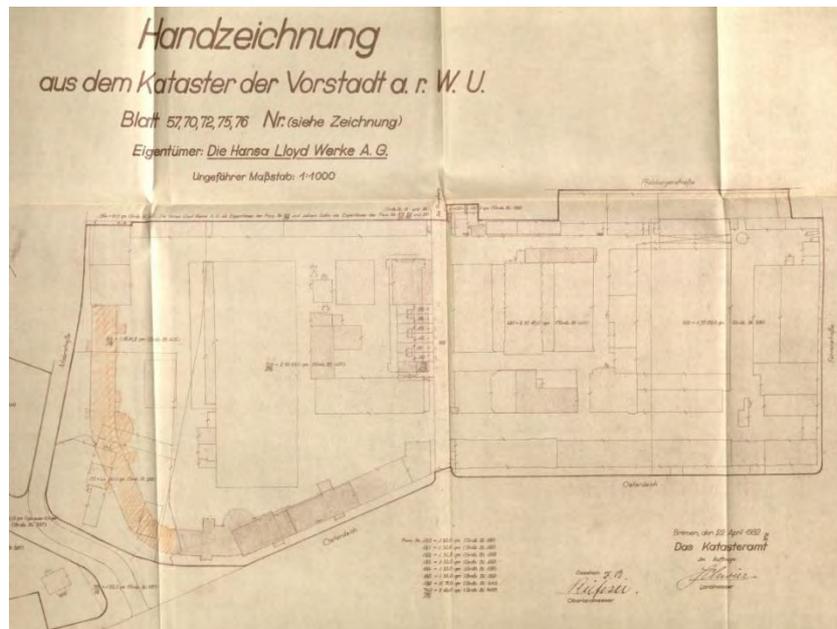
Die noch von Schröder einberufene Sitzung des Aufsichtsrats beschloss, dass nun Borgward und Tecklenburg in den Aufsichtsrat berufen werden und die bisherigen Mitglieder Robert Allmers und Sigmund Meyer gegen Zahlung einer Entschädigung aus dem Vorstand ausscheiden sollten. Die Garantie für die Entschädigungen sollte von der Schröderbank und „Darmstädter und Nationalbank“ (Danatbank) geleistet werden<sup>380</sup>.

Die abgewählten Robert Allmers und Sigismund Meyer übten noch für kurze Zeit ein Mandat im Aufsichtsrat aus und verließen dann 1931 endgültig die Firma. Um ein Vergleichsverfahren gegen Hansa-Lloyd abzuwenden, übernahmen Borgward und Tecklenburg die Verbindlichkeiten gegenüber den Banken und als Gegenleistung die Grundstücke, das Betriebsvermögen und das Recht zur Fortführung des Namens Hansa-Lloyd. Zunächst wurde die Fabrik unter dem Namen „Automobilgesellschaft Bremen-Hastedt“ weitergeführt. Am 31. Dezember 1931 gründeten Borgward und Tecklenburg als ein neues Unternehmen die „Hansa-Lloyd und Goliath-Werke Borgward & Tecklenborg“, das der Automobilgesellschaft alle Grundstücke, Gebäude und Maschinen abkaufte. Das Restunternehmen der ehemaligen Hansa-Lloyd Werke ging 1932 in Konkurs.

---

<sup>379</sup> Von Brunn Seite 86-87

<sup>380</sup> Nach den Konkurs der Schröderbank (1931) musste letztlich die Danatbank zahlen



**Bestehende und geplante Gebäude auf dem Betriebsgelände vom 22. April 1932**

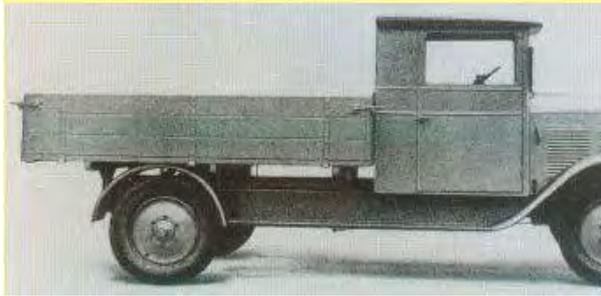
Mit dem Umzug der Goliath-Werke auf das Betriebsgelände von Hansa-Lloyd wurde die vormalige Produktionsstätte an der Föhrenstraße 76-78 überflüssig. Zudem war der Kapitalbedarf durch die übernommenen finanziellen Altlasten hoch, so dass Grundstück und Fabrikgebäude Anfang 1932 an die Kaffeehandelsgesellschaft Oetken und Goedeke (OGO) und Wilhelmi Zigarrenversand verkauft wurden.



**Produktpalette der Hansa-Lloyd-Goliath-Werke (um 1934)<sup>381</sup>**

Die Produktion der Fahrzeuge ging nun auf dem Gelände der ehemaligen Hansa-Lloyd-Werke, auf der anderen Straßenseite (Föhrenstraße 81-83) weiter. Schon 1929 war auf Drängen der neuen Gesellschafter die Produktion des Achtzylinderwagens „Trumpf-Ass“ eingestellt worden, und die Restbestände wurden unter dem Namen „Hansa Imperator“ noch bis zur Übernahme 1931 verkauft. Die PKW-Produktion wurde wieder auf kleinere Modelle umgestellt. Die Nachfolgemodelle des Goliath Pionier „Hansa 400“ und „Hansa 500“ aus den Jahren 1933 und 1934 waren allerdings nicht so erfolgreich, wie man es sich erhofft hatte.

<sup>381</sup> vergl. Film bei youtube, <https://www.youtube.com/watch?v=sLWI5m4-ODQ>



**Goliath Superior (ab 1932) mit 1,5t Nutzlast**



**Hansa 500 (1934)**

Die Lastkraftwagenproduktion ging indes ungebremst weiter. Zunächst ab 1929 der Goliath Express, der den Lieferwagen K1 von 1927 ablösen sollte, dann nach Übernahme von Hansa-Lloyd brachte er den sehr erfolgreichen Hansa-Lloyd Columbus ab 1932 unter dem neuen Namen Goliath Superior heraus.

Besonders erfolgreich waren die neuen Goliath Dreiradmodelle F200 (Nutzlast 500Kg und F 400 (Nutzlast 750Kg), die jeweils knapp 1500 Mark kosteten.<sup>382</sup>



**Goliath F400 (Foto von 1936, Archiv Kurze)**

Inzwischen hatte Borgward 1934 den Hamburg Architekten Rudolf Lodders (1901-1978) als „Haus-Architekt“ der Goliath-Werke verpflichtet. Der Villa-Massimo-Stipendiat Lodders hatte für den Motorenproduzenten ILO in Pinneberg 1932/33 ein Verwaltungsgebäude errichtet, das vom italienischen Realismus beeinflusst ganz den Geschmack Borgwards traf.

<sup>382</sup> Was die Geschichte um Carl F.W. Borgward und die Produktion der Fahrzeuge betrifft, möchte ich besonders auf die Veröffentlichungen von Peter Kurze hinweisen (wie die zehnbändige Ausgabe „100 Jahre Automobilbau in Bremen“)



Rudolf Lidders (1901-1978)

### Rudolf Lidders

Lidders hatte sich an namhaften Architekten seiner Zeit, wie Karl Schneider, Ernst May, Gustav Oelsner und Martin Wagner geschult. 1931/32 gründete er in Hamburg sein eigenes Architekturbüro. Sein Plan, die Moderne in seine architektonischen Entwürfe einzubringen, scheiterte mit der Machtübernahme der Nazis. Lidders verweigerte sich, dem Nazi-Baustil eines Alber Speer zu folgen; er sah darin einen Verrat an der Architektur insgesamt. Die einzige Nische sah Lidders im Industriebau, um die progressiven architektonischen Ansätze der Vorkriegszeit fortzusetzen. Trotzdem war es ihm möglich, einige Privathäuser zu entwerfen, wie das von Dr. Wachholz und das Landhaus Christiansen und in Altona, das Wohnhaus von Dr. Kuhlmann in Bremen-Vahr und das von Tecklenburg (Bremen, Lothringer Straße 8). Nach dem Krieg baute er die zerstörten Fabrikhallen Borgwards wieder auf und übernahm zahlreiche Aufträge für Fabrik-, Verwaltungs- und Wohngebäuden, darunter die Grindelhochhäuser, die Schiffstechnische Versuchsanstalt, die Berufsgenossenschaft für Gesundheit und die Ärztekammer (alle in Hamburg)<sup>383</sup>

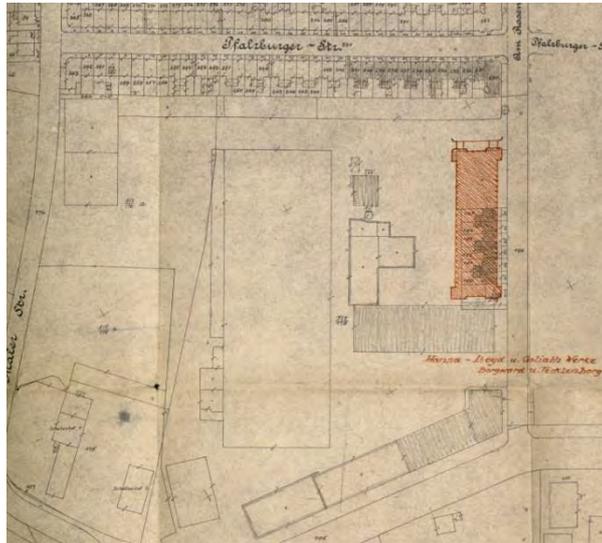
Durch das Anwachsen der Belegschaft auf mehrere tausend Autobauer, Ingenieure und Verwaltungsleute, 1936 wurden es 6000, machte die Bereitstellung neuer Sozialräume erforderlich.

1934 erhielt Lidders als ersten Auftrag für die Goliathwerke am Rosenberg ein „Wohlfahrtsgebäude“ zu bauen. Der Bau sollte neben einer Fabrikationshalle für Motoren auch Sozialräume aufnehmen sollte. Diese sollten sowohl den Bedürfnissen der Belegschaft entgegenkommen als sie auch die Vorgaben des NS-Amtes für „Schönheit der Arbeit“ erfüllen sollten. Nach Auseinandersetzungen mit Borgward und besagtem Amt reichte Lidders am 30. April 1935 den Bauantrag ein. In einem Vortrag im Jahr 1952 berichtete Lidders hierüber:

*„Die Dramatik dieses Baues war sehr geeignet, Bauherrn (Carl F.W. Borgward - Anmerk. des Verf.) und Architekten ebenso schnell wieder auseinander zu bringen, als er sie nun verband. Er wurde Anlass zu einer ungewöhnlich scharfen Auseinandersetzung zwischen dem gerade mit einem großen Propagandaapparat angelaufenen Amt für Schönheit der Arbeit, und dem sein Bestes gebenden Architekten bzw. seinen das Allerbeste wollenden Auftraggebern. Sie wurden verdächtigt, 'den Arbeiter in den Keller stecken zu wollen', während sie selbst sich in ihrer so zweifelhaften Daseinsberechtigung auf Teppichen sielten, wofür sich verwerflicher Weise sogar der Architekt hergegeben hatte. Zur abschreckenden Warnung, wie das Dritte Reich auf solche Versuche künftig reagiere, würde diese Abkanzlung vor Presse und vielen Arbeitgebern in aller Öffentlichkeit im Rathaus vorgenommen. Die ganze beginnende Erbärmlichkeit einer schlotternden Beamtschaft erhellte sich an diesem Vormittag, wo die 'Angeklagten dadurch ohne jede Assistenz der Fachwelt blieben, sodass erfreulich der Protest war, mit dem der so zu Unrecht verdächtigte Bauherr diese Sitzung verließ. ... Nach der Durchführung waren sie wegen ihrer Vorbildlichkeit mit der Anordnung der Duschanlagen und der Sitzbretter vor den auf Sockeln angeordneten Schränken und den nicht ganz arisch entwickelten Rundfontänen und den auf Schrank- und Türhöhen gekachelten Wänden für viele Jahre eines der Glanzstücke einschlägiger Werbung“.*<sup>384</sup>

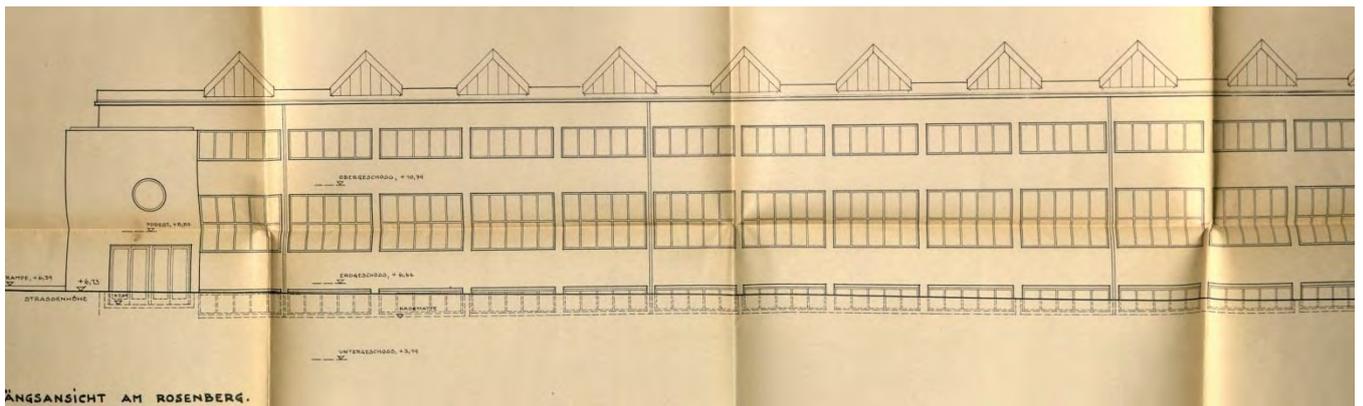
<sup>383</sup> Olaf Bartels (Hrg.): Rudolf Lidders - Schriften zum Neuaufbau 1946-1971. Schriftenreihe der Hamburger Architektenkammer. Hamburg 1989

<sup>384</sup> Rudolf Lidders; Vortragsentwurf S. 1f in: Rudolf Lidders: Bilderbuch eines Architekten. Bauten 1931-1961. Hrg. Freie Akademie der Künste Hamburg 1961



**Lageplan des „Wohlfahrtsgebäudes“ (1935)  
am Rosenberg (heute Goliathstraße)**

Der 1935 fertig gestellte Bau mit seinen Rundfenstern und den Fensterbändern spiegelt in besonderem Maße den Architekturstil der zwanziger Jahre wider, den sich Rudolf Lodders durch eine Synthese aus dem „Italienischen Realismus“ mit dem deutschen Bauhaus angeeignet hatte, und ihn in Richtung des „Internationalen Stils“<sup>385</sup> weiter-entwickelte.



**Rudolf Lodders: Aufriss des Wohlfahrtsgebäudes Am Rosenberg (30. April 1935)**



**Rudolf Lodders: Motorenhalle mit Sozialeinrichtungen („Wohlfahrtsgebäude“, 1935)  
Am Rosenberg (heute Parkplatz Hansa-Carré) Foto: Ernst Scheel**

<sup>385</sup> H.P. Hitchcock und Ph. Johnson; „The International Style, Architecture since 1922“ New York 1922



Rudolf Lodders: Wohlfahrtsgebäude, Ersatzteillager (1935)



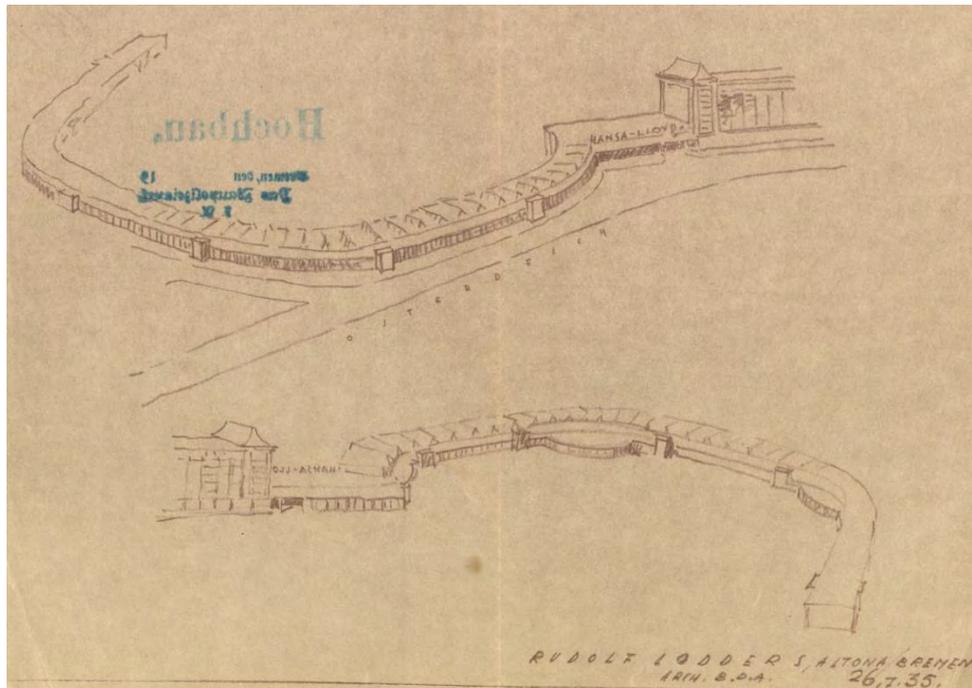
Rudolf Lodders: Wohlfahrtsgebäude, Empore (1935)



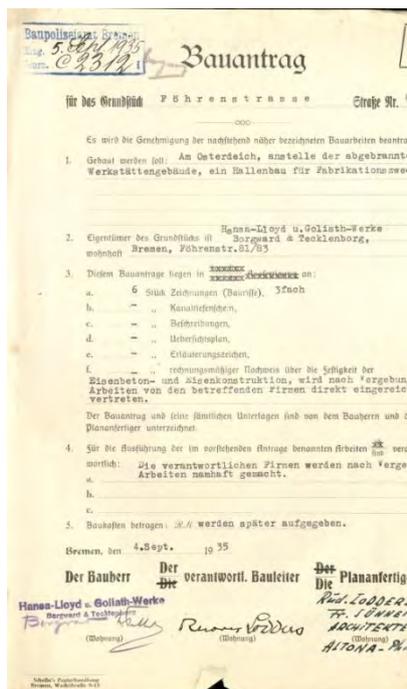
Waschräume im Keller des „Wohlfahrtsgebäudes“

Zeitgleich baute Lodders eine neue Fahrzeughalle zwischen dem Turmgebäude und heutigen Goliathhaus und entwarf Ausstellungsräume der Hansa-Lloyd-Goliath- Vertretung in der Bartningstraße in Hannover. Auch beauftragte ihn Borgward mit dem Bau einer Jagdhütte in Winkeldorf bei Zeven.

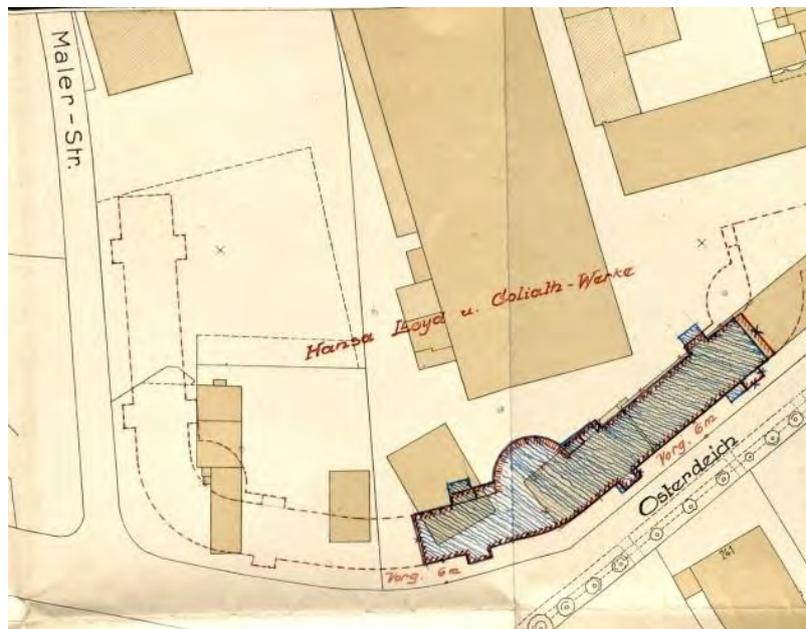
Indes setzen sich die Erweiterungsarbeiten auf dem Betriebsgelände in Hastedt weiter fort. Schon 1935 entstand sein Entwurf für die neuen Fabrikgebäude, dem sogenannten Randbau (Gebäude 12) am Hastedter Osterdeich.



Rudolf Lodders: Entwurfszeichnung der neuen Fabrikgebäude am Hastedter Osterdeich (1935)



Bauantrag für den Neubau der Halle 12 vom 4. Sept. 1935



Lageplan der neuen Fabrikhalle 12 vom 6. August 1935

1937 widmete die Architekturzeitschrift „Bauwelt“ den Hastedter Industriebauten von Rudolf Lodders einen Artikel. Der Autor schrieb unter anderem:

„Sieht man von dem Verwaltungsanbau auf der Hofseite ab, so bleibt ein langgestreckter Bau aus Erdgeschoss und Obergeschoss übrig. Angehängt sind einige Anbauten für Treppen und dergleichen. Der Betrieb erfordert viel Licht. Die Wände im Untergeschoss sind daher völlig verglast. Das Obergeschoss solcher Bauten wird am zweckmäßigsten durch Oberlichter erhellt. So ergibt sich die

*Straßenansicht. Die Frage, .....Die Hofseite zeigt ein Fensterband auch im Obergeschoss. Das ist technisch nicht erforderlich..., dennoch lag ein Bedürfnis für dies Fensterband vor. Die Belegschaft wünschte solche vom Lichtbedarf nicht geforderten Fenster. Der Wunsch ist gefühlsmäßig begründet. Der meisten vielleicht allen unverbildeten Menschen ist der Blick ins Freie, wo immer es möglich ist, erwünscht, und die Befriedigung solchen Wunsches steigert das Lebensgefühl und damit die Leistungsfähigkeit. Die Beachtung solches Wunsches gehört zur Arbeit des entwerfenden Architekten.*<sup>386</sup>



**Rudolf Ladders. Fabrikneubau („Randbau am Hastedter Osterdeich“), Hofseite (1935-37)<sup>387</sup> Aus: Ladders S. 164**



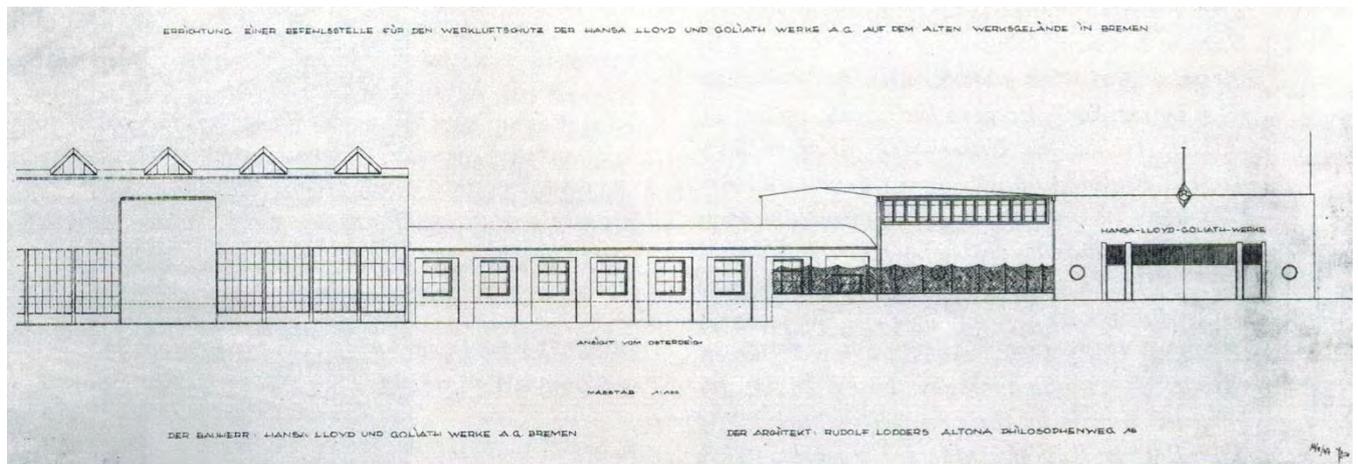
**Rudolf Ladders. Fabrikneubau am Hastedter Osterdeich Straßenseite (1935-37)**



**Rudolf Ladders Fabrikneubau am Hastedter Osterdeich, Blick in die Fabrikation (1935-37)**

<sup>386</sup> Bauwelt 1937 Heft 32; Wachsmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau, Berlin 1932: „Bauten der Industrie, Architekt Rudolf Ladders“ Seite 1-8, Text und Bilder

<sup>387</sup> Vergl. Olaf Bartels (Hrg): Rudolf Ladders, Schriften zum Neuaufbau, Hamburg 1939( insbes. S. 27 und 165ff)



**Rudolf Lodders: Erweiterung des Randgebäudes an der Malerstraße**

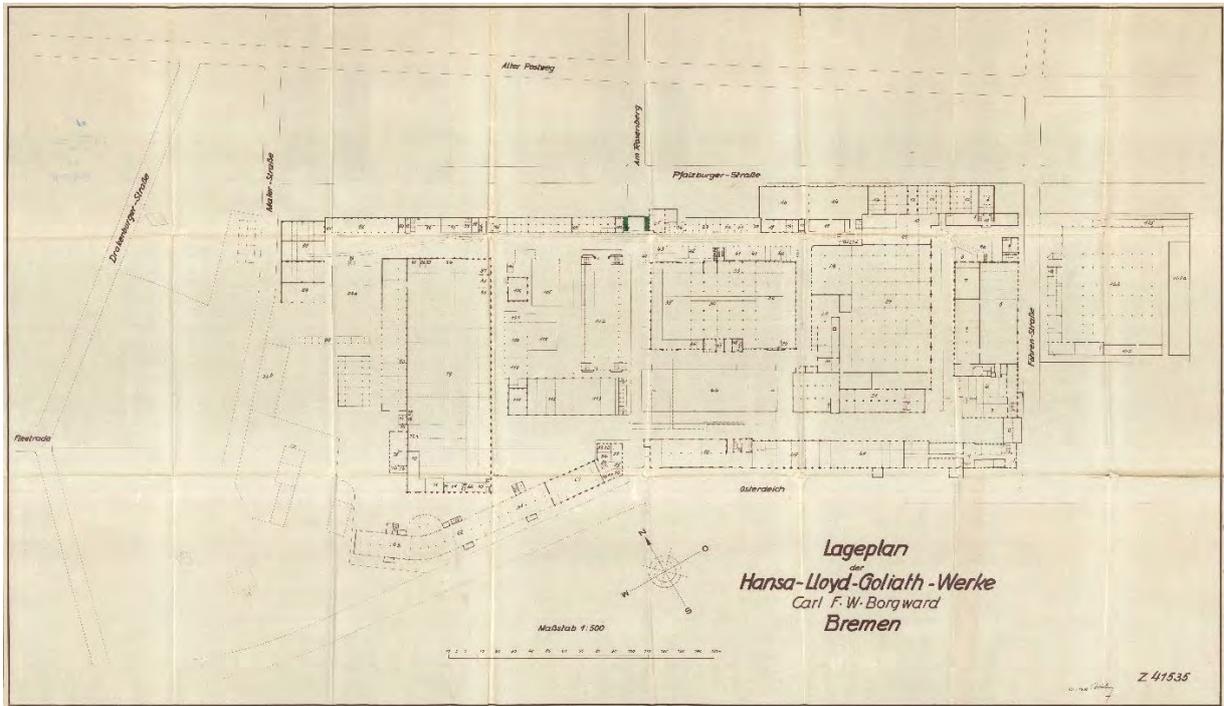
Noch im Jahr 1935 leitete Lodders Baumaßnahmen im Turmgebäude, unter anderem wurde hier eine Kantine eingebaut.

Es folgten 1936 der Umbau des Lohnbüros an der Föhrenstraße, der Garderoben- und Waschanlagen für die Arbeiter am Randgebäude zur Pfalzburger Straße sowie der Anbau eines Magazingebäudes an die Montagehalle und der Neubau der Halle 18 (heute Parkfläche des Hansa-Carrés).

Ebenfalls 1936 kaufte Borgward in Sebaldsbrück, nahe der Hansa-Lloyd Arbeitersiedlung, ein 223.000 m<sup>2</sup> großes Grundstück um darauf von Rudolf Lodders neue Fabrikhallen von zusammen mehr als 7600 m<sup>2</sup> errichten zu lassen, in denen ausschließlich PKW´s produziert werden sollten. Um das Investitionskapital aufbringen zu können, gründete Borgward auf Betreiben von Tecklenburg und den Banken gemeinsam mit mehreren Bremer Kaufleuten eine Aktiengesellschaft mit fünf Millionen Reichsmark Grundkapital. Der Firmenname lautete nun „Hansa-Lloyd-Goliath-Werke AG“.

Borgward war es bisher gewohnt, die Fäden der Firma allein in den Händen zu halten, so dass er auf eine rasche Auflösung der Aktiengesellschaft drängte, bereits ein Jahr später gelang es ihm. Wilhelm Tecklenburg, der den Expansionsdrang Borgwards nicht mehr mittragen wollte und um seine finanziellen Einlagen fürchtete, wurde mit vier Millionen Reichsmark (nach heutiger Kaufkraft über 16 Mio. Euro) entschädigt. Borgward soll seinem lang-jährigen Compagnon nach dessen Ausstieg nachgespottet haben: "Wer nicht schwindelfrei ist, der sollte nicht auf Berge klettern!"

Das Unternehmen erhielt den Namen „*Hansa-Lloyd-Goliath Werke Carl F. W. Borgward*“. (Nach Abschluss der Baumaßnahmen des neuen Werkes in Sebaldsbrück am 23. September 1938 kam es zu einer erneuten Namens-änderung in „Carl F. W. Borgward“.) Für die Werke in Hastedt und Sebaldsbrück setzte Borgward den ehemaligen Arbeitnehmervertreter der Hansa-Lloyd-Werke Wilhelm Schindelhauer als kaufmännischen Direktor ein.



Lageplan vom 25. Juli 1938<sup>388</sup>

## Borgward und die Rüstungsproduktion für das „Dritte Reich“

1938 trat Borgward in die NSDAP ein und wurde als Großunternehmer im gleichen Jahr vom Nationalsozialistischen Reichsminister für Wirtschaft Walther Funk am 8. Februar 1938 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt. Wenig später wurde er Obersturmbannführer des NS-Kraftfahrerkorps.<sup>389</sup>



Borgward mit Gauleiter Carl Röver (1889-1942) anlässlich der Einweihung des Werkes in Sebaldsbrück am 3.9.1938 (Foto: Karl Theodor Gremmler / Deutsche Fotothek df\_ktgrf\_0000738)



Borgward-Lehrlinge Weihnachten um 1940 in der Kantine des Turmgebäudes („Gefolgschaftssaal“) Archiv Peter Kurze

Im gleichen Jahr führte der nach Generalmajor Adolf von Schell (1893-1967) benannte Plan in Vorbereitung zum Zweiten Weltkrieg zur Umstellung der Produktion. Die Wehrmacht verlangte eine

<sup>388</sup> StAB 4.75-5 3279

<sup>389</sup> Birgid Hanke, Carl F.W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur, Verlag Delius Klasing

Reduzierung der Fahrzeugtypen und Vereinheitlichung von Bauteilen, um die Wartung und Instandsetzung von Militärfahrzeugen zu vereinfachen.<sup>390</sup> Das bedeutete auch für die Borgward und Goliathwerke eine Umstellung der Produktion, wobei der Bau der Goliath-Dreiradfahrzeuge aufgegeben werden musste.



„Trauerfeier“ der Belegschaft nach befohlenem Baustopp der Dreiradproduktion  
den Goliathwerken 1939 (Foto: Archiv Peter Kurze)

in

Schon vor Beginn des Krieges wurde die Produktion auf die Bedürfnisse der Wehrmacht angepasst. Der PKW-Bau wurde völlig aufgegeben. Stattdessen bauten beide Bremer Werke nun Halbkettenfahrzeuge, Schützenpanzer-wagen und Kleinpanzer (insgesamt 25.000 Stück).



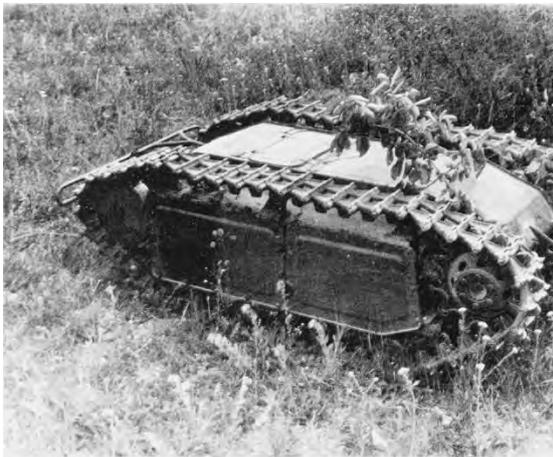
Halbkettenfahrzeuge SO-KFZ11 von Borgward vor dem Ersatzteillager an der Straße Am Rosenberg (Heute:  
Goliathstr.) Foto: Karl Theodor Gremmler, in Deutsche Fotothek df\_ktgrf\_0006096 um 1938/40

<sup>390</sup> Peter Kirchberg: Heeresmotorisierung, Schell-Programm und die Auto-Union, in: Kirchberg, Peter (Hrsg.): Vom Horch zum Munga. Militärfahrzeuge der Auto-Union, Bielefeld 2010

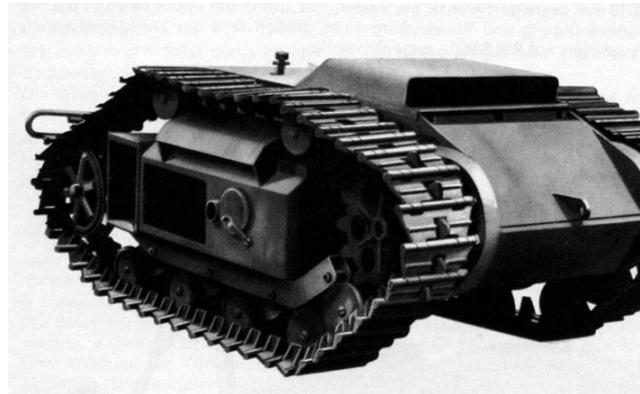


**Halbkettenzugmaschine 8 t. bei einer Probefahrt 1941/42 (Foto: Archiv Peter Kurze)**

Zudem lieferte Borgward bis Kriegsende 47.000 "leichte geländegängige Einheits-Lkw 2,5t" und man produzierte die Gehäuse für Torpedos. Mit der Rüstungsproduktion wuchs der Personalbedarf. Während 1933 noch 1180 Personen beschäftigt waren, so stieg die Zahl 1934 auf 2.114, 1939 auf ca. 8.000 und bis 1944 auf 9.014 an. Bemerkenswert war, dass zu der von den Nazis eingeführten „Tag der Nationalen Arbeit“ am 1. Mai von 1936 einige Arbeiter bewusst den Feierlichkeiten fernblieben. Nachdem diese denunziert und von der Gestapo verhört wurden, blieb es bei einer strengen Verwarnung, da der Betrieb die Kriegswichtigkeit seiner Facharbeiter betonte. Auch verschwand aus den Papieren des Halbjüdischen Arbeiters Erwin Heinemann auf geheimnisvolle Weise der Zusatz „Halbjude“



**Leichter Ladungsträger 303 (Archiv Fred Koch)**



**Leichter Ladungsträger Goliath 303a<sup>391</sup> (Archiv Fred Koch)**

<sup>391</sup> Der Ladungsträger 302 wurde durch einen Elektromotor angetrieben und durch ein Kabel vom Ladungsträgerführer ferngesteuert. Er konnte bis zu 60Kg ans Ziel bringen. Dieser Typ wurde nur bis Ende 1943 gebaut. Das mit einem Benzinmotor angetriebene Nachfolgemodell 303a war flexibler und transportierte ca. 75Kg Sprengstoff.



**Torpedoproduktion der Borgwardwerke**

Mit dem Krieg wurden immer mehr Borgward-Arbeiter zum Wehrdienst eingezogen. Die freigewordenen Arbeitsplätze wurden mit Zwangsarbeitern aufgefüllt. (vergl. Artikel „Zwangsarbeit“).

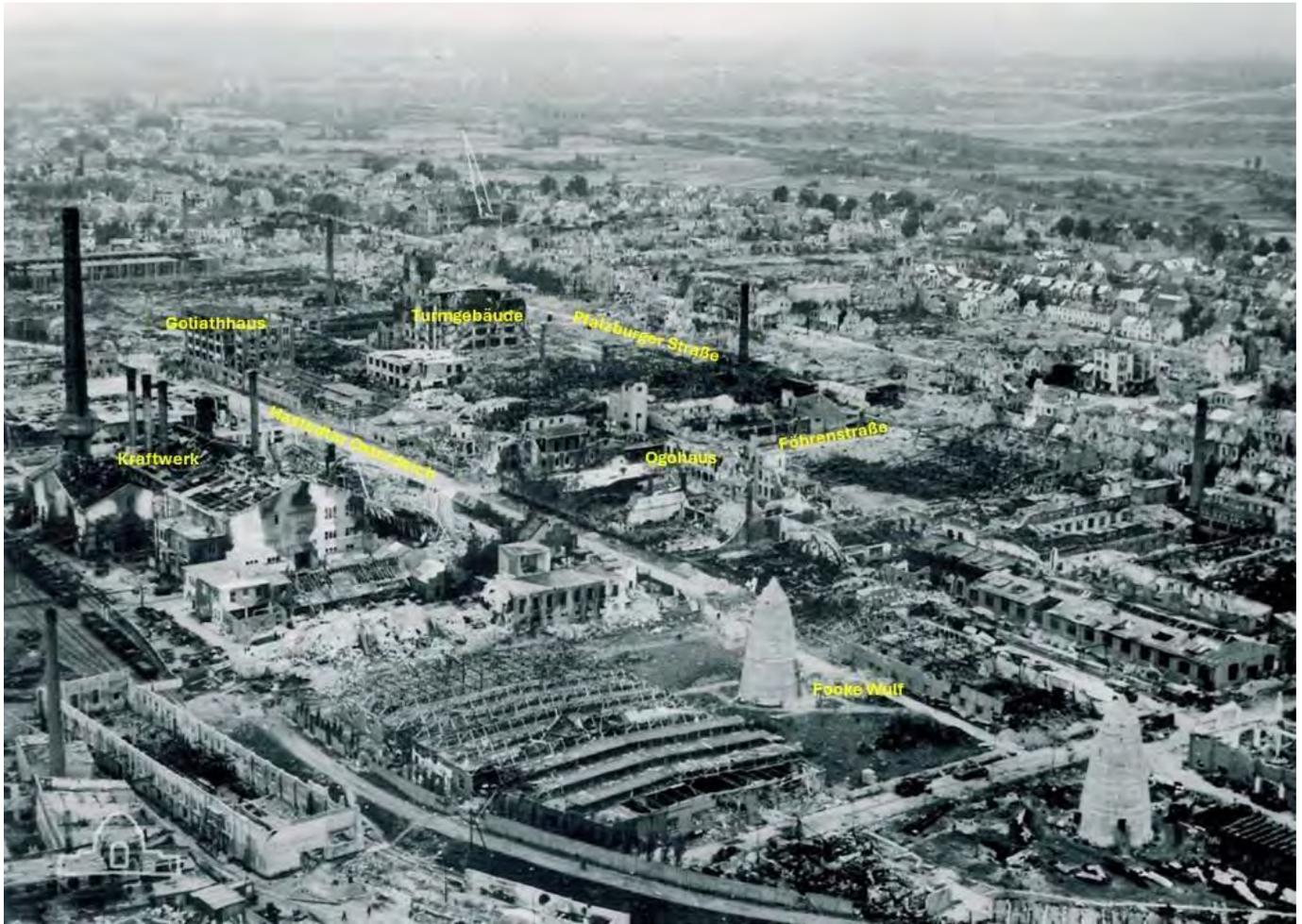
Im Winter 1943/44 errichtete die Organisation Todt für die Firma Borgward bei Oyten, im Wald von *Nadah* das „Außenwerk Ottersberg“ mit sechs Werkshallen, um die Endmontage von Motoren vor den Bombenangriffen in Bremen-Sebaldsbrück zu schützen. Die Errichtung dieses Außenwerks wurde größtenteils mit Fremd- und Zwangsarbeitern durchgeführt. Für die Produktion wurde das Personal von Sebaldsbrück aus täglich zur Arbeit herangefahren, die russischen Zwangsarbeiter wurden vor Ort in einer Baracke untergebracht.

Vor drohenden Bombenangriffen hatte man mit Beginn des Krieges Schutzwälle und Abdeckungen errichtet, um die Maschinen zu schützen. Schon am 18. Mai 1940 luden britische Flugzeuge erstmals ihre Bomben über Bremen ab. Ein Angriff folgte nun auf dem anderen. Am verheerendsten war für Hastedt der 138. Luftangriff vom 12. Oktober 1944. Er zerstörte zahlreiche Wohnhäuser und nahezu das gesamte Hastedter Industriegebiet. Er forderte in Hastedt 82 Todesopfer und zahlreiche Verletzte, über 8.000 Menschen wurden obdachlos. Von Goliath und Borgward waren 87% der Fabrikationsgebäude nur noch Ruinen.

Trotzdem ging man in beiden Werken sofort an die Aufräumarbeiten, um die Rüstungsproduktion so rasch wie möglich wieder aufnehmen zu können.

Um Bremen für den „Endkampf“ bereit zu machen, wurden am 21. November 1944 alle Männer der Jahrgänge 1884 bis 1928 aufgefordert, sich bis zum 4. Dezember zum Volkssturm zu melden. Indes rückt die Westfront immer näher, noch im April durchziehen Truppen Bremen in Richtung Osten, um gegen die Rote Armee eingesetzt zu werden.

Einer der letzten Bombenangriffe am 22. April 1945 mit weiteren Todesopfern zerstörte das Weserwehr und das Hastedter Elektrizitätswerk, womit die Stromversorgung unterbrochen wurde und jegliche weitere Produktion unmöglich gemacht wurde.



Das Hastedter Industriegebiet im Mai 1945 (Foto Archiv Netzemuseum, mit Erläuterungen)



Zerbombtes Turmgebäude nach dem Luftangriff vom 12. Oktober 1944<sup>392</sup>

<sup>392</sup> In Peter Kurze Bd. 2 S. 41



**Hastedter Osterdeich mit zerstörtem Verwaltungsgebäude. Im Hintergrund das Goliathhaus  
(Foto: Walter Cüppers, StaB)**

Während die Zivilbevölkerung in den Bunkern dauerhaft Schutz sucht, verbreiten Gauleiter Paul Wegener (1908-1993) und der Kreisleiter der NSDAP Max Schümann (1909-1945)<sup>393</sup> Durchhalteparolen. Insbesondere Schümann als Führer des Volkssturms drohte schon bei Abwesenheit vom Arbeits- oder Einsatzort mit dem Standrecht.

*„Es kommt immer noch vor, dass Deserteure und Drückeberger bei verantwortungslosen Volksgenossen Unterschlupf finden und häufig für längere Zeit versteckt gehalten werden. Das Gebot der Stunde ist es, gegen dieses ehrlose Verhalten der Volks- und Vaterlandsverräter schärfste Überwachungsmaßnahmen zu treffen, damit eine wirksame Bekämpfung und rücksichtslose Strafverfolgung gewährleistet ist“.*<sup>394</sup>

Gegen Mittag des 25. April erreichen britische Truppen die Föhrenstraße und am 27. Mai 1945 kapitulieren die restlichen Wehrmachtstruppen und der Volkssturm. Bremen wird von den Briten und den nachfolgenden Amerikanern besetzt, während sich die NSDAP-Führer längst aus Bremen abgesetzt hatten.

---

<sup>393</sup> Wegener wurde zusammen mit Großadmiral Dönitz festgenommen und 1949 zu 6 ½ Jahren Gefängnis verurteilt. Er wurde im Mai 1951 aus dem Gefängnis Esterwegen entlassen und arbeitete anschließend als Angestellter in der Nähe von Baden-Baden. Schümann floh nach Ostfriesland, wo er sich wenig später vergiftete.

<sup>394</sup> Fritz Peters: Bremen zwischen 1933 und 1945. Eine Chronik. 20.4.1945 (Nachdruck von 1951, S. 282). Europäischer Hochschulverlag Bremen 2010

## Kaffee und Tabak aus Bremen

Bremen ist die Kaffeestadt schlechthin. Schon 1673 handelte der Holländer Jan Jantz van Huesden mit Kaffee und betrieb einen Kaffeeauschank. Im Sitz der Bremer Kaufmannschaft, dem Schütting am Marktplatz eröffnete das erste deutsche Kaffeehaus. Die drei Hansastädte Hamburg, Lübeck und Bremen schlossen 1827 mit dem Kaiser Peter I. von Brasilien einen Handelsvertrag, der insbesondere den Bremer Kaffeehandel begünstigte.

Der Aufbau des Eisenbahnnetzes und des Postwesens förderte ab dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts den Versandhandel. Immer mehr Kaffeehandelshäuser wurden eröffnet, noch 1938 gab es mehr als 40 Röstereien und Versandhäuser, die meist an der Schlachte angesiedelt waren. 1961 gab es sogar 120 Kaffeeröstereien in Bremen! Und auch noch heute wird der meiste Kaffee für den deutschen Verbraucher in Bremen geröstet.

Ähnliches ließe sich über den Import, die Verarbeitung und den Vertrieb von Tabak sagen. Auch hier waren es im 19. Und 20. Jahrhundert Dutzende von Firmen, die Tabakprodukte in Bremen herstellten und deutschlandweit verschickten.<sup>395</sup> Besonders beliebt waren Zigarren aus Bremen, die insbesondere in Hastedt traditionell in Heimarbeit hergestellt wurden. Die fertigen Zigarren lieferten dann die Vertriebsfirmen oder Versandhäusern an den Verbraucher weiter.



Carl Wilhelmi (um 1920, Fotograf unbekannt)



Firmenlogo „Wilhelmi“



Firmenlogo „H. Oetken“

Eine dieser Firmen war Carl Wilhelm Ferdinand Wilhelmi (1856-1938),<sup>396</sup> der am 26. September 1882 die „Zigarrenfabrik Carl Wilhelmi“ gründete. Am 26. April 1918 wurde die Firma auf den Kaufmann Hermann Ferdinand Robert Hitzegrad (\*1874) übertragen. Vier Jahre später, am 12. Juli 1922 übernahm der Zigarren-fabrikant Hinrich Oetken die Firma Wilhelmi von Hitzegrad. Oetgen war bereits im Zigarrengeschäft tätig, er hatte am 10. Januar 1894 in Bremen die „H. Oetken Zigarrenfabrik, Tabakwaren En gros & Detail“ gegründet. Der Firmensitz befand sich in der Obernstraße 76.

<sup>395</sup> Ludwig Beutin: Drei Jahrhunderte Tabakhandel in Bremen. Stuttgart 1937

<sup>396</sup> StaB Leichenbucheintrag Buch 1938, Seite 163 Nr. 756 (Die Maus, Bremen). Er war verheiratet mit Sophie Louise Johanna, geb. Cassian (1860-1916)

Am 1. März 1900 hatte Hinrich Oetken die Firma an seinen Sohn Heinrich übergeben. Heinrich Oetken wurde zum Mitbegründer von mehreren Betrieben, wie dem „Tabakwerk Weser AG“, der „Zigarettenfabrik Lesmona GmbH“ und der „GETA-Aktiengesellschaft für Tabakverarbeitung“.<sup>397</sup>

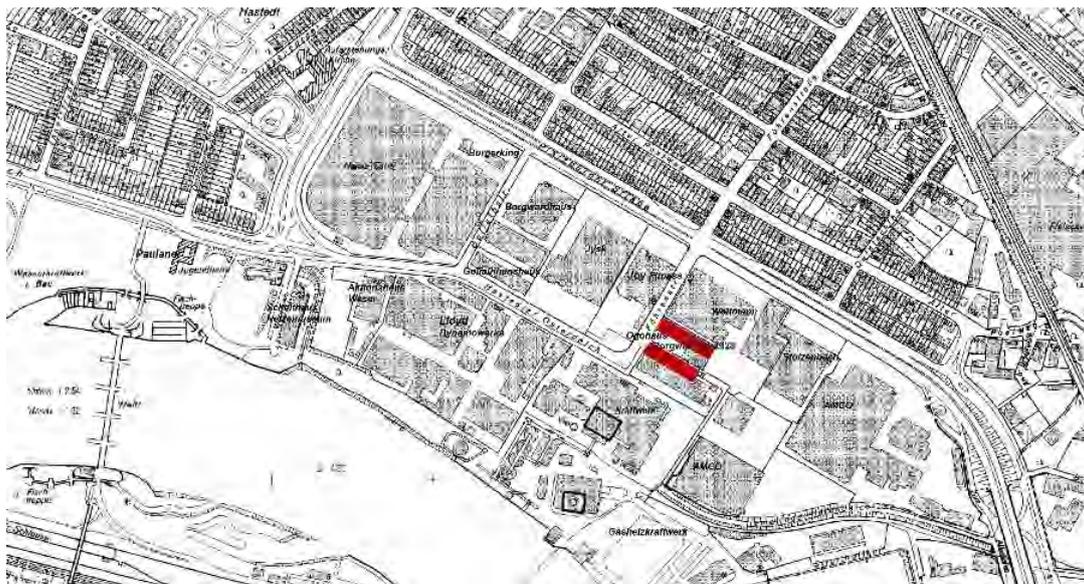
Zusätzlich übernahm Heinrich Oetken neben den „Carl Wilhelmi, Zigarren- und Tabakfabriken“ 1924 die Firma „Ferdinand Schnell & Co. Zigarrenversand“.<sup>398</sup> Der Firmensitz blieb weiterhin in der Obernstraße.

Anfang 1924 stieg der Kaffeeröster Berthold Goedeke als Prokurist und ein Jahr später als Gesellschafter in Oetkens Firmenimperium ein. Goedeke wurde am 1. März desselben Jahres als Teilhaber in das Handelsregister eingetragen. Ziel dieser Kooperation war, gemeinsam die Kaffeeproduktion zu erweitern, und die Tabak- und Kaffeeprodukte über einen Versandhandel an den Verbraucher zu bringen.

Am 21. August 1928 wurde dieser Betrieb als „Kaffeehandelsgesellschaft Oetken und Goedeke und Wilhelmi Zigarrenversand“<sup>399</sup> in das Handelsregister eingetragen und am 11. Januar 1929 in Ogo-Kaffeehandelsgesellschaft Oetken & Goedeke geändert. 1931 wurde der Firmenname „OGO“ beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) eingetragen. Als Firmensitz wurde nun der Alte Postweg angegeben.

Schon bald wurde deutlich, dass die bisher genutzten Räumlichkeiten den Expansionswünschen der Firma entgegenstanden.

## Die OGO-Kaffeerösterei in der Föhrenstraße 76-78 von 1932-1945



<sup>397</sup> Die Geta Aktiengesellschaft für Tabakverarbeitung wurde am 14. November 1923 zum Zweck von Herstellung und Vertrieb von Tabakwaren

<sup>398</sup> Die Firma Ferdinand Schnell wurde am 7. Januar 1901 ins Bremer Handelsregister eingetragen

<sup>399</sup> Die vorher übernommene Firma „Ferdinand Schnell & Co. Zigarrenversand“ betrieb im Hintergrund den Versand der Wilhelmi-Zigarren



**Gebäude Föhrenstraße 76-78 (Anfang 1932, Fotograf unbekannt)**

Die Chance bot sich mit dem Firmengebäude von Goliath in der Föhrenstraße 76-78, das Borgward und Tecklenburg nach Übernahme der Hansa Lloyd Werke veräußern wollten. Anfang 1932 übernahmen Oetken und Goedeke die Gebäude. Der Umbau war noch nicht abgeschlossen, als der Firmenteil „Wilhelmi Zigarrenfabrik“ im September 1932 sein 50. Firmenjubiläum in der übernommenen Fabrikationsstätte an der Föhrenstraße feierte. Mit seinen über 230 Angestellten war Ogo und Wilhelmi schon in der Aufbauphase, besonders für Frauen, ein wichtiger Arbeitgeber in Hastedt.



**50jähriges Jubiläum der Firma Wilhelmi 1932  
auf dem Betriebsgelände Föhrenstraße 76-78 (Foto: Rudolf Stickelmann)<sup>400</sup>**

<sup>400</sup> StaB 10,B-FN7 Der fotografische Nachlass von Rudolf Stickelmann (1870-1956) befindet sich im Staatsarchiv



Heinrich Oetken und Berthold Goedeke (Fotograf unbekannt)



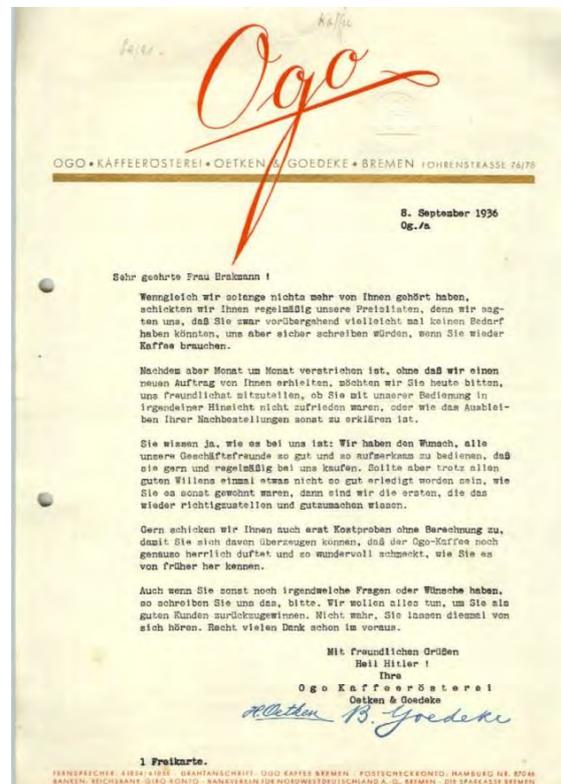
Carl Wilhelm<sup>401</sup>

Mit der übernommenen, deutlich größeren Produktionsfläche wandelte sich der Betrieb von einem reinen Kaffeevertrieb nach dem Aufstellen der Röstmaschinen zur Kaffeerösterei. Folglich wurde am 27. Mai 1933 der Firmenname in „Ogo-Kaffeerösterei Oetken & Goedeke geändert und ins Handelsregister eingetragen. Die vielfältigen Betriebszweige, Zigarrenfabrik- und Versand, Kaffeerösterei- und Vertrieb, sowie die Angebote von Tee, Kakao, Pralinen, Schokolade und diversen Likören führten zu Webekampagnen in örtlichen- und überregionalen Zeitungen, in Postwurfsendungen oder persönlichen Anschreiben.

Während man noch 1932 die Kunden mit einem „Jubiläumsmarsch“ (nebst Noten zum Mitsingen) erfreute, wurde der Ton mit Hitlers Machtübernahme aggressiver.



„Jubiläumsmarsch“ (1932) mit Ansicht des Fabrikgebäudes von Nordosten



Ogo-Werbebrief von 1936

<sup>401</sup> Fotos entstanden bei den Jubiläumsfeiern im September 1932 (eigenes Archiv)

In den drauf folgenden Jahren baute man die Räume um, schuf Platz für modernere Sortier- und Röstmaschinen. Für das Personal stellte die Firmenleitung einen Gemeinschaftsraum mit angegliederter Küche und einen Lese-raum bereit.



„Tenne“ Gemeinschaftsraum in niedersächsischem Stil  
(Foto: Karl Theodor Gremmler)<sup>402</sup>



Leseraum (Foto: Karl Theodor Gremmler)



Betriebsausflug um 1938 (Foto: Privatbesitz Beneke)

Wie Zeitzeugen berichteten, war das Arbeitsklima in der Firma gut, die Gestaltung des Arbeitsplatzes und des Arbeitsumfeldes wurde einhellig gelobt. Regelmäßig veranstaltet die Firma gemeinsame Weihnachtsfeiern und Betriebsausflüge, um den Zusammenhalt der Mitarbeiter zu stärken. Am 1. Juli 1935 trat Oetkens Sohn Heinz als dritter Gesellschafter in die Firma ein.

<sup>402</sup> Der Bremer Fotograf Karl Theodor Gremmler (Bremen 4.1.1909 – Sept. 1939 in Polen) war der „Hausfotograf“ von OGO und später auch von Borgward. Er wohnte in Bremen in der Elsasser Straße 68, Herderstraße 92 und Martinistraße 3-4. Er 1936 übernahm gemeinsam mit dem bekannten Fotografen Hein Gorny (1904-1967) die Wohnung der ins Exil gegangenen jüdischen Fotografin Lotte Jacobi (1886-1990) auf dem Kurfürstendamm 35, Berlin. Gremmler publizierte 1939 (im Verlag „Das Fischernetz“ Berlin) den Fotoband „Männer am Netz- mit Dampfer und Kutter auf Frischfisch und Krabbe“ Text von Hans A. Keune. Gremmler ging als Kriegsberichterstatter 1939 nach Polen. In den ersten Tagen nach dem Einmarsch in Polen kam Gremmler durch einen tragischen Unfall ums Leben. (vergl. auch [https://de.wikipedia.org/wiki/Karl\\_Theodor\\_Gremmler](https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Theodor_Gremmler))



Heinrich und Heinz Oetken (Fotograf unbekannt)

Berthold Goedeke und Heinrich Oetken waren inzwischen Mitglieder der NSDAP und man diente sich auch als Betrieb dem NS-Staat an. 1937 zeichnete das „Amt für Schönheit der Arbeit“ die „Ogo Kaffeerösterei Oetken & Goedeke und Karl Wilhelmi“ 1937/38 als Nationalsozialistischen Musterbetrieb aus (Motto: 1937: „Saubere Menschen im sauberen Betrieb“ und 1938: „Gesunde Luft im Arbeitsraum“). Gleichzeitig konnte sich der Betrieb über die Verleihung der „Goldenen Fahne der Deutschen Arbeitsfront“ freuen<sup>403</sup>.



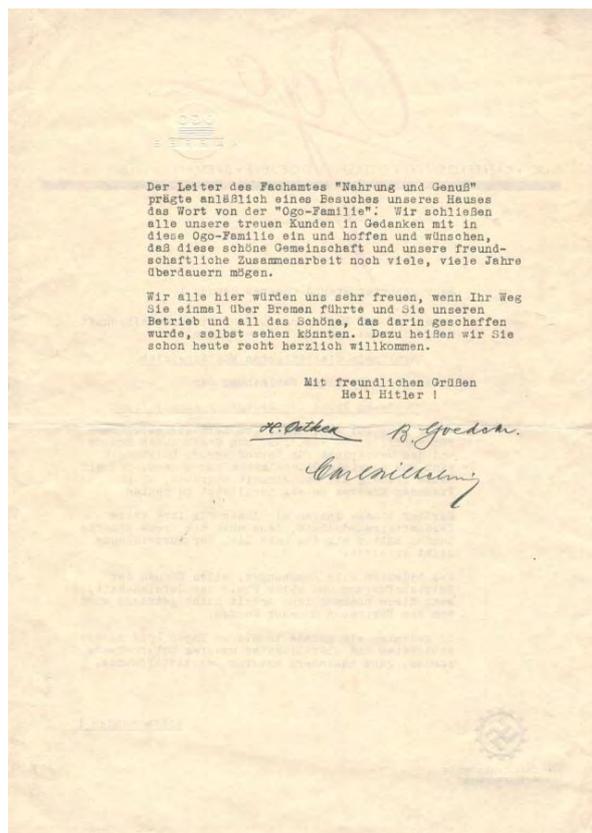
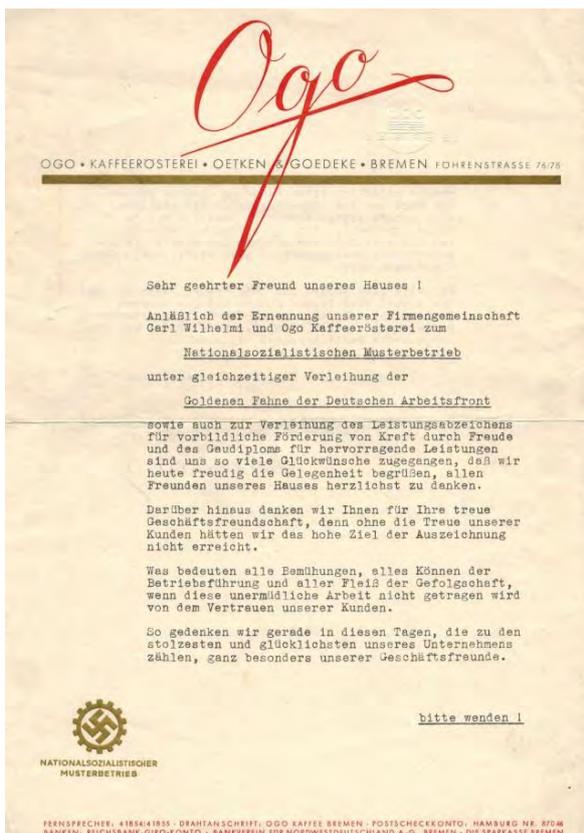
Nationalsozialistischer Musterbetrieb“, die Goldene Fahne der DAF (Bildarchiv Steinbrecher)



<sup>403</sup> Die Deutschen Arbeitsfront (DAF) schrieb ab 1936 jährlich Wettbewerbe aus, um die "Bestgestaltung" der Arbeitsplätze zu ermitteln: Wer aus dem so genannte "Leistungskampf der deutschen Betriebe" auf Reichsebene siegreich hervorging, wurde jeweils am 1. Mai von Hitler als "nationalsozialistischer Musterbetrieb" ausgezeichnet und durften die Goldene Fahne der DAF führen. Bis 1940 wurden 297 Betriebe ausgezeichnet. Mit Beginn des Krieges verlor diese Aktion an Bedeutung.



Oetken und Goedeke mit dem Emblem des NS-Musterbetriebs am Revers  
(Foto: Karl Theodor Gremmler)



**Werbeschreiben mit dem Hinweis auf den NS-Musterbetrieb**

In dieser Zeit waren die Spuren der einstigen Nutzung als Automobilfabrik gänzlich getilgt. Die Gebäudefassade war weiß gestrichen, Markisen über den Fenstern und auch die Betriebsräume rühmte die Firma als „Schön und sauber wie ein Wohnraum. Die Röstmaschinen sind blank und frei von Staub und Schmutz. Spiegelblank ist auch der Fußboden, der täglich gebohrt wird. Der Kaffee fällt nach dem Rösten in die darunter befindlichen Silos und Fließanlagen und kommt in

dem ganzen Arbeitsprozess (Mischerei, Verleserei, Abpackerei, kurz vom Rösten bis zum Versand) mit Menschenhänden nicht in Berührung.“<sup>404</sup>



**OGO-Kaffeefabrik, Karl Wilhelmi Zigarren Betriebsgebäude um 1938 (Fotos: Karl Theodor Gremmler)**



**Mischen und Rösten der Kaffeebohnen (Fotos: Karl Theodor Gremmler)**



**Sortierung der Kaffeebohnen (Foto: Karl Theodor Gremmler)**



**Verpacken des Kaffees (Foto: Karl Theodor Gremmler)**

Über das Hauptkontor hieß es: „Eine große Anzahl Fenster sorgen für Licht und Luft. Blumen auf den Arbeitsplätzen, Bilder an den Wänden, ein langer roter Läufer, frische, helle Farben machen

<sup>404</sup> Die Zitate stammen von Texten der Fotodokumentation des Fotografen Karl Theodor Gremmler für die Ogo-Kafferrösterei (Dokumentation des Ogohauses)

den Raum trotz seiner Größe wohnlich. Die nach den Richtlinien der DAF zweckmäßig angelegten Beleuchtungskörper sorgen für angenehmes, gutes Licht bei der Arbeit.“



**Kundenbetreuung (Foto: Rudolf Stickelberger)**



**Buchhaltung (Foto: Rudolf Stickelberger)**

In der Zeit um 1937 arbeiteten bei Ogo/Wilhelmi über 400 Personen. Allein 60 Frauen waren damit beschäftigt, die Kaffeebohnen nach Größe und Farbe zu sortieren. Räumlich weit auseinander gelegen sind Lager und Versand von Zigarren, um in den jeweiligen Abteilungen einen „unverfälschten Geruch“ zu haben.



**Zigarrenlager (Foto: Karl Theodor Gremmler)**



**Zigarrenversand (Foto: Karl Theodor Gremmler)**

Insbesondere die Probierküche lag abseits jeglicher Lager- und Produktionsräume. In ihr wurden neue Mischungen von speziell ausgebildeten Verkostern getestet.



Verkosten des Kaffees

OGO-Wilhelmi konnten zunehmende Umsätze verbuchen, allein 7 Kaffeesorten hatte die Firma im Programm. Außer Kaffee und den unterschiedlichen Zigarrensortern bot Ogo/Wilhelmi auch Tee, Kakao, Schokolade und Pralinen in seinen Versandkatalogen an. Besonders beliebt waren vom Betrieb zusammengestellte Geschenkpakete oder Weihnachts- und Osterkörbe, die im Auftrag von Schenkwilligen an die jeweiligen Empfänger versandt wurden.

*Der Ogo*  
**WEIHNACHTSKORB**  
ist wie ein „Taschenschatz“. Der schön gefüllte Korb enthält eine kleine Auswahl guter Sachen, die es bei der Ogo gibt. Für Sie selbst und für Geschenke.

Wenn Sie jemand eine besondere Freude bereiten und zugleich praktisch-schicken möchten und nicht weiß, wofür Sie sich entscheiden sollen, dann ist dieser Korb die Richtige.

Auf Wunsch senden wir den Geschenkkorb auch direkt von hier aus an jede Adresse, die Sie uns aufgeben, ohne daß Ihnen dadurch irgendwelche weiteren Unkosten entstehen.

**WEIHNACHTSKORB**  
Reichhaltig und fein ist der Inhalt: 500 gr. Weihnachtskaffee (Nr. 3) - 250 gr. Kakao (Nr. 40) - 250 gr. Putsch-Obstler-Lebkuchen (Nr. 125) - 250 gr. Marzipan (Nr. III) - 250 gr. Kokos-Pralinen (Nr. 90) - 1 Tafel Edel-Vollmilch (Nr. 84) - 1 Tafel Tafel-Schokolade (Nr. 73) - 1 Dose Vollmilch-Bonbons (Nr. 105) - 1 Knabberkäse (Nr. 118)  
Alles für RM. 9.80 (Korbpreis inbegriffen)

RM **9.80**

**VERSANDANGABEN:**  
Portofreiheit gilt für alle Sendungen im Werte von RM 8.- an. Garantie: Über die gesetzliche Gewährleistungspflicht hinaus übernehmen wir die Verpflichtung, die Ware bei Nichtgefallen innerhalb 8 Tagen unentgeltlich zurückzunehmen od. umzutauschen. Zahlung: Bei Nachnahme oder Vorauszahlung (Postcheckkonto Hamburg 870 46) und Bezahlung innerhalb 8 Tagen wird ein Bezugsantrag von 3 Proz. gewährt. Besteller, die uns keinen Titel oder deren Status uns genügend Sicherheit bietet, erhalten auf Wunsch ein Ziel von 1 Monat. Aufträge ohne Angabe einer Zahlungsart werden unter Nachnahme ausgeführt. Zahlungs- und Erfüllungsort ist Bremen.

**OGO KAFFEE RÖSTEREI**  
Oetken & Goedeke · Bremen  
(IN GEMEINSCHAFT MIT DER FIRMA CARL WILHELMI)

Aus einer Werbebroschüre (wohl 1936)

Um Bestellungen und Versand bearbeiten zu können, saßen mehr als hundert Frauen an ihren Schreibmaschinen oder arbeiteten in der Buchhaltung. Die Geschlechterverteilung war nahezu ausgewogen: während die Frauen Kaffee sortierten oder in den verschiedenen Büros saßen, bedienten die Männer die Röstmaschinen, hatten leitende Positionen inne, waren als Lagerarbeiter beschäftigt oder stellten im Versandraum als Packer die Pakete zusammen. Dazu heißt es:

„*Laufendes Band, auf dem die fertigen Pakete zur Postabfertigung rollen. Lauferei und Schlepperei mit Paketen fallen weg. An jedem Arbeitsplatz hängen die Bindfäden genau nach Maß*

für die verschieden großen Pakete zugeschnitten.“ Mehrmals täglich rollten die Paketwaren der Reichspost vollbeladen vom Hof.



Versandraum (Foto: Karl Theodor Gremmler)



Versandraum (Foto: Walter Cüppers<sup>405</sup>)

Nach diesen arbeits- und erfolgreichen Aufbaujahren kam es zum Zerwürfnis zwischen Oetken und Goedeke. Am 31. Dezember 1938 wurde die Gesellschaft aufgelöst und Heinrich und Heinz Oetken verließen gegen Auszahlung ihres Betriebsanteils die Firmengemeinschaft<sup>406</sup>. Der Streit um die Höhe der Abfindung zog sich hin, erst gegen Mitte des Jahres 1942 wurde mit Hilfe des Gerichts ein Vergleich gefunden<sup>407</sup>. Die Firma OGO und Carl Wilhelmi wurde nun alleinverantwortlich von Berthold Goedeke geleitet. Am 17. Juni 1939 wurde daher der Firmenname in „Ogo Kaffeerösterei Berthold Goedeke“ umgeändert.

Mit dem Beginn des Krieges musste wegen der Lieferprobleme von Rohkaffee das Rösten von Kaffee eingestellt werden, der Firmenteil „OGO-Kaffee-Handelsgesellschaft“ ruhte, der größte Teil der Belegschaft wurde entlassen, die Röst- und Sortiermaschinen wegen drohender Bombenangriffe abgebaut und ausgelagert. Lediglich der Versand von „Carl Wilhelmi- Zigarren“ wurde nahezu über die gesamte Dauer des Krieges aufrechterhalten. Berthold Goedeke fand während der kriegsbedingten Produktionspause bei der „Reichsgruppe Handel“ in Berlin ein für ihn ungewohntes Betätigungsfeld.

Im Verlauf des Krieges wurden zunehmend Zwangsarbeiter bei den noch verbliebenen Firmen im Hastedter Industriegebiet für die Kriegsproduktion eingesetzt. Während Fremdarbeiter aus Osteuropa völlig rechtlos und in bewachten Barackenlagern, wie das am Rosenberg (Osterdeich) untergebracht waren, wurde den „Fremdarbeitern“ aus Holland, Belgien und Frankreich das Recht zugestanden, in festen Gebäuden wohnen zu dürfen. So lebten in den leerstehenden Räumen von OGO 645 West-Fremdarbeiter<sup>408</sup> die in den nahe gelegenen Goliath-Werken von Carl F.W. Borgward und in den Lloyd-Dynamowerken arbeiteten.

---

<sup>405</sup> Walter Cüppers fotografierte während des Krieges im Auftrag des Bremer Senates die Kriegsschäden

<sup>406</sup> Heinrich Oetken gründete nach seinem Ausscheiden bei OGO die Firma „H. Oetken Kaffeerösterei“ Heinz Oetken fiel im Krieg und sein Bruder Hans Oetken übernahm die Firma vom Vater.

<sup>407</sup> So schreibt Berthold Goedeke an seinen einstigen Prokuristen Hans Küchelmann: „...obwohl ich H. O. (d.i. Heinrich Oetken, Anm. des Verfassers) ein immerhin großzügiges Angebot gemacht habe, hat er es doch abgeschlagen, und bei seiner Einstellung ....ist damit zu rechnen, daß er keine Ruhe gibt und auch das Letzte noch herauszuholen versucht,“

<sup>408</sup> Susanne Engelbertz: Heimatgeschichtlicher Wegweiser zu Stätten des Widerstandes und der Verfolgung 1933-1945 Band 6 Bremen. Stadt Bremen, Bremen Nord, Bremerhaven Seite 56



**Bombenschäden nach dem 12. Oktober 1944  
in der Föhrenstraße mit dem OGO-Haus im Hintergrund**<sup>409</sup>

Die ersten Kriegsjahre überstand das Gebäude nahezu unbeschadet. Erst die schweren alliierte Bombenangriffe vom 12. Oktober 1944 und 22. April 1945 auf das Hastedter Industriegebiet zwischen Weser und Pfalzburger Straße führten zu einer 80prozentigen Zerstörung der Bausubstanz. Da während des Krieges ohnehin kein Kaffee geröstet wurde, erschien ein Wiederbeleben der Produktion zunächst als illusorisch. Zu sehr war das Gebäude zerstört, und noch schien es unmöglich, wieder Rohkaffee importieren zu können. Auch war Berthold Goedeke durch seine Tätigkeit in Berlin kaum noch mit den örtlichen Bedingungen vertraut, so dass er seinen Prokuristen Jacob Fehrenz mit der Verwaltung der Bauruine betraute.

## **Focke-Wulf Flugzeugbau**

Bremen ist ein bedeutender Standort der Luft- und Raumfahrt. Schon 1909 gab es Pläne zur Errichtung eines Luftschiffhafens, die – wie viele innovative Unternehmungen in Bremen - vom Norddeutschen Lloyd angeregt und zum Teil umgesetzt wurden. Doch erst nach Ende des Ersten Weltkrieges beschloss der Bremer Senat die Errichtung eines Flughafens auf dem Neuenlander Feld.

Ebenfalls 1909 unternahm der Flugpionier Henrich Focke (1890-1979) Flugversuche mit einem Gleiter. 1910 richtete er am Rande des Flughafens eine Werkstatt zum Bau seiner Fluggeräte ein, 1912 erhob sich erstmals das von Focke entwickelte Motorflugzeug A4. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs stoppte Fockes Weiterentwicklung von Flugzeugen. Übrig blieb 1914 als sechster Entwurf ein Rohbau des A6. Nach dem Krieg untersagte der Versailler Vertrag die Entwicklung und den Bau von Fluggeräten aller Art. Dessen ungeachtet, arbeiteten Heinrich Focke und Georg Wulf (1895-1927) im Keller ihres Wohnhauses an einer Neukonstruktion des 1914 gebauten Flugzeuges. Am 24. Oktober 1923 gründeten die Beiden zunächst die „Bremer Flugzeugbau A.G.“, die schon kurze Zeit später in „Focke-Wulf Flugzeugbau AG“ umbenannt wurde.

---

<sup>409</sup> Foto: Walter Cüppers. StaB 4,77-Fotos-348 7 Föhrenstraße



## FOCKE-WULF

Firmenlogo von Focke-Wulf

Die Gründer der Aktengesellschaft waren die Kaufleute Otto Bernhard, Otto Schurich und Ludwig Roselius sowie Henrich Focke für die Konstruktion, Georg Wulf für den Test der Flug-geräte und Werner Kaufmann als Kaufmännischer Leiter. 1924 entstand mit der A16 das erste serienmäßig produzierte Verkehrsflugzeug. Die steigende Nachfrage erforderte eine Vergrößerung der Fabrik. 1926 bezog die man die Hallen einer neuen Fabrik nahe dem Flugplatz und fertigte unterschiedliche Flugzeugtypen. Bei der Erprobung einer dieser Neuentwicklungen stürzte Georg Wulf am 29. September 1927 ab und kam dabei zu Tode.



**Die Focke-Wulf A16 auf dem Bremer Flugfeld (1924)**

Auf Druck der Reichsregierung fusionierten die Focke-Wulf Werke 1931 mit den Albatros Flugzeugwerken in Johannisthal bei Berlin. Durch den Zusammenschluss strebte die Regierung die noch geheime Vorbereitung zur Luftrüstung an.

Am 1. November desselben Jahres trat der Flugzeugbauer Kurt Tank (1898-1983) in die Focke-Wulf Werke ein.



Kurt Tank (1941)

Foto: Bundesarchiv, Bild 183-L18396 / CC-BY-SA



Henrich Focke

Nach Hitlers Wahl zum Reichskanzler am 30. Januar 1933 wurden die Weichen für eine massive Aufrüstung der Streitkräfte und auch der Luftwaffe gestellt. Der zum Reichskommissar für Luftfahrt ernannte Hermann Göring forcierte die Umstrukturierung der deutschen Luftfahrtindustrie in Richtung dieser Aufrüstung, die insbesondere nach dem Austritt Deutschlands aus dem Völkerbund im Oktober 1933 beschleunigt werden sollte.

Schon im Sommer 1933 musste Henrich Focke auf äußerem Druck die Leitung des von ihm gegründeten Werks verlassen, und der linientreue Kurt Tank wurde alleiniger Technischer Direktor. Focke erhielt aber die Erlaubnis, seine bereits 1931 begonnene Entwicklung eines Drehflüglers fortzusetzen. Focke gilt damit als Erfinder des Hubschraubers.

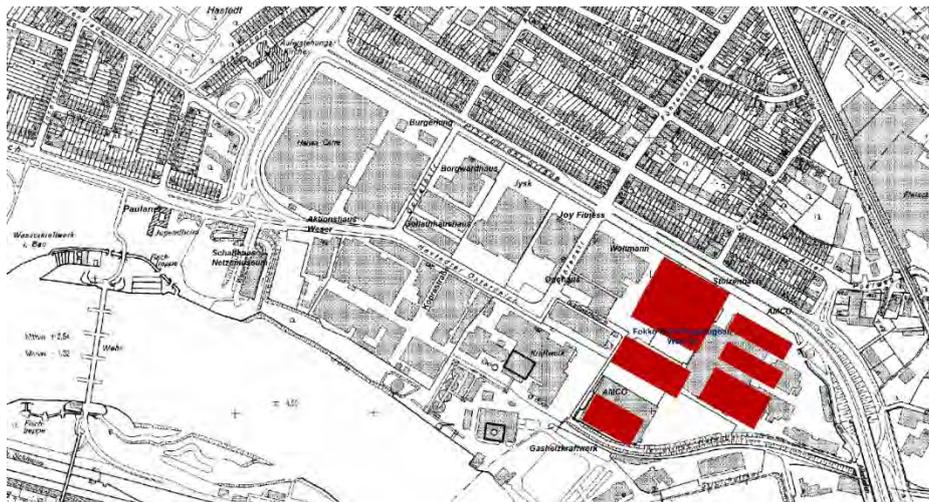
Das Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht vom 16. März 1935 hob faktisch die militärischen Bestimmungen des Versailler Vertrages auf. Die Reichsregierung beschloss unter anderem die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und die Überführung der Reichswehr in die Wehrmacht. Als Teileinheiten wurden Heer, Luftwaffe und Marine unter dem Dach der Wehrmacht vereinigt.

Das NS-Regime strebte die Vormachtstellung Deutschlands in Europa an. So kam es unmittelbar nach Verabschiedung des Gesetzes zur Vergrößerung des Heeres von 10 auf nunmehr 36 Divisionen. Auch Hermann Göring setzte auf einen rasanten Ausbau der Luftwaffe. Das bedeutete gleichzeitig, dass die Flugzeugindustrie ihre Produktion erheblich ausbauen musste. Das Reichluftfahrtministerium unterstützte den Neu- oder Ausbau von Flugzeugfabriken großzügig mit finanziellen Mitteln. Betrug die Zahl der Arbeitskräfte in der Flugzeugbauparte 1934 noch 16.870, so schwoll sie 1935 auf 59.600 und 1936 sogar auf 110.600 an.



Wilhelm Gieschen (Foto: Peter Kurze)

## Focke Wulf in Hastedt



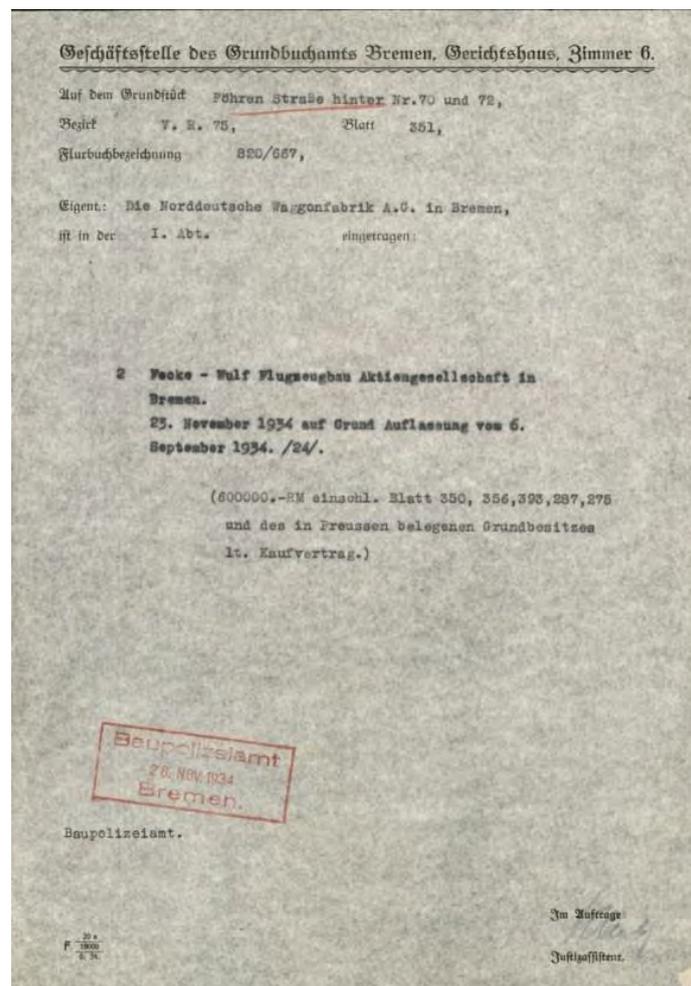
Auch die Focke-Wulf Flugzeugbau AG setzte auf Expansion und übernahm in dem Zusammenhang am 23. November 1934 für 400.000 RM das ehemalige, 72.506qm große Gelände der Norddeutschen Waggonfabrik in Hastedt als Werk II.<sup>410</sup> Im Zuge der Baumaßnahmen wurde die Gebäudefläche auf insgesamt 26.975qm erweitert. Dieser von Wilhelm Gieschen<sup>411</sup> geleitete Betrieb konnte auf das arbeitslose Fachpersonal zurückgreifen, dass durch die Schließung oder Verkleinerung von Betrieben in Hastedt und Hemelingen zur Verfügung stand. Nach Ausstattung der Fabrikhallen wurden im Werk II schon wenige Monate später die ersten Flugzeuge produziert. Neben der Produktion richtete man auf dem Betriebsgelände eine Umschulungswerkstatt als Militärtechnische Vorschule ein.

<sup>410</sup> 1937 folgte der Aufbau des Werkes III in Hemelingen und in Sebaldsbrück die Fliegertechnische Vorschule

<sup>411</sup> Wilhelm Gieschen (1908-1991) studierte nach seiner Lehre bei Hansa-Lloyd am Bremer Technikum Maschinenbau. Als begeisterter Segelflieger ging er als Ingenieur zur Focke-Wulf Flugzeugbau AG. 1940 leitete er das Focke-Wulf-Werk in Cottbus. 1949 ging er zu den Goliath-Werken in Hastedt und anschließend zu den Lloyd Werken in Bremen-Neustadt und schließlich als Betriebsleiter zu Borgward in Sebaldsbrück. 1961 wechselte er in den Vorstand von BMW.



Focke-Wulf Fw 190 von Kurt Tank ab 1939

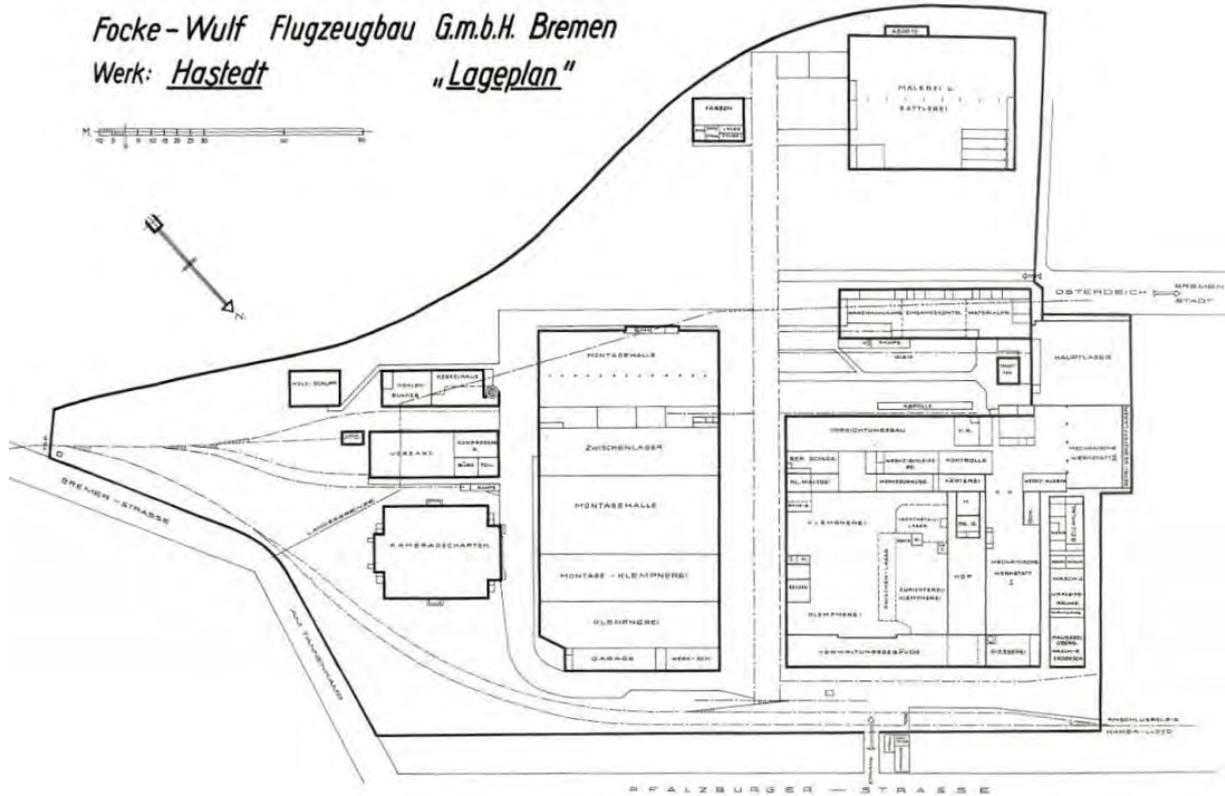


Dokument über den Kauf des Grundstückes  
 Föhrenstraße 72/74<sup>412</sup>

Obwohl schon 1934 ein von Henrich Focke entwickelter Hubschrauber abhob, erkannten Firmenleitung und Aktionäre nicht das richtungsweisende Konzept dieses Fluggerätes. Als ihm zunehmend jegliche Unterstützung versagt wurde, zog sich Focke im Frühjahr 1937 völlig aus der Firma zurück. Mit dem Kunstflieger Gerd Achgelis gründete er in Hoykenkamp bei Delmenhorst

<sup>412</sup> StaB 4,125/1-2943

das Werk "Focke-Achgelis & Co". Dort widmete er sich auch weiterhin seinem Ziel, die Entwicklung von Hubschraubern voranzubringen.



Focke-Wulf Flugzeugbau Werk III in Hastedt 1936/37 (Alt-Archiv Focke-Wulf bei Airbus)



Produktion von Flugzeugteilen

Zusätzlich zum Stammwerk am Flughafen und dem Werk in Hastedt entstand 1937 ein weiteres Werk in Hemelingen, in dem auch die Ausbildungswerkstatt untergebracht war. Zeitgleich wurde eine „Fliegertechnische Vorschule“ Oslebshausen<sup>413</sup> eingerichtet, in der Militärschüler für die Luftfahrtindustrie ausgebildet wurden.

Um Wohnraum für die Mitarbeiter anzubieten, und um die Arbeitskräfte zu binden, ließ die Werkleitung 1937/38 an der Straße Auf der Hohwisch auf der sogenannten „Bischofswiese“ eine

<sup>413</sup> Nach anderen Veröffentlichungen in Sebaldsbrück <https://www.geschichtsspuren.de/forum/viewtopic.php?t=19302>

Siedlung für ihre Beschäftigten bauen<sup>414</sup>. In Erwartung eines bevorstehenden Krieges wurden in den Kellern der Häuser Luftschutzräume eingebaut. Das Wohnrecht in der Siedlung war an die Arbeitsverträge mit Focke-Wulf gebunden, beim Verlust der Arbeit wurde auch der Mietvertrag gekündigt.



**Focke-Wulf-Siedlung in Hastedt**

Nachdem bereits 1936 die Aktiengesellschaft in eine GmbH umgewandelt wurde, erhöhten die Gesellschafter in Erwartung einer steigenden Produktion durch einen zu erwartenden Krieg am 14. Juni 1938 das Stammkapital auf 2,5 Millionen und nochmals am 20. September 1938 auf 5 Millionen Mark. Mit Kriegsbeginn mussten zahlreiche Werksangehörige an die Front, der Personalknappheit suchte man zunächst durch angeworbene Facharbeiter aus den Westeuropäischen Staaten entgegenzuwirken, während des Krieges griff man zunehmend auf Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter aus ganz Europa zurück.

	1942	1943
Kriegsgefangene	98	
Ostarbeiter	611	2.072
Ausländer	3.258	6.900

Die Gefahr von feindlichen Luftangriffen vor Augen ging man schon seit Beginn des Krieges auf Anordnung des Rüstungsministeriums daran, die räumliche Konzentration von kriegs-wichtigen Produktionszweigen aufzuheben und kleinere Teilfabriken weit ab vom Mutterwerk in weniger gefährdete Regionen aufzubauen. So verlagerte man Teile der Flugzeugproduktion nach Cottbus und Sorau. Gleichzeitig wurde mit dem Bau eines großen Werkes in Posen begonnen. Auch Kurt Tank und die gesamte technische Direktion verließ Bremen und richtete sich in Bad Eilsen ein, lediglich die kaufmännische Verwaltung blieb in Bremen. Im Zuge dieser Neustrukturierung wurde die Fertigung von Flugzeugen aus Hastedt abgezogen, und ein großer Teil des Betriebsgeländes ab Herbst 1942 an die Weser-Flugzeugbau GmbH vermietet. Ab 1943 diente das Hastedter Betriebsgelände in erster Linie dazu, beschädigte Flugzeuge auszuschlachten und die ausgebauten Teile in die Produktion zurückzuführen.

<sup>414</sup> Es entstanden 65 Fünffamilien- und 17 Sechsfamilienhäuser sowie ein Haus mit drei Wohneinheiten. Für eine Dreizimmerwohnung musste 1936 monatlich 48RM Miete entrichtet werden. Ab 1949 werden die Wohnungen der „Focke-Wulf-Siedlung“ von der GEWOBA verwaltet und vermietet.



**Spitzbunker „Winkel“ auf dem Betriebsgelände von Focke-Wulf  
13.10.1944<sup>415</sup>**

Zum Schutz der zugangsberechtigten (Deutsche Betriebsangehörige, Fremdarbeiter aus Holland, Belgien und Frankreich)<sup>416</sup> wurden noch vor Kriegsbeginn auf dem Betriebsgelände drei markante Spitzbunker der Bauart „Winkel“ errichtet<sup>417</sup>. Aber auch sie erfüllten nicht die in sie gesetzten Hoffnungen, ein Volltreffer alliierter Sprengbomben forderte fünf Menschenleben.



**Zerstörung der Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH in Hemelingen und Hastedt (1945) Am linken Bildrand das Hastedter Kraftwerk (in: Australian War Memorial Documentation; Archiv Netzemuseum, Bremen)**

<sup>415</sup> Fotograf: Köster StaB 4,77-1-Fotos-4678

<sup>416</sup> Fremdarbeitern oder Kriegsgefangenen auf Osteuropa wurde der Zugang zu festen Bunkerbauten untersagt.

<sup>417</sup> Der Unternehmer Leo Winkel (1885-1981) ließ diesen Bunkertyp am 18. September 1934 als Patent (Nr. 658344) beim Reichpatentamt registrieren. Vergl. auch <http://www.geschichtsspuren.de/artikel/28/103-bunker-luftschutzturm.html>

Insbesondere die schweren Bombenangriffe vom 26. September, 12. Oktober 1944 und dem 22. April 1945 trafen große Teile des Hastedter Industriegebietes, darunter auch die Gebäude des Werk II von Focke-Wulf, das zu 90% zerstört wurde.<sup>418</sup> An einen Wiederaufbau war nicht mehr zu denken, denn schon am 25. April 1945 gegen 12:30 erreichten britische Truppen die Föhrenstraße und damit auch das einstige Focke-Wulf-Betriebsgelände.



**Britische Truppen besetzen das Hastedter Industriegebiet am 25. April 1945<sup>419</sup>**

Das vorrangige Ziel von Wilhelm Kaisen, dem ersten Nachkriegsbürgermeisters von Bremen, war der schnellstmögliche Wiederaufbau Bremen durch einen Schulterschluss aller vorhandener politischen und wirtschaftlichen Kräfte, wobei es zunächst um die Schaffung von Wohnraum und die Bereitstellung lebensnotwendiger Produkte ging.

Flugzeugfabriken, wie die Focke-Wulf Werke waren von den Aufbauplänen ausdrücklich ausgenommen.

Das Potsdamer Abkommen vom 2. August 1945 enthielt den Passus: „...die Herstellung in Deutschland und der Besitz, die Unterhaltung oder der Betrieb durch Deutsche von Flugzeugen aller Art oder irgendwelcher Bestandteile davon.....sind verboten.“

Das bedeutete auch, dass die Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH abgewickelt werden sollte. Nachdem die Werksleitung von der amerikanischen Militärverwaltung im Mai kaltgestellt und durch einen Aufsichtsrat ersetzt wurde, erfolgte am 15. Juli 1946 die Entlassung von Werner Neumann, Kurt Tank und Hans Schubert, die bis dahin noch als Vorstand der Gesellschaft eingetragen waren.<sup>420</sup>

Die Militärregierung erteilte am 4. August 1945 die Genehmigung, auf dem Hastedter Gelände von Focke Wulf in beschränktem Umfang wieder produzieren zu dürfen. Da das Potsdamer Abkommen die Flugzeugproduktion ausschloss, wurde das Gelände 1946 an die neu gegründete „Hansa Waggonbau GmbH“ vermietet, die zunächst beschädigte Straßenbahnen und Eisenbahnwaggons reparierte.

Am 24. Mai 1947 schloss der Bremer Senat einen Vertrag mit der Focke-Wulf GmbH in Hastedt einen Vertrag über die Auflösung dieses Werkes. Im Vertragstext heißt es unter anderem:

*„Die Freie Hansestadt Bremen hat von der Militärregierung den Auftrag erhalten, die Räumung der Anlagen der Firma Focke-Wulf GmbH, Bremen-Hastedt vorzunehmen. Die Freie Hansestadt Bremen, vertreten durch den Senator für Wirtschaftsforschung und Außenhandel übertrug die Durchführung dieses Auftrags der Firma Focke-Wulf GmbH in Bremen Hastedt.“ und weiter „Sämtliche unter den Räumungsauftrag fallende Gegenstände sind sorgfältig und sachgerecht*

<sup>418</sup> Verheerend wirkte sich die Bombardierung vom 12. Oktober 1944 aus. Die 588 Spreng- und 107.820 Brandbomben zerstörten das Werk 2 von Focke Wulf in Hastedt zu 90%.

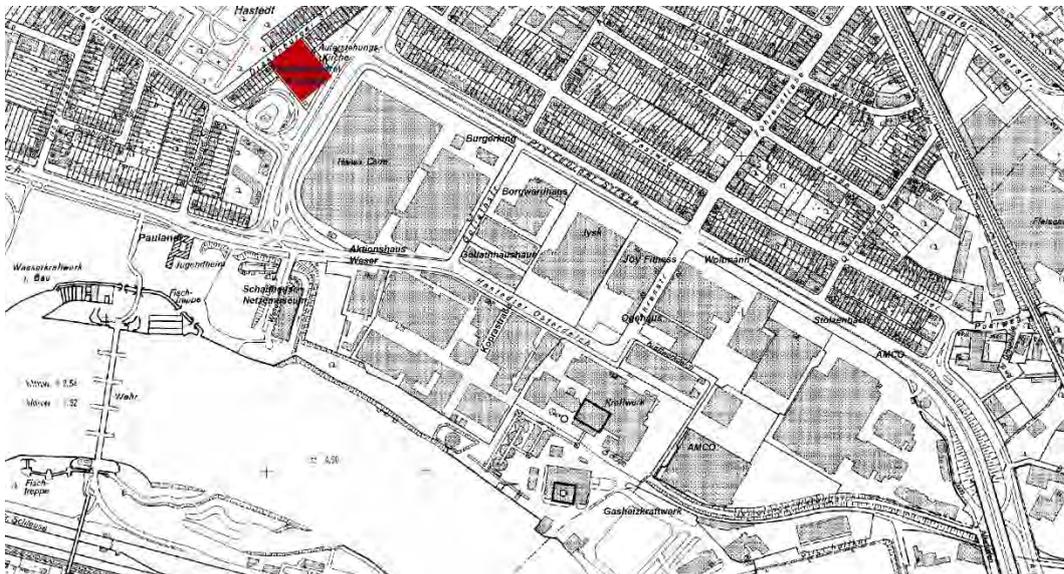
<sup>419</sup> Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte a.a.O

<sup>420</sup> Kurt Tank setzte sich im November 1947 unter dem Namen Pedro Mattis über Dänemark nach Argentinien ab.

abzubauen und zu zerlegen, zu markieren, konservieren und zu verpacken, wie es der ordnungsmäßige Versand erfordert, und außerdem so zu kennzeichnen, daß eine Wiederverwendung an anderem Orte keinerlei Schwierigkeiten in der Montage bereitet<sup>421</sup>“

Am 12. Mai 1948 forderte die Abwicklungsstelle von Focke-Wulf vom Bremer Senator für Finanzen neben einem Zahlungsausgleich den Wiederaufbau des nun von Hansa-Waggon GmbH genutzten Hastedter Werkes zu genehmigen. Dem Antrag wurde zwar stattgegeben, aber das Grundstück wurde nicht wieder übernommen, in Hastedt wurden nie wieder Flugzeuge gebaut, der Bau von Segelflugzeugen und dem Lizenzbau von Piaggio fand auf dem Gelände am Flughafen statt. Die Abteilung Raumfahrt ging 1961 in das Unternehmen ERNO ein. Nach der Fusionierung von Focke-Wulf mit der Weser-Flugzeugbau GmbH wurde das Unternehmen 1963 in Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) umbenannt. Später gingen die Firmenanteile an die EADS und schließlich an AIRBUS.

## Großwäscherei Hayungs



Die Erste Dampfwascherei Johann Christoph Hayungs befand sich in der Geestemünder Straße 11. Im November 1907 übertrug Hayungs seinen Betrieb an Richard Constanz Günther Lentz, der die Wascherei zunächst unter dem alten Firmennamen weiterführte.

<sup>421</sup> Zitat in Thiel, Focke-Wulf Seite 244



Original amerikanische  
**Neu-Wäscherei und  
Feinbügel-Anstalt**

für Kragen, Manschetten, Vorhemden  
und Oberhemden.

Neuestes und garantiert schonendstes Verfahren am Platze.

**J. C. Hayungs**

Geestemünderstr. 11 \* Fernsprecher 3066

Dampfwaschanstalt, Rasenbleiche, Klanderei,  
Gardinenwäscherei

**Annahme aller Sorten Wäsche.**

Werbung der Wäscherei Hayungs (1906)<sup>422</sup>

Am 1. Februar 1910 gründete Hayungs Ehefrau Anna mit dem Kaufmann Johann Mönlich einen neuen Dampfwaschereibetrieb<sup>423</sup>. Schon am 8. März des gleichen Jahres wurde die Firma wieder gelöscht, nachdem der Gesellschafter Mönlich ausgeschieden war.

Anna Hayungs ließ die Wäscherei nun unter dem Namen „Groß-Wäscherei Anna Hayungs“ ins Handelsregister eintragen.

Am 18. Juli 1913 schloss der Kaufmann Georg Duisenberg mit Anna Hayungs<sup>424</sup> einen Kaufvertrag über den Erwerb des Grundstückes an der Drakenburger Straße 36 (vormals 26) mit der Auflage, das Anna Hayungs sämtliche Handfesten (Hypotheken) von über 101.000 Mark zu übernehmen hatte<sup>425</sup>.

Im Bremer Adressbuch von 1914 wird erstmals die Dampfwascherei Hayungs mit Anna Hayungs als Geschäftsführerin mit der Adresse in der Drakenburger Straße 36 erwähnt.

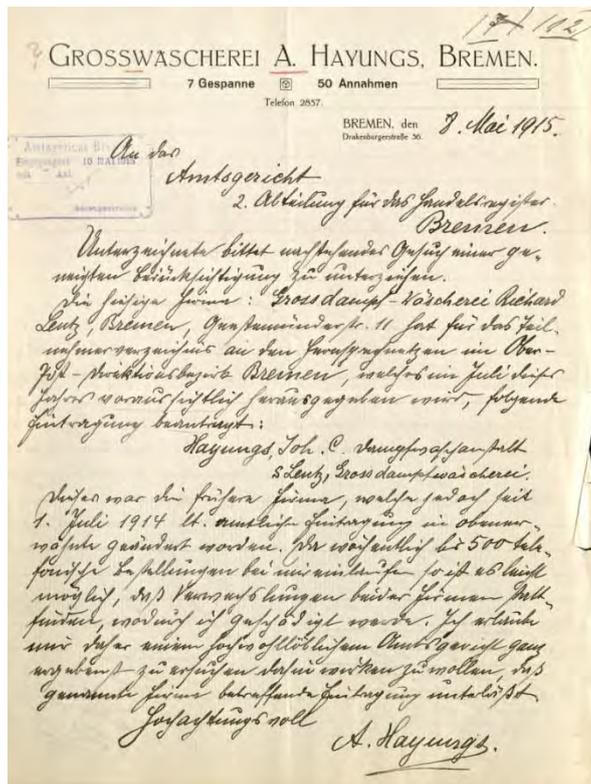
---

<sup>422</sup> StaB- „Altbremen“ Bildbände Ae-26aks 1906 Seite 66 Weihnachtsgabe des Hauschild Verlags Bremen

<sup>423</sup> StaB 4,75-5-1150 Handelsregister Hayungs (Fol. 419-D-221 und 428, Firmenakte G387)

<sup>424</sup> Anna Hayungs, geb. Bollmann war die Ehefrau des Wäschereibesitzers Johann Christoph Hayungs,

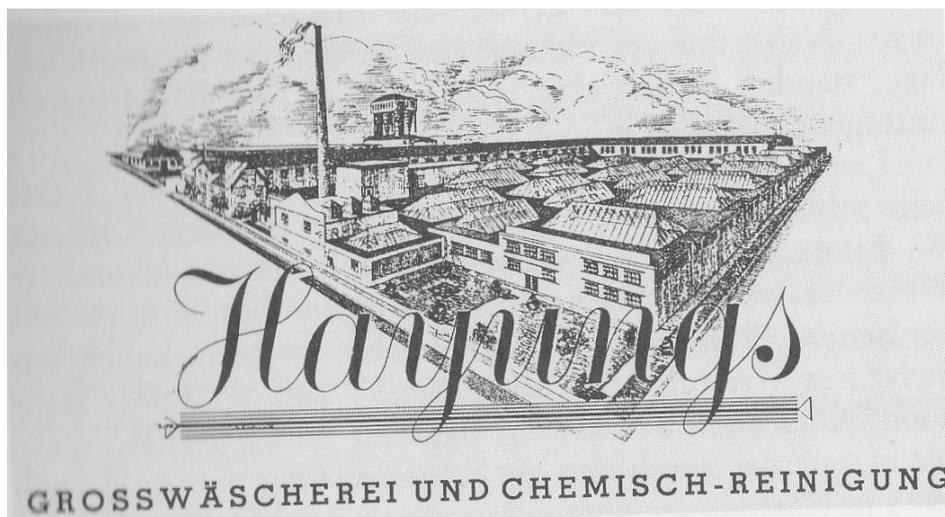
<sup>425</sup> Die Grundstücke rechts und links der Drakenburger Straße 26 waren kurz nach 1910 bereits in kleinere Areale parzelliert.



Schreiben von Anna Hayungs vom 5. Mai 1915) (StaB)

Am 8. Mai 1915 beschwerte sich Anna Hayungs beim Bremer Amtsgericht, dass die Großdampf-  
wäscherei Richard Lentz weiterhin auch mit den alten Firmennamen „Hayungs“ wirbt und  
forderte vom Gericht ein Verbot der Namensnutzung, da ihrer Wäscherei auf diese Weise Kunden  
verloren gingen.

Um entsprechend große Firmengebäude errichten zu können, wurde 1923 mit den Hansa-Lloyd  
Werken ein Grundstückstausch vorgenommen. Frau Hayungs musste laut Kaufvertrag vom  
16.3.1923 einen Ausgleich von 489.000 Mark an die Hansa Lloyd-Werke entrichten. Am 1.  
Oktober 1927 ließ sich Johann Christoph Hayungs als Gesellschafter der oHG. eintragen.



### Das Betriebsklima der Großwäscherei Hayungs

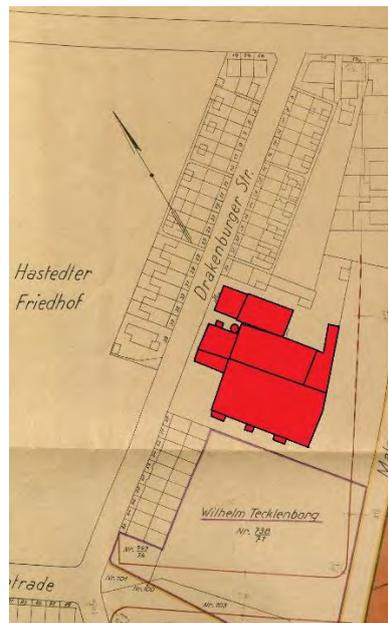
In der 30er Jahren verschlechtert sich das Betriebsklima der Großwäscherei Hayungs  
dramatisch. Insbesondere nachdem Anna Hayungs die Betriebsführung in die Hände ihres  
Adoptivsohns Hans gelegt hat, kam es wie die Bremer Zeitung am 1. November 1935 ausführte zu

verbalen und körperlichen Übergriffen, sowohl von Anna als auch von Hans Hayungs, auch wurden die Arbeiter weit unter Tarif entlohnt.



**Demonstration in Hastedt gegen Hayungs im Juli 1935  
(Abb. In Bremer Zeitung vom 4.7.1935)**

In einer Demonstration gegen Hayungs forderten die aufgebachten Hastedter Bürger, Hans Hayungs die Betriebsführung zu entziehen, auch weil er das Leben eines Playboys führte, während es den Arbeitern schlecht ging. Am 31. Oktober 1935 fand eine „Soziale Ehrengerichtsverhandlung“ statt. Zahlreiche Zeugen belasteten die Betriebsführung von Hayungs schwer. Wegen „Böswilliger Verletzung der Betriebsführerplichten“ wurde Hans Hayungs zu einer Ordnungsstrafe in Höhe von 800RM, und Anna Hayungs zu 400RM verurteilt.<sup>426</sup>



**Lageplan 14.8.1939**

Dessen ungeachtet wurde auch die Großwäscherei Hayungs in die Maschinerie der Kriegswirtschaft eingespannt, indem sie für die Kriegsmarine einen Großteil der Wasch- und Reinigungsaufgaben von Wäsche und Kleidungsstücken übernahm. Um die Aufgaben bewältigen zu können, setzte Hayungs zahlreiche polnische Zwangsarbeiterinnen ein, weil die meisten männlichen Arbeiter als Soldaten eingezogen waren, oder von der DAF (Deutsche Arbeitsfront) in

<sup>426</sup> Artikel in der Bremer Zeitung vom 4.7. 1935 und 1.11.1935

noch kriegswichtige Produktionen versetzt wurden. Die Zwangsarbeiterinnen wurden in Baracken sowohl auf dem Betriebsgelände als auch im Barackenlager am Jakobsberg untergebracht. Was ihre Behandlung betrifft, scheinen die Hayungs nichts aus der Verurteilung von 1935 gelernt zu haben. Auch die polnischen Frauen litten unter der schlechten Behandlung durch die Vorarbeiter und Firmeninhaber, zu der Zeit allerdings ohne Sanktionen! Für den Fall alliierter Luftangriffe wurde für die Polinnen neben dem Betriebsgelände ein „Luftschutzsonderbau“ geschaffen, ein Erdloch, das notdürftig abgedeckt, nur wenig Schutz bot.<sup>427</sup>



**Zerbombtes Hayungs-Gelände nach dem Bombenangriff vom 12. Oktober 1944  
(Foto Walter Cüppers, StaB CD\_117,0000026**

Am 12. Oktober 1944 flogen ca. 250 Alliierte Bomber ihren 138. Luftangriff auf Bremen. Zwischen 11:35 und 11:50 warfen sie 588 Sprengbomben und 110.150 Brandbomben ab. Zahlreiche Polinnen kamen durch einen Volltreffer auf dem Erdbunker ums Leben, in dem sie Schutz gesucht hatten.

Die Großwäscherei an der Drakenburger Straße wurde nach dem Krieg nicht wieder aufgebaut.

---

<sup>427</sup> Vergl: Exkurs Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge in der Zeit des Nationalsozialismus Kapitel „Großwäscherei Hayungs“ S. 322ff



**Zerstörung der Großwäscherei Hayungs am 12. Oktober 1944  
(Foto Walter Cüppers, StaB CD\_117,0000029)**

Die Mauerreste der Fabrik wurden in den 50er Jahren abgetragen. Auf dem Gelände wurden 1959 die Bauten der Evangelischen Auferstehungsgemeinde errichtet. An die getöteten polnischen Zwangsarbeiterinnen erinnert ein Gedenkstein nahe dem damaligen Erdbunker an der Straßenbahn-schleife der Straßenbahnlinie.



**Osterholzer Friedhof, Ehrenfriedhof, Stelen mit den Namen der toten polnischen Frauen (Foto Steinbrecher)**

## Exkurs: Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge in der Zeit des Nationalsozialismus

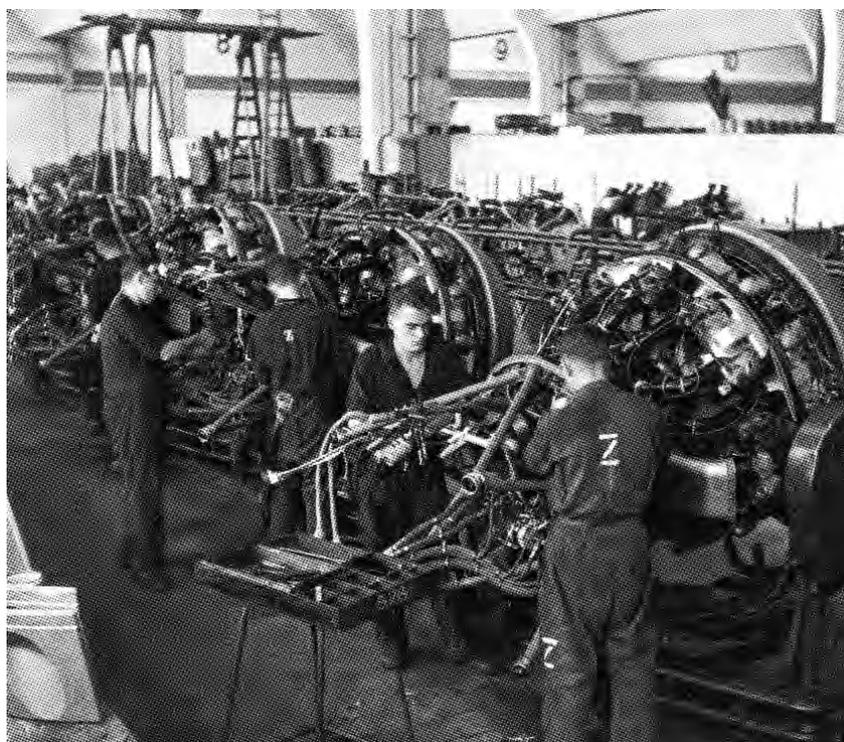
Exkurs: Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge  
in der Zeit des Nationalsozialismus

### Fremd- und Zwangsarbeiter

Schon vor der Machtübernahme der Nationalsozialisten hatten deutsche Großindustrielle ab 1932 die „Arbeitsstelle Schacht“ finanziert, die ein Wirtschaftsprogramm für die NSDAP erarbeiten sollte.<sup>428</sup> Außer einer Stärkung der einheimischen Großindustrie sah diese Arbeitsgruppe die „Förderung der Wehrhaftigkeit und des Wehrwillens“ vor. Das führte dazu, dass entgegen dem Versailler Vertrag in 18 großen Industrieunternehmen bereits 1934 die Rüstungsproduktion aufgenommen wurde. Ein wesentlicher Bestandteil der NS-Politik war die Aufrüstung der Wehrmacht, um die Stellung des Deutschen Reiches als Großmacht wieder zurückzugewinnen. So stieg im Staatshaushalt der Anteil der Rüstungsausgaben von ca. 1% im Jahr 1933 auf etwa 20% im Jahr 1938. Damit stieg auch die Zahl der Beschäftigten in der Rüstungsindustrie kontinuierlich. Schon bald machte sich ein Mangel an Arbeitskräften bemerkbar, da zudem durch den Aufbau der Wehrmacht arbeitsfähige Männer aus der Produktion abgezogen wurden.

Schon ab 1936 warb man „Zivilarbeiter“ aus westeuropäischen Ländern für die heimische Industrie an. Die deutschen Kollegen standen dem Einsatz der Ausländer eher ablehnend gegenüber, da diese, zumindest in den dreißiger Jahren, durch verschiedene Zulagen teilweise erheblich mehr verdienten als sie.

1937/38 lag die Zahl von „Fremdarbeitern“ im alten Reichsgebiet bereits bei 380.000, bis 1939 wuchs die Zahl auf 650.000 an<sup>429</sup>.



„Zivilarbeiter“ aus Westeuropa bei BMW (BMW-Archiv)

<sup>428</sup> Dr. Hjalmar Schacht (1877-1970) war von 1934-1937 Reichswirtschaftsminister

<sup>429</sup> Vergl. Marcus Meyer: ...uns 100 Zivilausländer umgehend zu beschaffen. Zwangsarbeit bei den Bremer Stadtwerken S. 48, Edition Temmen, Bremen 2002

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 fehlten bei gleichzeitiger Steigerung der Rüstungsproduktion Arbeitskräfte in nahezu jedem Wirtschaftszweig. Auch wenn entgegen der Auffassung der NS-Ideologie Frauen in der Produktion eingesetzt wurden, so konnten sie nicht die Lücken der zur Wehrmacht einberufenen Männer ausfüllen.

So sahen sich die Arbeitsämter mit Unterstützung der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) nach anderen Rekrutierungsmöglichkeiten für Arbeitskräfte um.<sup>430</sup> Zunächst wurden polnische Kriegsgefangenen in der Forst- und Landwirtschaft eingesetzt.



**Ankunft von polnischen Kriegsgefangenen in Köln-Deutz im Okt. 1939 vor ihren Zwangsarbeitseinsatz in der Landwirtschaft (Bild: NS-DOK BP5407)**

Mit der sogenannten „Polenerlassen“ vom 8. Mai 1940 wurden Regeln für polnische Arbeitskräfte formuliert. Dabei ging es um wirtschaftliche Ausbeutung und rassistische Ausgrenzung der Polen. In Polen wurden Meldestellen eingerichtet, um Arbeitskräfte freiwillig oder unter Zwang nach Deutschland zu bringen.<sup>431</sup> Bis Mitte 1940 wuchs die Zahl der in Deutschland eingesetzten „Fremdarbeiter“ auf über eine Million Polen!

Hitlers Generalgouverneur in Polen Hans Frank schrieb am 6. November 1940:

*„Dieses Gebiet ist dazu berufen, das Arbeitsreservoir im großen Stil zu sein. Wir haben hier lediglich ein gigantisches Arbeitslager, wo alles, was Macht und Selbständigkeit bedeutet, in den Händen der Deutschen ist.“*<sup>432</sup>

Die Besetzung Belgiens, der Niederlande und Frankreich sowie der Afrikafeldzug im Jahr 1940 und ab Sommer 1941 der Überfall auf der Sowjetunion hatten zur Folge, dass weitere Soldaten rekrutiert werden mussten, die nun als Arbeitskräfte im Reich fehlten.

Nach dem Überfall auf die Sowjetunion startete die deutsche Bürokratie den nahezu erfolglosen Versuch, in den eroberten Gebieten, trotz des Widerspruchs zur rassistisch geprägten Nazi-

---

<sup>430</sup> Mit der Zerschlagung der Gewerkschaften durch das NS-Regime wurde am 1. Mai 1933 die DAF gegründet. Sie unterstand dem „Reichsorganisationsleiter“ Robert Ley. Ziel der DAF war die Steigerung der Arbeitsleistung und der Treue zum NS-System. Dazu förderte die DAF auch die Förderung von NS-Musterbetrieben.

<sup>431</sup> Auch aus den in danach besetzten Gebieten wurden arbeitsfähige Menschen zur Zwangsarbeit nach Deutschland gebracht

<sup>432</sup> In: Daniel Jonah Goldhagen: Hitlers willige Vollstrecker, Epilog. Goldmann, München 2000

Ideologie Freiwillige zu gewinnen. Daher ging man dazu über, arbeitsfähige Männer und Frauen, „Ostarbeiter“ genannt, zwangsweise ins Reichsgebiet zu schaffen.<sup>433</sup>

§ 1. Ostarbeiter sind diejenigen Arbeitskräfte nichtdeutscher Volkszugehörigkeit, die im Reichskommissariat Ukraine, im Generalkommissariat Weißruthenien oder in Gebieten, die östlich an diese Gebiete und an die früheren Freistaaten Lettland und Estland angrenzen, erfaßt und nach der Besetzung durch die deutsche Wehrmacht in das Deutsche Reich einschließlich des Protektorats Böhmen und Mähren gebracht und hier eingesetzt werden.

**Definition „Ostarbeiter“ im Merkblatt vom Ministerrat für Reichsverteidigung vom 30.06.1942**

Dabei verpflichtete man dort die Gemeinden, den deutschen Besatzern bestimmte „Stückzahlen“ an arbeitsfähigen Personen zu liefern. Wurde das geforderte Kontingent nicht erfüllt, drohten ihnen Strafmaßnahmen, wie das Niederbrennen sämtlicher Häuser.



**Abtransport von Zwangsarbeiterinnen aus der Ukraine (1943)<sup>434</sup>**

Belegt ist, dass schon spätestens ab Sommer 1943 die Weiterführung des Krieges ohne die Ausbeutung der über 10 Million Zwangsarbeiter nicht mehr möglich gewesen wäre.<sup>435</sup>

Die meisten der „Fremdvölkischen“ waren in einem der nahezu 20.000 Lager untergebracht. Ihre Behandlung war davon abhängig, auf welcher „Rangstufe“ sie innerhalb der Rassenpolitik der Nazis standen; von Juden und „östlichen Untermenschen“ bis hin zu ideologisch besser gestellten Fremdarbeitern aus Westeuropa.<sup>436</sup>

---

<sup>433</sup> Der „Generalbevollmächtigte für den Arbeitseinsatz“ (GBA) Fritz Saukel (1894-1946) bemängelte, dass sich höchsten 200.000 Freiwillige gemeldet hätten.

<sup>434</sup> Abb. In: <https://www.bildung-ns-zwangsarbeit.de/informieren/migration-verschleppung/kriegsverlauf/>

<sup>435</sup> Vergl. Ulrich Herbert, *Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter*, Berlin 1986, 120 - 178, 177.

<sup>436</sup> Bis Sommer 1941 kamen aus Belgien 180.000 Männer und Frauen zu freiwilligem Arbeitsdienst nach Deutschland. Nach Einführung der Arbeitspflicht folgten bis 1945 weitere 200.000 unter Zwang.

Aus den Niederlanden kamen mehr als 500.000 Zwangsarbeiter, von denen ca. 10% starben. Entgegen der Genfer Konvention wurden bis Kriegsende ca. 1 Millionen französische Kriegsgefangene zum Arbeitsdienst in Deutschlands Kriegswirtschaft gezwungen, hinzu kamen 922.000 Zivilarbeiter (freiwillige und Zwangsarbeiter). Ab 1943 folgten ca. 600.000 italienische Militärinternierte, die ab Herbst 1944 zu Zivilarbeitern eingestuft wurden. Insgesamt wurden ca. 25 Million Sowjetbürger ungefähr 3,3 Millionen Polen zur Zwangsarbeit verpflichtet. Hinzu kamen noch mehr als 700.000 Juden in den verschiedenen Konzentrationslagern. Von den 5,7 Million sowjetischen Kriegsgefangenen kamen ca. 3,3 Millionen um (!). (vergl. Veröffentlichung des Wollheim Memorial: <http://www.wollheim-memorial.de>)

# AMTLICHE BEKANNTMACHUNG! ACHTUNG

Jugendliche der Jahrgänge 1922-25.

An dem ersten Transport der Arbeitsdienstpflichtigen in das deutsche Reich sollen auch die männlichen Jugendlichen beteiligt werden.

Es richten sich daher sämtliche männlichen und weiblichen Jugendlichen der obigen Jahrgänge, die nicht im Besitze eines vom Arbeitsamt angestellten Freistellungsausweises sind, ohne Rücksicht auf die z. Zt. noch von Ihnen ausgeübte Tätigkeit auf den nachstehenden Abreisetag ein.

ABREISETAG: Donnerstag, der 3. Juni 1943, 7.00 morgens.

SAMMELPUNKT: Vorplatz des Hauptbahnhofes Kiew.

Für die Jugendlichen aus Darulza und Umgebung fährt um 6.30 Uhr ein Zubringerzug zum Hauptbahnhof Kiew.

Ich erwarte, daß alle in Betracht kommenden Jugendlichen ausnahmslos und pünktlich zur Abreise erscheinen.

Kiew, den 31. Mai 1943.

Der Stadtkommissar in Kiew.

# ОФІЦІЙНЕ ПОВІДОМЛЕННЯ УВАГА

молодь років народження 1922-1925.

У першому транспорті трудовоб'язаних до Німецького Рейху повинні брати участь також і хлопці.

Тому всі хлопці і дівчата вищевказаних років народження, що не мають виданого Біржею праці свідоцтва про звільнення, не звільнених на роботу, яку вони зараз ще виконують, повинні приготуватися до наступного дня від'їзду.

ДЕНЬ ВІД'ЇЗДУ: четвер, 3 червня 1943 р., 7 год. ранку.

МІСЦЕ ЗБОРУ: площа перед головним Київським вокзалом.

Для молоді в Дарниці та її околиць о 6 год. 30 хв. з Дарниці відходить спеціальний поїзд до головного Київського вокзалу.

Я чекаю, що вся зобов'язана до цього від'їзду молодь з'явиться для від'їзду без винятків і точно.

Київський Штаб, 31.05.43

Bundesarchiv, Bild 183-J10854  
Foto: G. Ang. 1/11. Mai 1943

Öffentlicher Aushang  
des Stadtkommissars von Kiew vom 31. Mai 1943  
(Bundesarchiv „Bild“ 183-J10854)

Wie schon erwähnt, sollten „Die Pflichten der Zivilarbeiter und Arbeiterinnen polnischen Volkstums während ihres Aufenthaltes im Reich“ mit den Polenerlassen vom Mai 1940 geregelt werden. Für die Zwangsarbeiter aus der eroberten Ukraine und anderen Ostgebieten wurden diese Regeln angepasst.

In Deutschland angekommen, mussten die aus Polen stammenden Zwangsverpflichteten ein violettes „P“ auf gelbem Grund und die aus der Sowjetunion ein weißes „Ost“ auf blauem Grund an ihrer Kleidung anbringen.



Kennzeichnung von polnischen und sowjetischen Zwangsarbeitern

Die Ausgrenzungen der aus Polen und der UDSSR stammenden Zwangsarbeiter waren vielfältig: Nicht nur, dass sie in isolierten und eingezäunten Barackenlagern untergebracht wurden, auch war ihnen verboten, den Aufenthaltsort zu verlassen, öffentliche Kinos, Bäder, Parks oder Verkehrsmittel zu nutzen, Kontakte mit „Volksgenossen“ zu pflegen. „Rassenschande“, also der sexuelle Kontakt zu den Deutschen war ihnen strikt verboten und wurde oft mit dem Tod bestraft.

#### D. Regelung der Lebensführung.

Die poln. Zivilarbeiter unterliegen aus sicherheits- und volkstums- politischen Gründen folgenden Beschränkungen:

- 1.) einem Verbot, den Aufenthaltsort ohne besondere Genehmigung der Ortspolizeibehörde zu verlassen,
- 2.) einem Ausgehverbot für die Nachtstunden,
- 3.) dem Verbot der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder Fahrrädern ohne polizeiliche Erlaubnis,
- 4.) dem Verbot der Benutzung des Fernsprechers,
- 5.) dem Verbot des Fotografierens und der Benutzung fotografischer Apparate,
- 6.) dem Verbot des Besuchs von Einrichtungen und Veranstaltungen, die kulturellen, kirchlichen, geselligen, sportlichen oder gesundheitlichen Zwecken dienen, sowie von Gaststätten gemeinsam mit der deutschen Bevölkerung - (hinsichtlich der Teilnahme an kirchlichen Handlungen siehe Abschn. E 4) - und
- 7.) dem Verbot des näheren Umgangs mit Deutschen.

Ausschnitt aus Heinrich Himmlers „Bereinigungserlass“ vom 30. September 1943<sup>437</sup>

Gegen Ende 1944 war etwa ¼ der Arbeitskräfte der Wirtschaft und nahezu 1/3 in der Landwirtschaft „Fremdländisch“, wobei es letzterer Gruppe meist noch am besten ging.

Je schwerer und gefährlicher die Arbeit, umso mehr wurde die rassistische Hierarchie zur Anwendung gebracht. Während die „Fremdarbeiter“ aus den westlichen Ländern nahezu die gleichen Lebensmittelrationen wie die „Volksdeutschen“ und andere Vergünstigungen erhielten, wurden die Ost-Arbeiter auf die unmenschlichste Weise ausgebeutet.



Ukrainische Zwangsarbeiter in ihrer Unterkunft 1944 (Bibliothekssaal des Deutschen Museums, München)<sup>438</sup>

<sup>437</sup> Ausschnitt aus: <http://www.bundesarchiv.de/imperia/md/content/zwangsarbeit/r4701-14152-2-bereinigungserlass43.pdf>

<sup>438</sup> Archiv Deutsches Museum

Noch schlimmer ging es den sowjetischen Kriegsgefangenen, die aus ihren Lagern zur Arbeit getrieben wurden. Entbehrung, Kälte und ihr Einsatz zur Schwerstarbeit hatten hohe Sterberaten zur Folge. Die gewollt niedrigen Essensrationen forderten die meisten Opfer (sie erhielten nur 50% der Fleisch- und Fettrationen, die den übrigen Zwangsarbeitern zustanden). Hinzu kamen die unhaltbaren hygienischen Zustände in den überfüllten Lagern, die Infektionskrankheiten aller Art provozierten. So waren zum Teil nur 50% der Lagerinsassen arbeitsfähig.

Wer krank wurde oder zu schwach war, um zu arbeiten wurde in Sammel- oder Arbeitslager geschickt, oft aber auch in die Vernichtungslager.

Trotz zunehmender Arbeitsausfälle plante man die Essensrationen noch weiter zu verringern. So empfahl das OKW die Verwendung von Zuckerrübenblättern aus dem Ernteabfall, um daraus Suppe für die Lagerinsassen zu kochen.

1942 ermittelte eine Wiegeaktion im Bremer Lager Huckelriede ein Körpergewicht der erwachsenen Männer zwischen 36,5 und 51Kg!

Wenig später wurden die Essensrationen etwas erhöht. So hieß es:

*„Die Begriffe „Arbeit“, „Schwerarbeit“ und „Schwerstarbeit“ müssen von der völkischen Zugehörigkeit losgelöst objektiv betrachtet werden als Umsatz von Kalorien in Muskelkraft. Es ist ein Trugschluß, daß man mit 200 ungenügend ernährten Menschen dieselbe Arbeitsleistung vollbringen könne wie mit 100 Vollernährten. Im Gegenteil: die 100 Vollernährten schaffen weit mehr, und ihr Einsatz ist wesentlich rationeller.“<sup>439</sup>*

Das ändert nichts daran, dass es bei der körperlichen Ausbeute blieb und gleichzeitig die Hunger-rationen nur minimal erhöht wurden. Die Sterberate, insbesondere bei den sowjetischen Kriegsgefangenen wuchs beständig. Das Prinzip „Vernichtung durch Arbeit“ war einer der Leitgedanken der NS-Herrschaft.<sup>440</sup>

In diesem Zusammenhang sei auch ein Erlass zum Umgang mit verstorbenen Kriegsgefangenen genannt. Dort heißt es im Absatz 6 :

*„Särge sind nicht vorgeschrieben, jedoch ist jede Leiche (ohne Bekleidungsstücke, sofern diese noch anderweitig verwendbar sind) mit starkem Papier oder sonst geeignetem Material vollständig einzuhüllen. In Gemeinschaftsgräbern sind die Leichen nebeneinander in der ortsüblichen Grabestiefe zu betten und wie stets mit einer Erkennungsmarke zu versehen. Die zur Aufbewahrung der Leichen benutzten Räume (Bahnhofsschuppen, Leichenhallen) sowie die benutzten Gefährte sind in jedem Fall einer Desinfektion zu unterziehen.“<sup>441</sup>*

Auf dem Papier gestand die „Deutsche Arbeitsfront“ (DAF) den Zwangsarbeitern sogar einen niedrigen Stundenlohn zu, der aber nach Abzug der Kosten für „Verpflegung“, „Unterkunft“ und 4 Reichsmark für die Krankenkasse nur in Wertmarken ausgezahlt wurde.

Neben den bisher genannten Fremd- und Zwangsarbeitern wurden auch Strafgefangene zum „Arbeitsdienst“ eingesetzt. Zwischen 1933 und 1945 waren mehrere Millionen Menschen inhaftiert. Nur der geringste Teil von ihnen war von einem ordentlichen Gericht abgeurteilt worden. Oft wegen ihrer politischen oder religiösen Gesinnung verfolgt, wurden sie in Gefängnisse oder Strafgefangenenlager abgeschoben. 1938 verkündete das Justizministerium die Arbeitspflicht auch für Häftlinge, ein Jahr später wurde eine Arbeitszeit von 11 bis 12 Stunden täglich vorgeschrieben. Mangelnde Leistungen oder die Verweigerung der Arbeit wurden rigoros bestraft. Mit Ausbruch des Krieges kamen ausländische Häftlinge dazu, vor allem aus Polen, die aber streng von den „arischen“ Häftlingen getrennt wurden. Die ersten Lager dieser Art

---

<sup>439</sup> In: Dietrich Eichholz, Geschichte der Deutschen Kriegswirtschaft, Gesamtausgabe S. 216. Akademie-Verlag, Berlin 1969

<sup>440</sup> Vergl. hierzu [https://de.wikipedia.org/wiki/Vernichtung\\_durch\\_Arbeit](https://de.wikipedia.org/wiki/Vernichtung_durch_Arbeit)

<sup>441</sup> Heinz Riedel (Hrg): Sowjetische Kriegsgefangene in Wien 1941-45. Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstands. Jahrbuch 2001

entstanden 1934 im Emsland, wo die Straf-gefangenen zur Kultivierung der Moore eingesetzt wurden. Fast zur Hymne dieser Strafgefangenen ist das Lied der Moorsoldaten von Estewegen geworden.<sup>442</sup>

Mit Beginn des Krieges wurden die Häftlinge vorwiegend in der Rüstungsindustrie eingesetzt, gegen Ende des Jahres 1944 waren es nahezu 90%, davon 73.000 „Fremdländische“.

Die Rassenideologie der Nazis trug sowohl beim Wachpersonal der Zwangsarbeiter- und Strafgefangenenlagern als auch bei vielen Vorarbeitern in den Betrieben Früchte: Misshandlungen und vielfältige Schikanen gehörten zum Alltag.

Auch zahlreiche „Volksdeutsche“ verfielen der Propagandamaschinerie.

So heißt es:

*"Werdet nicht zu Verrätern an der deutschen Volksgemeinschaft! Die Polen gehören nicht zur deutschen Volksgemeinschaft. Wer sie wie Deutsche behandelt oder gar noch besser, der stellt seine eigenen Volksgenossen auf eine Stufe mit den Fremdrassigen. [...] Wenn es nicht zu vermeiden ist, daß sie mit Euch unter einem Dach wohnen, dann bringt sie so unter, daß jede engere Berührung mit Eurer Familie ausgeschlossen ist." "Deutsche, seid zu stolz, Euch mit Polen einzulassen." "Seid gegenüber den Polen selbstbewußt." "Seid stolz auf eure Überlegenheit in jeder Beziehung." "Laßt keinen Zweifel daran, daß ihr die Herren im eigenen Land seid."<sup>443</sup>*



„Schaubild der Woche“ in: Amstedter Anzeiger vom 18.04.1943

Die meisten Deutschen nahmen die Diskriminierung von Juden, KZ-Häftlingen, aber auch von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter aus Osteuropa als gegeben hin. Kaum, dass die zu den Arbeitsplätzen marschierenden Kolonnen halbverhungertes, zerlumpter Menschen wahrgenommen wurden, von jeglicher Unterstützung ganz zu schweigen. Längst war der allgemein praktizierte Rassismus und die damit verbundene Menschenverachtung und

<sup>442</sup> Vergl hier besonders: Kurt Buck, Auf der Suche nach den Moorsoldaten. Emslandlager 1933–1945 und die historischen Orte heute. 6. Auflage. Papenburg 2008.

<sup>443</sup> zit. Ullrich Herbert: Fremdarbeiter. Berlin/Bonn 1985

Gleichgültigkeit zur Gewohnheit geworden oder die Angst vor Repressalien verhinderte jegliche Aktivität.<sup>444</sup>

Diese Stimmung reichte auch nach dem Krieg bis weit in die Adenauerzeit hinein. Schon Herkunft, Gebräuche, Dialekte und die Armut reichten oft aus, die aus Osteuropa Vertriebenen als „Pollacken“ zu verunglimpfen.

## **Bremen und die Zwangsarbeit**

Schon vor Beginn des Zweiten Weltkriegs war Bremen ein bedeutender Rüstungsstandort. Obwohl 1936 der größte Teil der bremischen Bevölkerung erwerbstätig war, fehlte es schon damals an Arbeitskräften für die Industrie. Mit der Machübernahme der Nationalsozialisten begann die Aufrüstung aller Waffengattungen. Daraus folgte ein starkes Wachstum der Rüstungsindustrie.

Zunächst kompensierte man das fehlende Personal durch angeworbenen „Fremdarbeiter“ aus ganz Europa. Der Hunger auf Arbeitskräfte blieb indes ungebrochen. Mit dem Anschluss Österreichs und der Annektierung des Sudetenlandes entspannte sich die Lage auf den deutschen Arbeitsmarkt für kurze Zeit, da 100.000 Arbeitslose aus diesen Gebieten nach Deutschland zwangsrekrutiert wurden.

Schon vor Beginn des Zweiten Weltkriegs produzierten bereits ca. 80% der Betriebe in Bremen für die Wehrmacht, was einen erheblichen Mehrbedarf an Arbeitskräften mit sich brachte. Wie im übrigen Reichsgebiet füllte man auch in Bremen die leeren Arbeitsplätze mit „Fremdarbeitern“ auf. Mit Beginn des 2. Weltkriegs wurden nicht ein großer Teil der Stammbesetzung aus den Betrieben für die Wehrmacht rekrutiert, auch wuchs die Produktion der bremischen Industrie rasant, weil massenhaft Rüstungsgüter produziert werden mussten. Das führte dazu, dass Bremen als Rüstungsstandort schon 1941 im Reichsdurchschnitt die meisten „Fremdarbeiter“ einsetzte, 1942 waren es bereits 20% der Industriearbeiter. Schon längst war mit dem Krieg die einstige Freiwilligkeit zum Arbeitseinsatz dem Zwang gewichen. Wie ihre deutschen Kollegen sah man in ihnen „Kämpfer an der Arbeitsfront“, und Rückkehrwünsche wurden häufig als Desertation angesehen.

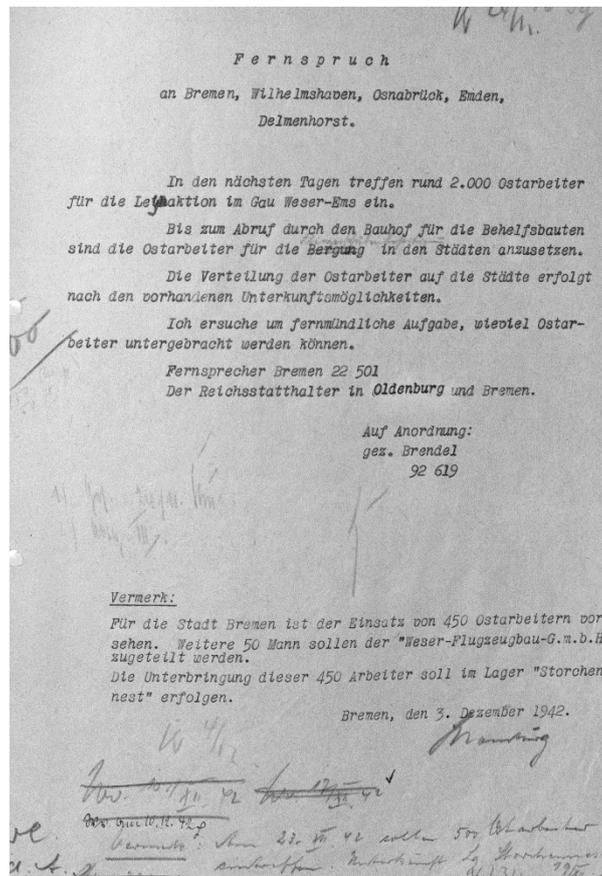
Mit der Besetzung der Sowjetunion durch deutsche Truppen trafen bereits im Oktober 1941 in Viehwaggons russische Kriegsgefangene zentralen Lager „Stalag XB in Sandborstel. Von dort aus wurden 600 nach Bremen in kleinere Lager weitergeleitet, bis Kriegsende Insgesamt sollten es über 14.000 werden. Eines der größten Lager in Bremen war ab 1941 das Lager Buntentor (auch Lager Am Damacker genannt). In den 10 von der DAF verwalteten Baracken waren 711 Ostarbeiter und 180 Ostarbeiterinnen, darunter auch sowjetische Kriegsgefangene untergebracht. 148 der Lagerinsassen waren zwischen 12 und 21 Jahre alt.

Die nach Bremen gebrachten Zwangsarbeiter, zum Arbeitsdienst eingesetzte Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge wurden vom Bausenator „verwaltet“. Er wies auch über das Arbeitsamt den einzelnen Betrieben die angeforderten Arbeitskräfte zu. Im Laufe des Krieges entstanden in Bremen nahezu 200 Lager, in denen die verschiedenen Gruppen interniert waren. Die einzelnen Lager hatten eine Kapazität von knapp 10 bis weit über 1000 Personen. Auch hier galt das perfide rassistische Prinzip einer Hierarchie vom „Jüdischen und russischen Untermenschen“, über Polen bis hin zu Westeuropäern.

---

<sup>444</sup> Vergl hier besonders Ulrich Herbert, *Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter*, Berlin 1986, Seite 120 - 178.





**Ankündigung eines Ostarbeitertransportes mit handschriftlicher Änderung,  
dass sie für die Beseitigung von Fliegerschäden einzusetzen** <sup>446</sup>

Die kläglichen Hungerrationen, eine unzumutbare Unterbringung und unmenschlich harter Arbeits-einsatz führten oft zu Krankheit und Tod.<sup>447</sup> Wer krankheitsbedingt ausfiel, wurde abgeschoben, entweder zurück in die Heimat oder in spezielle „Sammellager“. Bezeichnend für die Situation der Ostarbeiter ist ein Schreiben des damals verantwortliche Bausenator Hans-Joachim Fischer:

*„Der Einsatz von Sowjetrussen war ein vollkommener Fehlschlag, denn sie waren nicht einsatzfähig. Trotz guter Behandlung und guter Kost! Zuletzt brach eine Seuche aus, sodass über das Lager eine Sperre verhängt wurde... Der größte Teil der Russen ist bis zum Berichttage verstorben. Es wird versucht, den Rest der Überlebenden in Sammellager wieder abzuschieben.“* <sup>448</sup>

<sup>446</sup> StaB 4,29/1.1276 Das Lager befand sich an der Ochtrum in Grolland. Vergl. dazu: <https://www.spurensuche-bremen.de/spur/lager-fuer-sowjetische-kriegsgefangene/>

<sup>447</sup> Mit der Begründung, dass sie UdSSR im Jahr 1929 nicht einem Abkommen über die Behandlung von Kriegsgefangenen beigetreten war, bewilligte das Oberkommando des Heeres für sowjetische Kriegsgefangene nur halbe Essensrationen

<sup>448</sup> Aktenvermerk vom 11.Dezember 1941 in: Spurensuche – Bremen 1933-1945 <http://www.spurensuche-bremen.de/wp-content/uploads/2010/12/russische-Kriegsgefangene-und-Ostarbeiter.pdf>



„Feind ist Feind!“, hieß es dazu in der Bremer Zeitung, „Er verdient daher weder Mitleid noch Hass. Jede Anbiederung, Vertrauensseligkeit und verbotene Hilfeleistung ist Volksverrat!“<sup>452</sup>

Immerhin versuchte man die im Laufe der Zeit, die Bedingungen der „Ostarbeiter“ zur Steigerung der Arbeitsleistung zu verbessern. So heißt es aus dem Arbeitsamt:

„Es ist menschlich verständlich, insbesondere bei der Härte des Krieges im Osten, daß es im ersten Augenblick für die deutschen Volksgenossen, denen sowj. K. Gef. zur Arbeit zugeteilt sind, eine Zumutung darstellt, eine fürsorgliche und anständige Behandlung dieser K. Gef. zu verlangen, während der deutsche Volksgenosse vielleicht seinen Sohn oder Bruder als Opfer des Krieges im Osten betrauert. Im Interesse der für die deutsche Kriegsführung entscheidend notwendigen Steigerung der Arbeitsleistung der K. Gef. ist aber eine angemessene Fürsorge für das körperliche und seelische Wohl der K. Gef. und die Unterlassung von Misshandlungen erforderlich“<sup>453</sup>

Zumindest in den frühen vierziger Jahren versuchte man, die meist um 50kg wiegenden Männer durch Gewichtszunahme wieder arbeitsfähig zu machen, wie es die untenstehende Liste belegt.

Abschrift

Gemeinschaftslager Buntentorsteinweg Bremen, den .....

In Gemeinschaftslager Buntentorsteinweg wurde eine Gewichtskontrolle für 20 Ostarbeiter durchgeführt. Die Kontrolle erstreckt sich auf einen Zeitraum von 6 Wochen. Nachstehend eine Aufstellung der Gewichte der 1. und der 2. Wiegekontrolle.

Arbeiter Nr.	1. Wiegung	2. Wiegung	Zunahme
331	54,0 kg	60,5 kg	+ 6,5 kg
332	46,0 "	50,5 "	+ 4,5 "
333	51,0 "	53,5 "	+ 2,5 "
334	48,0 "	50,0 "	+ 2,0 "
335	43,0 "	48,5 "	+ 5,5 "
336	53,5 "	57,5 "	+ 4,0 "
337	48,5 "	51,0 "	+ 2,5 "
338	37,5 "	40,5 "	+ 3,0 "
339	48,0 "	54,0 "	+ 6,0 "
340	42,0 "	44,5 "	+ 2,5 "
341	36,5 "	40,5 "	+ 4,0 "
342	45,0 "	48,5 "	+ 3,5 "
343	52,0 "	54,0 "	+ 2,0 "
344	41,0 "	45,5 "	+ 4,5 "
345	44,0 "	49,0 "	+ 5,0 "
346	50,0 "	54,0 "	+ 4,0 "
347	50,5 "	54,5 "	+ 4,0 "
348	40,0 "	47,5 "	+ 7,5 "
349	47,5 "	48,5 "	+ 1,0 "
350	49,0 "	50,5 "	+ 1,5 "

Die durchschnittliche Gewichtszunahme beträgt 3,8 kg.

Bremen, den 18.10.1942.

D.w.

Gewichtskontrolle von Ostarbeitern im Oktober 1942<sup>454</sup>

Im Sommer 1943 nahmen die 41.000 „Fremdarbeiter“ 20% der Gesamtbevölkerung Bremens ein. Die Evakuierungslisten von 1944 gaben insgesamt 39.567 ausländische „Zivilarbeiter“ an, die auf die ca. 200 Lager in Bremen verteilt waren. Davon waren 25.914 männliche und 12.653 weibliche Fremdarbeiter. Die größte Gruppe stellten zu diesem Zeitpunkt die „Ostarbeiter“. Dabei handelte es sich um 14.486 Sowjetbürger oder Ukrainer.

Von den „Disziplinierungsmaßnahmen“ gegenüber den Fremdarbeitern zeugt auch der folgende Erlass:

<sup>452</sup> Bremer Zeitung vom 12. April 1944

<sup>453</sup> Spurensuche: Schreiben aus dem Arbeitsamt an den Bausenator, vergl. das Merkblatt über den Einsatz von Ostarbeitern vom 17. Juni 1942 (StaB 4,29/1.1274 „Ostarbeiter“)

<sup>454</sup> StaB 4,29/1.1276 Krankheit und Ernährung von Ostarbeitern

*„Auf Grund der zahlreichen und berechtigten Klagen aus allen Bevölkerungsschichten über das unflätige Verhalten von ausländischen Arbeitern ist bereits am 9.3.1943 von der Geheimen Staatspolizei – Staatspolizeistelle – Bremen verfügt worden, daß in Zukunft Ausländer, die durch freches, lästiges oder unhöfliches Verhalten insbesondere in Straßenbahnen der Öffentlichkeit Anlass zu Klagen geben, grundsätzlich polizeilich festzunehmen sind.“<sup>455</sup>*

Und ferner:

*„In der Hauptsache soll es sich um Holländer, Belgier und Polen handeln. Diese sollen ein Benehmen an den Tag legen, als wären sie nicht unsere Feinde. Ohne Rücksicht gehen sie zu vieren oder fünfen auf dem Bürgersteig, in der Geschäften der inneren Stadt drängen sie sich vor. Das Abzeichen wird besonders von den Polen häufig nicht getragen. Nicht immer wahren die deutschen Mädchen den genügenden Abstand von ihnen. Es soll dies beobachtet sein in den Gaststätten der Ostertorsgegend, in denen auch getanzt wird.“<sup>456</sup>*

Der hohe Anteil von „Fremdarbeitern“ im Bremer Stadtgebiet veranlasste die Gestapo Bremen auf ein „hohes Sicherheitsrisiko“ hinzuweisen, und die Betriebe vor möglichen Sabotageakten zu warnen. Verlässliche Zahlen über Kriegsgefangene oder Militärinternierte, egal ob aus Ost- oder Westeuropa gibt es genau so wenig, wie über die in Bremen eingesetzten KZ-Häftlinge. In der Regel waren die Betriebe für die Unterbringung der Zwangsarbeiter verantwortlich. Entweder wurden leerstehende Gebäude angemietet oder Barackenlager gebaut, die bei Ostarbeitern oder Polen eingezäunt sein mussten. War der Betrieb zu klein, um eigene Lage einrichten zu können, kamen die Fremdarbeiter in „Gemeinschaftslager“, die von der DAF verwaltet wurden. Die Ostarbeiter und sowjetischen Kriegsgefangenen wurden auch im Bunker- und Straßenbau, zur Räumung von Trümmern und Blindgängern, oder zu schwersten Erdarbeiten eingesetzt.



**Ost-Zwangsarbeiter beim Trümmerräumen nach dem 13. Luftangriff vom 1./2. September 1944 Martinstraße Ecke 1. Schlachtpforte Foto Cüppers (StaB 4,77-1-Fotos-5230)**

Polnische Männer und Frauen waren in sämtlichen Bereichen tätig: von der Metallindustrie über die Wollkämmerei bis hin zur städtischen Straßenreinigung oder Garten- und Parkpflege.

<sup>455</sup> StaB 4,13/1-M.2.e. Nr.190 Aus einem Schreiben des Polizeipräsidenten Bremen an den Senator für innere Verwaltung, 25.März 1943

<sup>456</sup> Bericht der NSDAP-Ortsgruppe Buntentor vom Januar 1941 (StaB 7/1066 Nr. 87)

Besser hatten es die ca. 12.000 „Fremdarbeiter“ aus den westeuropäischen Ländern. Sie genossen relative Bewegungsfreiheit, erhielten regulären Lohn und wohnte statt in schäbigen Baracken meist in festen Gebäuden.

Aber die Häftlinge aus den Konzentrationslagern, die direkt der SS unterstanden, wurden zu schwersten Arbeitseinsätzen herangezogen. Dabei machte es kaum einen Unterschied, ob es sich um weibliche oder männliche Häftlinge handelte.



**II. SS-Baubrigade nach dem 122. Luftangriff 20.12.1943 Foto: Walter Cüppers StaB 4,77 Fotos 2473**

In Bremen schloss schon im Oktober 1942 der SS-Hauptsturmführer Gerhard Weigelt 1000 männliche Insassen des KZ-Neuengamme zur „II. SS-Baubrigade“ zusammen. 700 von ihnen blieben in Bremen, 300 gingen nach Wilhelmshaven. Ihre Aufgabe bestand in erster Linie darin, nach den Bombenangriffen die Trümmernmassen fortzuräumen und die Leichen zu bergen.<sup>457</sup>

Untergebracht waren sie im Barackenlager zunächst in Woltmershausen an der Wartumer Heerstraße, später dann auf dem Gelände der Hindenburgkaserne in Huckelriede. Die Arbeitszeit sollte bei 12 Stunden täglich an 6 Tagen in der Woche liegen. Für den Arbeitseinsatz berechnete Neuengamme dem „Auftraggeber“ Bremen für Ungelernte RM 4,- und für gelernte Bauarbeiter RM 6,- täglich.<sup>458</sup>

---

<sup>457</sup> Karola Fings: Krieg, Gesellschaft und KZ: Himmlers Baubrigaden. S. 59ff. Verlag Schöningh Paderborn 2005

<sup>458</sup> StaB 4,29/1.1306 KZ-Gefangene der SS Baubrigade- Die Baubrigaden wurde im April 1944 abgezogen, und zunächst durch ukrainische Zwangsarbeiter ersetzt. Im September des gleichen Jahres kam ein Transport aus Auschwitz mit 800 jüdische Frauen aus Ungarn, die in der Hindenburgkaserne untergebracht waren. Sie wurden fast ausschließlich zum Räumen der Trümmer eingesetzt

Häftlingskarte															
Einlieferungsstelle		Einlieferungsdatum			Häftlingsart			Geburts-		Geschlecht		Familienstand		Kinder	
STABO		22	08	43	Rus. Kgl. Zw.			23	12	17	männlich <input checked="" type="checkbox"/>	ledig <input checked="" type="checkbox"/>	1	2	3
Staatsangehörigkeit		Hauptberuf			1. Nebenberuf		2. Nebenberuf		3. Nebenberuf						
A Russ.		ARBEITER													
Wehrdienstverhältnis		T.-Grad	Anzahl Vorstrafen		Gefängnis Monate		Zuchthaus Monate		Eingeliefert in KL						
									NEUENGAMME 09						
Zugangsart		Überstellung an KL		Häftlings-Nr.		eingesetzt als		Abgangs-		Häftl. Verm.					
E		NEUENGAMME 09		22622		H. ARBEITER				Zu		Ab.			
Bemerkungen:												Kontrollvermerk			
												3			

Häftlingskarte für Insassen des KZ-Neuengamme  
(Gedenkstätte Neuengamme)

Der Senator für das Bauwesen  
Abt. III H 3127

Bremen, den 6.11.1942  
Bre/De.

1.) Das Lager in der Hindenburg-Kaserne ist für die Unterbringung der K.Z.-Häftlinge vorgesehen.  
Das Lager muß schnellstens bezugsfertig gemacht werden. Es sind noch Restarbeiten in der Reithalle und elektrische Arbeiten auszuführen. Diese Arbeiten übernimmt die bisherige Bauleitung, Rüstungsausbau.  
Den beiden Infrage kommenden Betrieben Höller und Buchmeyer sollen am Montag zusätzliche Kräfte zur Verfügung gestellt werden.  
Höller 10 Russen,  
Buchmeyer 3 Elektriker der Tschechen-Bataillone.

Die weiteren Arbeiten können durch den Rüstungsausbau nicht übernommen werden, diese müßten nunmehr durch das Hochbauamt durchgeführt werden. Es sind dieses Aufstellung von 4 Aborten und eine Waschanlage für die Wachtleute.  
Aborte sind im Bestandslager (Fliegergeschäden), Karolabrunnen sind noch vorhanden.

2.) Abschrift dem Hochbauamt mit der Bitte um umgehende Veranlassung wegen der Aborte und der Waschanlage.

3.) Sachgebiet Arbeitseinsatz wegen Zuteilung der Arbeitskräfte.

Loff.

Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei  
SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt

Antengruppe D - Konzentrationslager -  
Fangzettel: Samml.-Nr. 3171  
Oranienburg b. Berlin, 16. 11. 42

Diktanzettel:  
D II/1 04a/12 So./P.  
In Anwesenheit abhörtig eingepflegt.  
Betrifft: II-Baubrigade

An das  
Kriegsbeschädigtenamt  
Bremen

Über den Führer der II-Baubrigade II, II-Hauptsturmführer Weigel.

Ich bitte, davon Kenntnis zu nehmen, daß die an die Stadt Bremen abgestellten Häftlinge für die II-Baubrigade zum üblichen Satz von RM 4.- für Hilfs- und RM 6.- für Facharbeiter je Tagewerk in Rechnung gestellt werden. Die Erhebung der Gesamtsumme erfolgt durch Forderungsschweizer, der monatlich durch das Konzentrationslager Neuengamme bei Hamburg übersandt wird.  
Berechnet werden sämtliche für Zwecke der Stadt Bremen eingestellten Häftlinge einschließlich Küchenpersonal. Ausgenommen von der Berechnung sind die kranken Häftlinge sowie der Häftlingsschneider und Häftlingsschuster.  
In dem Satz von RM 4.- bzw. RM 6.- ist die unentgeltliche Gestaltung von Unterkunftsräumen und Unterkunftsgerät durch die Stadt Bremen eingerechnet.

Die Bezahlung der Verpflegung für die Häftlinge sowie für die Wachmannschaften erfolgt durch die Verwaltung des Konzentrationslagers Neuengamme.

Heil Hitler!  
Der Chef des Amtes D II

*Hille*  
II-Obersturmbannführer

10/11/42 dem Rüstungsamt  
vom 22.8.42 anfangs  
21.11.42 Loff

Dokumente vom November 1942 über die Unterbringung und Abrechnung  
von Arbeitsleistungen der II. SS-Baubrigade<sup>459</sup>

Obwohl die Alliierten bereits in der Normandie gelandet waren und sich das Ende des Krieges abzeichnete, trafen noch im August 1944 zwei Transporte aus Auschwitz mit 500 jüdischen Frauen aus Ungarn und 300 Polinnen in Bremen ein. Untergebracht wurden sie in Pferdeställen auf dem Gelände der Hindenburgkaserne an der Bosdorfstraße, dem sogenannten „Gemeinschaftslager Huckelriede“.<sup>460</sup>

<sup>459</sup> Stab 4,29/1.1276 a.a.O.

<sup>460</sup> Geleitet wurde dies Lager zunächst von SS-Unterscharführer Peter Pittmann und ab September von SS-Hauptscharführer Johann Hille.

Wie schon erwähnt, dienten die Ställe zuvor den Häftlingen der II. SS-Baubrigade und anschließend den Ostarbeiterinnen aus der Ukraine als Unterkunft. Auch diese 800 Frauen wurden zur Zwangsarbeit in Bremen eingesetzt. Nach der Bombardierung der Hindenburgkaserne am 26. September 1944 wurden die Frauen in das Lager Obernheide (Gemeinde Stuhr) verlegt.<sup>461</sup>



Jüdische Ungarinnen bei Aufräumarbeiten nach dem 137. Luftangriff vom 6. Oktober 1944 Papenstr. 5 / Richtung Nordd. Lloyd. Foto Cüppers (StaB 4,77-1-Fotos-3567)

*Anlage 1, SA 3/879/44, 1/1*

256

Aufstellung

Über die in Gemeinschaftslagern untergebrachten ausländischen Arbeiter, getrennt nach Nationalität und Geschlecht.

**A. Führungsbereich XI (Bremen)**

	männl.:	weibl.:	Kinder:
Ostarbeiter:	7121	3993	168
Polen:	1631	1239	3
Franzosen:	4214	86	
Holländer:	3072	74	
Belgier:	1321	62	
Sonstige National.:	1139	15	
zus.:	18498	5459	172

<u>Reichsbehnlager: (Bremen)</u>			
Ostarbeiter:	815	131	7
Polen:	121	-	
Franzosen:	261	-	
Holländer:	300	-	
Belgier:	229	-	
Sonstige National.:	181	-	
zus.:	1907	131	7
	4440,5	3518	199 - 26, 194

Stärkemeldung nach Nationalitäten vom April 1944

149

Merkblatt für die Besprechung am 19. Februar 1945.

In Führungsbereich Bremen 30.000 Anständer  
 Untergeblich in: 150 Gemeinschaftslager  
 Bei Alarmstufe II "Falke" 30 Beinhelager  
 Bewachung erfolgt: 2407 Mann Volksturm  
374 Mann Polizei  
 Bewaffnung des Volksturms: 1500 Gewehre mit je 50 Schuss

Im SS- u. U.-Fall stehen denn noch rund 400 Mann Polizei zu anderen Aufgaben zur Verfügung.

Aus Kräfte der LG.-Polizei sind 7 Kampfvereinigungen gebildet. Stärke je 15-100.

Bewaffnung: 700 Itr. Gewehre.

Anlagen:

- Stichtagsverzeichnis,
- Kräftebilanzierung,
- Schreiben betr. Neuregelung SS.-Fall, verantwortliche Durchführung Ostsee, Schutzpolizei stellt Bewachung.
- Mitteilung des Reichstatthalters, Reichsverteidigungsminister, daß am 19. Februar 45 Neuregelung stattfindet.

**Scheinbeleg der Schutzpolizei Bremen**

Nr.: 1. 841 1945

Merkblatt über die Lagebesprechung vom 19. Februar 1945<sup>462</sup>

<sup>461</sup> Am 5. April 1945 wurde das Lager evakuiert und die Frauen nach Bergen Belsen geschafft, wo sie am 15. April von britischen Truppen befreit wurden

<sup>462</sup> StaB 4,29/1.1274 a.a.O

Auch mit Ende des Krieges hörte bei vielen der Arbeitssklaven das Leid und die Demütigung nicht auf: Zurückkehrende sowjetische Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter wurden der Kollaboration mit den Deutschen verdächtigt und verschwand in den stalinistischen Gulags, und auch viele Polen fühlten sich durch ihren jahrelangen Zwangsaufenthalt in Bremen ihrer Heimat entfremdet oder hatten ihre Familie und ihr Zuhause durch die Kriegswirren verloren. Und diejenigen, die in Bremen bleiben wollten, sahen sich oft, wie unter dem Hitler-Faschismus, den Vorurteilen der Bevölkerung ausgesetzt.

## **Zwangsarbeiter im Hastedter Industriegebiet**

Das Kraftwerk, Borgward und Focke Wulf, um nur einige zu nennen, waren wie andere Bremer Betriebe ab September 1939 eng in die Kriegswirtschaft eingebunden. Zudem wurden zahlreiche Facharbeiter zur Wehrmacht einberufen, so dass das fehlende Personal schon frühzeitig auch in Hastedt durch „Fremdarbeitern“ ersetzt wurde.

Die Quellenforschung zur Rolle Bremer Industriebetriebe bezüglich der Fremd- und Zwangsarbeit in der Zeit von 1933 bis 1945 ist schwierig, da viele Werksarchive im Bombenhagel des Krieges untergingen oder bewusst vernichtet wurden. Lediglich die Unterlagen der Bremischen Verwaltung geben vereinzelt Auskunft über die Menge und Nationalität dieser Personengruppen.

## **Einsatz von Zwangsarbeitern im Hastedter Kraftwerk**

In den zur Verfügung stehenden Dokumenten lassen sich die drei Bereiche der städtischen „Erleuchtungs- und Wasserwerke Bremen“, ab Juli 1941 „Stadtwerke“ (Gas-, Wasser- und Kraftwerk) die Zwangsarbeiter betreffend nur schwer voneinander trennen.<sup>463</sup>

Bis 1940 wurden nur wenige „Fremdarbeiter“ bei den Stadtwerken beschäftigt, sie waren in der Regel in ihren gelernten Berufen eingesetzt. Die Zahl ausländischer Beschäftigter änderte sich ein Jahr später mit der personellen Ausdünnung durch den Wehrdienst und der gleichzeitigen Steigerung des Energieverbrauchs für die Bremer Rüstungswirtschaft. So beschwerten sich die Stadtwerke in einem Schreiben vom 24. April 1941 an den Wehrkreis:

*„Anfang März hat das staatliche Personalamt zugesagt, uns 100 Zivilausländer umgehend zu beschaffen. Weiterhin sind uns seit Herbst 1940 weitere 23 Kriegsgefangene zugesagt. Wir mussten feststellen, dass eine ganze Anzahl bremischer Firmen inzwischen sowohl Ausländer wie auch Kriegsgefangene zur Verfügung gestellt bekommen hat, während wir trotz aller Bemühungen leer ausgegangen sind“<sup>464</sup>*

Doch da die Stadtwerke noch nicht das amtliche Siegel als „Kriegswichtiger Betrieb“ erhalten hatte, ließ die Zuteilung der geforderten Arbeitskräfte auf sich warten. Schließlich konnte der stellvertretende Direktor des Kraftwerkes Werner Dettmar den zuständigen Senator Hans-Joachim Fischer davon zu überzeugen, dass eine Kabeltrasse von Bremen nach Farge als kriegswichtig eingestuft wurde. Statt der geforderten 270 erhielt er aber nur 30 Arbeitskräfte.

Nach dem Überfall der Wehrmacht auf die Sowjetunion konnten sich die Stadtwerke im April 1942 über die Zuteilung von 59 Ukrainern und 13 Russen freuen. Die schlechte körperliche Verfassung dieser Ostarbeiter und Kriegsgefangenen machte die Zuweisung „gesunderer“ Arbeiter erforderlich. Im Herbst 1942 wurden daher 113 verbotenerweise französische Kriegsgefangene „eingestellt“ (ihren Status hatte man wegen der Genfer Konvention von Kriegsgefangenen zu Zivilarbeitern abgeändert)<sup>465</sup>.

---

<sup>463</sup> Vergl. hier insbesondere: Marcus Meyer „...uns 100 Zivilausländer umgehend zu beschaffen. Zwangsarbeit bei den Bremer Stadtwerken 1939-1945 Edition Temmen, Bremen 2002

<sup>464</sup> StAB 3-G.10 Nr. 522 (19) Gas und Wasserwerke an Abwehrstelle an Wehrkreis X

<sup>465</sup> Ab Ende April 1943 forderte und bekam Fritz Sauckel von der Vichy-Regierung mehrere Hunderttausend Zivilarbeiter, die zwangsweise ins Reichsgebiet geschafft wurden.

Gegen Ende des Krieges war von den insgesamt 1.800 Beschäftigten der Stadtwerke nahezu ein Drittel Ausländer, von denen 540 namentlich bekannt sind!<sup>466</sup> Die noch verbliebenen russischen Kriegsgefangenen und Zivilarbeiter hatten „niedere Aufgaben“ zu verrichten, da mit der Ausrufung des „Totalen Kriegs“ sich die Stimmung gegen die Sowjetunion noch weiter verschlechterte und damit der Einsatz von russischen Zwangsarbeitern zunehmend unerwünscht wurde. Ablehnung, Misstrauen und Angst verhinderte ihren Einsatz in den Maschinen- und Kesselhallen des Kraftwerkes.



**Beheben von Bombenschäden auf dem Gelände des Hastedter Kraftwerks durch Zwangsarbeiter (StaB)**

*„Da das Elektrizitätswerk zudem mehrere kleine Kolonnen benötigt, die zum Teil in sabotagegefährdeten Räumen arbeiten müssen, erscheint der Einsatz von Kriegsgefangenen unzweckmäßig.“<sup>467</sup>*

Nachgewiesen ist, dass Misshandlungen und Denunziationen stattfanden. Wohl über 100 wurden im Laufe der Jahre von der Gestapo abgeholt, allein am 7. Juli 1944 waren es 33 Kriegsgefangene, die in das Lager Farge gebracht wurden.<sup>468</sup>

Angesichts des durch die Propaganda erzeugten Meinungsbildes erstaunt es nicht, dass man sich in den Gefängnissen nach arbeitsfähigen Gefangenen umsah. Man fand sie in der Gruppe der Strafgefangenen, darunter auch zahlreiche politische Gefangene. So schrieb der Bremer Bürgermeister Böhmker, dass ihm bekannt geworden sei, dass Strafgefangene aus Münster im Emsland untergebracht wären,<sup>469</sup> und beantragte im Namen der Stadtwerke 100 Strafgefangene für die Beseitigung von Schäden am Kraftwerk und für Kabelverlegungsarbeiten beim Direktor der Strafanstalt Oslebshausen, da

*„das städtische Elektrizitätswerk als anerkannter Betrieb von kriegsentscheidender Bedeutung (..) ist.“<sup>470</sup>*

Außer dem Einsatz von Strafgefangenen für besondere Aufgaben wurden schon zwischen 1941 und 1943 35 Strafgefangene aus Oslebshausen und dem Emslandlager dauerhaft bei den Stadtwerken eingesetzt, und bis Kriegsende blieb diese Zahl nahezu konstant.

Auch die Beschäftigung von KZ-Häftlingen bei den Stadtwerken ist nachgewiesen:

---

<sup>466</sup> Marcus Meyer, Seite 142

<sup>467</sup> StaB 4,29/1Nr. 1286 Schreiben vom E-Werk an den Senator für Arbeit und Technik vom 29. März 1941

<sup>468</sup> Das Lager wurde eingerichtet, um den U-Bootbunker „Valentin“ zu bauen

<sup>469</sup> Es handelte sich dabei um die berühmten Emslandlager, wie Esterwegen, wo die Gefangenen als „Moorsoldaten“ ausgebeutet wurden.

<sup>470</sup> StaB 4,29/1 Nr. 1302, Schreiben vom 28. Juli 1941

*„Die Ausschachtungsarbeiten sind von der 2. SS-Baubrigade übernommen worden. Mit den Arbeiten ist am 26.7.43 begonnen (worden).“<sup>471</sup>*

Von den insgesamt 500 „Fremdarbeitern“ bei den Bremer Stadtwerken waren von ihnen 52 im Hastedter Kraftwerk beschäftigt. Die zivilen Arbeiter wurden von der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) betreut, die Kriegsgefangenen von der Wehrmacht. Untergebracht waren alle Ausländer in Lagern, die je nach Status der Insassen eingerichtet waren. So wurde für die Kriegsgefangenen vorgeschrieben, dass deren Unterkünfte mit vergitterten Fenstern und verschlussicherten Türen auszurüsten seien, dass das Gelände mit Stacheldraht eingezäunt, und die Baracken eine Abort- und Waschanlage aufweisen müsse. Die „Ostarbeiter“ wurden im Gemeinschaftslager Huckelriede und die russischen Kriegsgefangenen im Barackenlager neben dem Osterholzer Friedhof untergebracht (siehe nächstes Kapitel „Borgward“). Die „Fremdarbeiter“ aus den westlichen Staaten wohnten meist in festen Gebäuden, die von den „Arbeitgebern“ angemietet wurden.

Die Behandlung der Zwangs- und Fremdarbeiter variierte je nach ihrer Herkunft. Wie an anderer Stelle schon dargelegt, hatten insbesondere die aus Osteuropa stammenden Personen Schikanen, schlechte Unterkünfte und mangelnde Nahrungszuwendungen zu erleiden.

Die Behandlung der Ausländer in den Betrieben der Stadtwerke wird von Zeitzeugen als gemäßigt, teilweise sogar als milde bezeichnet. So soll ein verstorbener Sowjetrusse (entgegen den offiziellen staatlichen Richtlinien) auf Anordnung des Direktors der Stadtwerke Dr. Friedrich Hopf ein offizielles Begräbnis auf dem Osterholzer Friedhof erhalten haben.<sup>472</sup> Oberingenieur Walter Bolenz hingegen, verantwortlich für den Luftschutz, soll eng mit der Gestapo zusammengearbeitet, und auch Verhaftungen vorgenommen haben. Der für die sowjetischen Kriegsgefangenen zuständige Oberaufseher Franz Müller soll die ihm anvertrauten Gefangenen geschlagen und mit Fußtritten traktiert haben. Auch wurde er beschuldigt, Gefangene bei der Gestapo denunziert zu haben, die dann in das Arbeitslager Farge abtransportiert wurden.

Von den Alliierten wurden schließlich sowohl Dr. Hopf als auch Bolenz und andere zur Verantwortung gezogen. Friedrich Hopf wurde zu zwei Jahren Lagerhaft, Walter Bolenz als Minderbelasteter eingestuft. Über die strafrechtliche Verfolgung von Franz Müller ist nichts bekannt.

Nach dem Krieg fielen, wie ein Bericht des Vorstands im Juni 1945 berichtete, 350 Gefangene und Fremdarbeiter für die Stadtwerke aus. Die italienischen Arbeiter kehrten umgehend nach Italien zurück, ohne den ausstehenden Lohn einzufordern. Ob die restlichen Personen sofort in ihre Heimat abreisten oder als „Displaced Persons“ in Bremen blieben, ist nicht bekannt.

## **Die Borgwardwerke**

Bereits ab 1935 produzierte der Autobauer Borgward in den Hastedter Goliath-Werken auch für die Rüstung. Der steigende Absatz forderte die Vergrößerung der Produktionsflächen. Da der Raum auf der „Hastedter Sanddüne“ begrenzt war, erwarb Borgward 1936 im Bremer Stadtteil Sebaldsbrück ein Grundstück hinzu. Der Bau der neuen Hallen war im September 1938 abgeschlossen. Auch wenn das neue Werk zunächst ausschließlich für der Bau von Personenkraftwagen geplant war, so stieg der Anteil an Militärfahrzeugen kontinuierlich an, wohl auch einer der Gründe, dass das NSDAP-Mitglied Borgward am 8. Februar 1938 zum Wehrwirtschaftsführer ernannt wurde.

Um die steigende Produktion gewährleisten zu können, beschäftigte Borgward in beiden Werken Fremdarbeiter, zunächst auf freiwilliger Basis, dann im Verlauf des Krieges auch Zwangsverpflichtete und Kriegsgefangene. Die angeworbenen „Fremdarbeiter“ waren als Tätige an der Arbeitsfront einem strengen Regulativ unterworfen, so dass letztlich von „Freiwilligkeit“

---

<sup>471</sup> StaB 4, 29/1 Nr. 1239 Bausenator am 28.7.1943 in: Marcus Meyer S. 91

<sup>472</sup> Marcus Meyer Seite 118ff

keine Rede mehr sein konnte. Auch war das Wohnen in Lagern für nahezu alle Fremdarbeiter obligatorisch, wobei die jeweiligen Nationalitäten in Gruppen zusammengefasst wurden. Während 1942 von den 8266 Beschäftigten noch ca. 2.900 „Fremdarbeiter“ waren, so steigerte sich ihre Zahl im Jahr 1944 auf 4.300. Sie waren in sechs Lagern untergebracht. Hinzu kamen Kriegsgefangene unterschiedlicher Nationalität. Besonders menschenverachtend wurden die Gefangenen aus der Sowjetunion behandelt, Hungerrationen und Krankheiten führten zu hohen Sterberaten.

Das größte Lager befand sich am Osterholzer Friedhof. Dort waren im Februar 1944 hinter Stacheldraht in 16 Baracken 1653 sowjetische Kriegsgefangene eingepfercht.



**Lageplan vom 11.Mai 1942: Borgwardwerk Sebaldsbrück mit eingezeichnetem Lager für sowjetische Kriegsgefangene**

Schon am 7. Mai 1942 forderte Borgward vom Senator für Bauwesen ein 22 Morgen großes Areal nordwestlich neben dem Kriegsgefangenenlager (heute Daimler-Gelände), um dort „ausländische Arbeitskräfte“ unterbringen zu können. In diesem Lager „Osterholzer Heerstraße“ wurden schließlich mehr als 1.600 „Ostarbeiter“ untergebracht. Der Einsatz der Lagerinsassen war vielfältig. Neben Tätigkeiten in den Borgwardwerken wurden sie jeweils am ersten Sonntag des Monats zusätzlich zu ihrer Arbeit „dienstverpflichtet“, um Trümmer zu räumen, Reparaturen unterschiedlicher Art vorzunehmen und auch Leichen zu bergen. So versammelten sich am 25. Februar 1945 zu dieser Tätigkeit 405 Arbeitskräfte aus verschiedenen Lagern auf dem Platz vor dem Osterholzer Friedhof. Allein Borgward stellte 100 Häftlinge frei. Wohl zum letzten Mal stellte

Borgward am Ostersonntag dem 1. April 1945 aus dem Lager Ellener Siedlung 200 „Ostarbeiter“ für Trümmerräumarbeiten ab. Die dann erstellten Evakuierungslisten weisen 551 „Ostarbeiter“ und 655 „Ostarbeiterinnen“ aus.<sup>473</sup> Etwa 1000 polnische und russische Häftlinge kamen aus Auschwitz in das Konzentrationslager Neuengamme. Von dort wurden sie am 25. August 1944 als zusätzliche Arbeitskräfte den Borgward-Werken nach Bremen überstellt. Sie mussten ebenso wie die vielen anderen Zwangsarbeiter in dem Betrieb beim Bau von Kriegsgerät, Torpedos und Militärfahrzeugen mitarbeiten. Das Außenlager auf dem Borgwardgelände bestand knapp zwei Monate. Nach dem verheerenden Bombenangriff vom 12. Oktober 1944 ließ die SS am gleichen Tag das Lager räumen, ein Teil der KZ-Häftlinge wurde ins Stammlager Neuengamme zurücktransportiert. Eine andere Gruppe wurde zum Außenlager Lerbeck in Porta Westfalica überstellt. Ein Lager für 346 französische, 31 niederländische und 26 belgische Fremdarbeiter wurde an der Behrenstraße (heute Atlas Elektronik) eingerichtet. Da das aus 11 Baracken bestehende Lager 1944 eingezäunt wurde, diente es wohl bis Kriegsende KZ-Häftlingen oder Ostarbeitern als Unterkunft.

### Die Goliathwerke in Hastedt

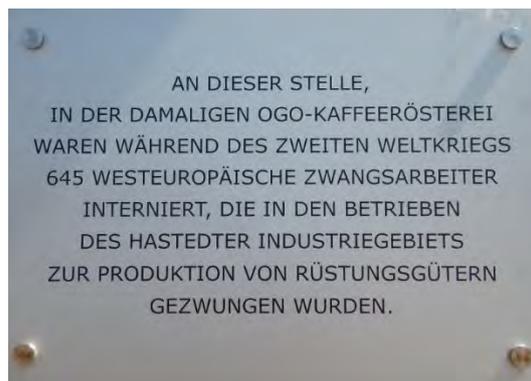
Das Mutterwerk von Borgward in Hastedt hatte seine Produktion auf LKWs, Kleinpanzer und andere Kettenfahrzeuge umgestellt. Es arbeiteten dort ungefähr 2500 Personen, ca. 1000 von ihnen waren Ausländer.

Eine unbekannte Zahl von Ostarbeitern und Kriegsgefangenen marschierten tagtäglich zum Arbeits-einsatz aus dem Osterholzer „Borgwardlager“ in die Goliathwerke nach Hastedt, um dort in der Regel Aufräum- und Handlangerdienste zu verrichten. Die größte Anzahl der „Fremdarbeiter“ wurde auch hier von Franzosen, Niederländern und Belgiern gestellt. Sie wurden in der Regel in festen Gebäuden untergebracht, während „Ostarbeiter“ mit Baracken Vorlieb nehmen mussten.

Gegenüber dem Hastedter Werk befand sich die OGO-Kaffeerösterei, die aufgrund des fehlenden Rohkaffees nicht produzieren konnte. Es wurde von Borgward angemietet und diente während des Krieges als Lager für Westarbeiter. Es war mit einer Kapazität von 750 Personen eines der größten Lager für Westarbeiter in Bremen.



Ogo-Kaffeerösterei 1938



Gedenktafel am Ogohaus an der Föhrenstraße

Mitte 1944 betrug die höchste Belegungszahl 682 Personen. Die meisten von ihnen arbeiteten in den Goliath-Werken und in den Lloyd-Dynamowerken 7 Männer und 30 Frauen, die in der Tubenfabrik Ketels (Am Rosenberg) eingesetzt waren. Das größte Kontingent stellten die

<sup>473</sup> Heimatgeschichtlicher Wegweiser zu Stätten des Widerstands und der Verfolgung 1933-1945 Bd. 6: Bremen (Stadt Bremen, Bremen-Nord, Bremerhaven) . Susanne Engelbertz. Hrg. Studienkreis Deutscher Widerstand

Niederländer, es folgte die Franzosen (meist Kriegsgefangene) und schließlich als weitere Gruppe die Belgier. Das Lager unterstand dem Lagerleiter Niehus, der auch die 35 Aufseher befehligte.

Ebenfalls für die Goliathwerke von Borgward war das Tanzlokal „Weserlust“ am Osterdeich 150 (heute ein Autohaus) als Lager für 350 Insassen vorgesehen, im Sommer 1944 lebten dort 302 Holländer und Belgier. Wie das Ogohaus stand auch dieses Lager unter der Leitung von Niehus. Als drittes Borgward-lager wurde das Ausflugslokal Wehrschloss am Osterdeich 230 genutzt. Geplant für es für 80 Personen. Gelebt hatten dort lediglich 37.

Insgesamt stellten Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge mehr als 40 Prozent der 8.000 Beschäftigten bei Borgward. Nach der völligen Zerstörung der Goliathwerke in Hastedt am 12. Oktober 1944 wurden die Zwangsarbeiter von der DAF auf andere Betriebe verteilt. Wie das untenstehende Bild belegt, wurden auch nach Abzug der II. SS-Baubrigade noch KZ-Häftlinge zu Aufräumungsarbeiten herangezogen.



**KZ-Häftlinge bei Aufräumungsarbeiten vor dem zerstörten Verwaltungsgebäude Ecke Föhrenstraße/ Hastedter Osterdeich, Ende Oktober 1944. Foto: Cüppers (StaB)**

### **Focke Wulf Flugzeugbau**

Die Focke-Wulf Flugzeugbau AG (ab 1936 GmbH) erwies sich schon nach dem Ersten Weltkrieg als erfolgreicher Flugzeugbauer. Der steigende Absatz von Flugzeugen, auch für die geheim gehaltene Aufrüstung einer Luftwaffe, forderte insbesondere unter dem neuen technischen Direktor Kurt Tank im Jahr 1933 eine deutliche Vergrößerung der Produktionsstätte und eine Aufstockung des Personals. Nicht nur das Stammwerk am Bremer Flughafen wurde erweitert, auch erwarb man in Bremen Hastedt da Gelände der Norddeutschen Waggonfabrik an der Pfalzburger Straße für ein zweites Werk und errichtete 1937 noch für ein weiteres Werk auf einem Gelände in Bremen Hemelingen an der Godehard Straße.

Um das erforderliche Fachpersonal zu erhalten, betrieb man zunächst eine erfolgreiche Abwerbekampagne in anderen Betrieben Bremens, was zu heftigen Beschwerden führte.

Daraufhin warb man europaweit um geeignetes Personal. Schon vor Beginn des Krieges wuchs die Produktion von Flugzeugen für die Luftwaffe kontinuierlich an. Nach der Besetzung von Holland, Belgien und Frankreich kehrten zahlreiche der ausländischen Arbeiter wieder in ihre Heimat zurück. Gleichzeitig wurden immer mehr Flugzeugbauer zum Militärdienst eingezogen, so dass die Rüstungsproduktion bei Focke-Wulf gefährdet war.

Durch Kontingentforderungen an die Gemeinden der besetzten Gebiete zwang man ab 1940 auch in Westeuropa zahlreiche Männer und Frauen zur Arbeit für die Deutschen. Auf diese Weise kam beispielsweise im Herbst 1942 ein großer Transport mit Franzosen aus Bordeaux, die in den Bremer Focke-Wulf-Werken eingesetzt wurden.

Untergebracht wurden sie den Fabrikräumen der „Goldina-Schokoladenfabrik“<sup>474</sup> an der Sebaldsbrücker Heerstraße 151 (heute Einkaufszentrum Kaufland neben dem Hemelinger Tunnel).



**Goldina Schokoladenfabrik Sebaldsbrücker Herstr. 149-151  
nach dem 39. Luftangriff vom 1./2. Januar 1941  
Foto: Cüppers (StaB 4,77-1-Fotos-1047)**

Neben dem Westarbeiterlager waren im DAF-Lager (Kirchweg 27/33 Hindenburgkaserne in Huckerieide, heute Rolandklinik) und im Lager Café Siel an der Habenhausener Landstraße 38<sup>475</sup> Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion und aus Polen untergebracht.

Beide Fremdarbeitergruppen wurden in den Werken Hastedt und Hemelingen eingesetzt.

Erschütternd ist der Bericht des polnischen Zwangsarbeiters Henryk Grygiel über seine Zeit im Lager Huckelriede und seinen Einsatz im Hastedter Focke-Wulf-Werk.<sup>476</sup> Er kam gemeinsam mit ca. 60 anderen Polen in der Nacht vom 23. auf 24. Juni 1942 in Bremen an. Ca. 30 Personen wurden in der Gaststätte „Café Siel“ an der Habenhausener Landstraße und die andere Hälfte im DAF-Lager Huckelriede, auf dem Gelände der Hindenburgkaserne. In der gleichen Nacht erlebte Grygiel die Schrecken des Krieges in Form eines Bombenangriffes, bei dem einer seiner Kameraden ums Leben kam. Zynischerweise erlaubte der Lagerführer in seiner

---

<sup>474</sup> Goldina ging 1937 Konkurs. Focke Wulf nutzte die Fabrikräume zunächst als Fliegertechnische Vorschule, bevor sie als „Gemeinschaftslager für Fremdarbeiter“ umfunktioniert wurde. Dort lebten 498 Franzosen, 38 Belgier, 27 Holländer und 3 Polen.

<sup>475</sup> StaB 4,29/1-1444: Das Lokal (Inhaber: Ludwig Lüdecke) wurde als „Unterkunftsheim für ausländische Arbeitskräfte“ von der Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH am 26. Oktober 1940 angemietet und nach Verlegung der Werke in den Osten am 1. April 1943 wieder zurückgegeben. Das Lager wurde nun vom Bausenator übernommen, der es neu belegte.

<sup>476</sup> Hrg. Wiltrud Drexel u.a.: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens. Heft 5: „Arbeit“ Teil 1, Zwangsarbeit, Rüstung, Widerstand 1931-1945. Universität Bremen o.J.

„Begrüßungsrede“ am nächsten Tag, dass die Luftschutzräume aufgesucht werden dürften. Es war zu ihrem Schutz jedoch nur ein Splittergranat ausgehoben worden. Grygiel erhielt die Nummer 26 964 und ein violettes „P“, das er an seiner Jacke befestigen musste. Zum Arbeitseinsatz wurde man um 4:30 Uhr geweckt, dann marschierte man entweder zu Fuß zum Hastedter Werk, oder benutzte die Straßenbahn um 5:20 Uhr, weil dann noch keine Deutschen Fahrgäste die Bahn nutzten, man wollte das Zusammentreffen von Polen und Deutschen verhindern. Die Folge war, dass man in Hastedt eine Stunde lang, bis zum Arbeitsbeginn auf die deutschen Arbeiter warten musste. Mit der Zerstörung der Straßenbahn durch Bombenangriffe blieb dann nur noch der Fußmarsch nach Hastedt. Nachdem einige der Polen auf dem Marsch zur Arbeit geflohen waren, wurden sie praktisch als Kriegsgefangene behandelt und jeglicher Ausgang in die Stadt wurde verboten. Schikanen am Arbeitsplatz, die lange Arbeitszeit und der tägliche dreistündige Fußmarsch zehrten genauso an den Kräften, wie der Ungezieferbefall und die ungenügende Verpflegung. Das Leiden von Henryk Grygiel endete erst 1945, als er nach Polen zurückkehren durfte.



Sammlung Steinbrecher



Sammlung Schaecker

**Historische Postkarten der Lokale „Weserlust“ und „Café Siel“, die als Zwangsarbeiterlager genutzt wurden**

Schon gegen Ende des Jahres 1942 verlagerte man große Teile der Flugzeugproduktion nach Ostdeutschland, so dass 1943 nur noch 21% der Belegschaft von ca. 37.000 in Bremen tätig waren.

Die Betriebsverlagerung hatte zur Folge, dass das Hastedter Werk ab Herbst 1942 aufgegeben, und an die „Weser Flugzeugbau GmbH“ verpachtet wurde. Hier wurden ausgediente oder beschädigte Flugzeuge von 50 Angestellten und 850 „Fremdarbeitern“ auseinander gebaut und der Produktion wieder zugeführt. Wahrscheinlich wurden die ausländischen Arbeiter, wie ihre Vorgänger auch, in den Lagern „Goldina“, „Café Siel“ und „Huckelriede“ untergebracht. Mit der totalen Zerstörung des Hastedter Industriegebietes am 12. Oktober 1944 wurden hier keine Zwangsarbeiter mehr eingesetzt. Die Aufräumarbeiten übernahmen nun Trupps von Strafgefangenen oder KZ-Häftlingen.

### **Die Lloyd Dynamowerke**

Nachdem die LDW schon vor Beginn des Zweiten Weltkriegs vermehrt Rüstungsgüter produzierte, musste das Personal auf über 1000 aufgestockt werden, um die Aufträge abarbeiten zu können. Wie andere Bremer Betriebe auch suchte man zunächst „Freiwillige“ in den westlichen Nachbarländern. Als dann mit dem Krieg die Freiwilligenmeldungen ausblieben, wurden in ganz Europa „Fremdarbeiter“ zwangsrekrutiert, die auch in Bremen von der DAF verwaltet wurden.

Betriebsnah waren im Februar 1944 im „Borgwardlager Ogohaus“ 7 Personen für die LDW untergebracht, die vom Lagerleiter Scharringhausen „betreut“ wurden.

Weitere 13 Fremdarbeiter von LDW wohnten im Lager der Bremer Handwerker an der Riensberger Straße<sup>477</sup> und 35 weitere im Guttemplerhaus in der General-Ludendorf-Straße 19 (Bgm. Smidt-Straße).

Schon am 26. Oktober 1942 gibt ein Schriftstück darüber Auskunft, dass bei den LDW zusätzlich zu den dauerbeschäftigten Ausländern 20 Personen eines Aufräumungstrupps beschäftigt sind, die sich aus Strafgefangenen und Häftlingen der II. SS-Baubrigade zusammensetzen.<sup>478</sup>

TW/8.5  
26. Oktober 2.  
abge. 28/10.42. J.

Der Senator für das Bauwesen  
III A 3002

An das  
Rüstungskommando  
Bremen  
Haus des Reichs.

Ich nehme Bezug auf meine heutige fernmündliche Besprechung mit Herrn Hauptmann Engstfeld.

In folgenden industriellen und gewerblichen Betrieben sind zurzeit noch Aufräumungstrupps beschäftigt, die sich aus Strafgefangenen und Häftlingen der SS-Bau-Brigade II zusammensetzen:

Lloyd-Dynamo-Werke bei der Fa. Willig	39 Mann	20
Fa. Huxmann bei der Fa. Kirbitz & Breiter	26 Mann	15-20
Güldenhaus bei der Fa. Bbdecker	20 Mann	✓
Fa. Rickmers	30 Mann	—

Ich bitte zu prüfen, ob es nicht möglich ist, wie in der Besprechung, die im Rathaus beim Reg. Bürgermeister am 18.9.42 stattgefunden hat, schon vereinbart wurde, diese Arbeiten durch die von der Bremischen Industrie aufzustellenden Aufräumungstrupps ausführen zu lassen. Hierdurch würden die genannten Kräfte zum Einsatz bei der Behebung der übrigen Fliegerschäden frei, wo sie bekanntlich noch vordringlich gebraucht werden.

Im Auftrag  
[Signature]

Wang 18. Lager.  
26/10. Jp.

Im Auftrag  
[Signature]  
12/11. Jp.

Einsatz der II. SS-Baubrigade in Bremer Betrieben

### Hanseatische Silberwarenfabrik

Auch die Hanseatische Silberwarenfabrik war als Zulieferbetrieb für die Kleinpanzerproduktion bei Borgward im Zweiten Weltkrieg ein wichtiger Rüstungsproduzent. Wie in anderen Bremer Industriebetrieben wurde die Einberufung von Stammarbeitern zum Militärdienst mit „ausländischen Zivilarbeitern und Kriegsgefangenen (siehe unten) ausgeglichen.

<sup>477</sup> das Lager an der Riensberger Straße wies 1944 eine Belegung von 668 Personen auf, das in unmittelbarer Nähe gelegene DAF-Lager an der Friedrich-Mißlerstraße zur gleichen Zeit 490 Personen, darunter 28 Frauen.

<sup>478</sup> StaB 4,29/1. 1306 Schreiben vom Senator für Bauwesen an das Rüstungskommando Bremen

Geschäftsbericht  
über das  
17. Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1942.

----

Wir gestatten uns, hiermit die Bilanz nebst Gewinn- und Verlust-Rechnung über das Jahr 1942 zu überreichen.

Die kriegsbedingte Umstellung auf Sonderarbeiten wurde fortgesetzt. Daneben erfolgte eine Umstellung der Fabrikation der Bestecke auf solche aus Eisen.

Die Gefolgschaft erlitt durch Einberufungen weitere Beschränkungen, welche aber durch den Einsatz von Kriegsgefangenen und ausländischen Zivilarbeitern ausgeglichen werden konnten.

Das Exportgeschäft wurde im Rahmen der gegebenen Möglichkeit weiter gepflegt.

An die Familien der zum Heeresdienst einberufenen Gefolgschaftsmitglieder wurden die laufenden Zuwendungen in der bisherigen Weise gewährt, ebenfalls die Zuwendungen an die seitens der Gefolgschaft geschaffenen sozialen Einrichtungen.

Ein Wechselobligo bestand am Jahresschluß nicht.

Die Bezüge des Vorstandes betragen RM 30.766,-, der Aufsichtsrat erhielt eine Vergütung von RM 5.000,-.

Wir gehören dem Verbands der Silberwarenfabrikanten Deutschlands e.V. an.

Bremen, den 15. März 1943

Hanseatische Silberwarenfabrik  
Aktiengesellschaft

Der Vorstand:

Adolf Lange (Vorsitzer)

Arthur Stöckel

Georg Reich.

**Geschäftsbericht 1942 mit Hinweis auf den Einsatz von  
Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen**

Neben den Baracken auf ihrem Betriebsgelände, am Hastedter Osterdeich 240, hatte die Manufaktur das „Hanseatelager“ für 100 Personen eingerichtet, wobei die Belegungszahl schwankte, so notierten die Meldelisten am 6. Juli 1944 und im Februar 1944 lediglich 38 Bewohner, die von 2 Aufsichtspersonen „betreut“ wurden. Aus dem „Jugendlager an der Zeppelinstraße“<sup>479</sup> kamen 13 meist jugendliche „Ostarbeiter“. Der damals Vierzehnjährige Wladimir Korovnikow erinnerte sich bei seinem Besuch in Bremen an die Zwangsdeportation, die ihn gemeinsam mit seiner Mutter Olga Michailowna aus dem russischen Orel nach Bremen verschlug. Von seiner Mutter getrennt, kam er mit anderen Jugendlichen in das Lager Zeppelinwiese an der Zeppelinstraße. Er wurde zur Zwangsarbeit in der Hanseatischen Silberwarenfabrik eingesetzt, wo er mit anderen Jugendlichen Rüstungsteile zusammenschweißen musste. Welche Behandlung ihm dort widerfuhr, darüber hat er nicht gesprochen, wohl aber über die harte Arbeit dort, über das Lagerleben und über die ständigen Misshandlungen, insbesondere des Lagerkommandanten, über den ständigen Hunger und die nicht enden wollende Angst.<sup>480</sup>

<sup>479</sup> Das Lager „Zeppelinwiese“ befand sich auf dem Gelände des heutigen Schulzentrums an der Parsevalstraße. 1943 waren dort 383 Personen untergebracht.

<sup>480</sup> Vergl. <https://www.aulbremen.de/projekt/senior-innenzeitung-wir/wir-05-2006-web.pdf>. 17ff aber auch den Artikel über die Großwäscherei, wo schwere Demütigungen der Hayungs-Arbeiter durch die Firmenleitung (Hans und Anna Hayungs) zur Anzeige gebracht wurden, die im November 1935 mit einem Bußgeld geahndet wurden

Des Weiteren war eine unbekannte Anzahl von Kriegsgefangenen zur Zwangsarbeit in der Hanseatische Silberwarenfabrik eingesetzt. Auch dieses Werk wurde am 12. Oktober 1944 durch einen alliierten Bombenangriff zerstört, die Produktion eingestellt und die Zwangsarbeiter anderweitig eingesetzt.

## Großwäscherei Hayungs

Während des Zweiten Weltkriegs erledigte Hayungs als Großwäscherei für die Marine kriegswichtige Aufgaben. Um die anfallenden Arbeiten bewältigen zu können, beantragte Hayungs den Einsatz von Zwangsarbeitern.

Nachdem zwischen Februar 1941 und Juni 1942 zahlreiche Polen als Zwangsarbeiter nach Deutschland gekommen waren, erhielt Hayungs ein Kontingent von 118 Frauen aus Lodz und Lublin. Sie wurden auf dem Firmengelände in einem für 135 Personen ausgelegtem, eigens dafür errichteten Barackenlager (genannt „Kehrewieder“) untergebracht. Ihre Lagerführerinnen waren Helene Kamm<sup>481</sup> und laut Meldelisten vom Februar 1944 eine Frau Saß. Als Bewachung des Lagers waren 8 Aufseher vorgesehen<sup>482</sup>. Als Übersetzerin fungierte Branislawa Uchtmann, die schon seit sieben Jahren bei Hayungs arbeitete.

Als Arbeiter hinzu kamen noch eine Französin und 38 Männer, in den Papieren „Javaner“ genannt. Wahrscheinlich handelt es sich bei dieser Gruppe um in Holland ansässige Personen aus den niederländischen Kolonien in Südostasien.<sup>483</sup> Diese Gruppe kam aus dem Gemeinschaftslager der „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) Jacobsberg am Osterdeich, in dem Menschen unterschiedlicher Nationalität untergebracht waren.

Zeitzeugen berichten, dass die Polinnen wiederholten Misshandlungen, sowohl von Helene Kamm, als auch vom Betriebsleiter der Wäscherei, Friedrich Lüdemann<sup>484</sup> erlitten. Der als cholerisch geltende Lüdemann wurde deshalb am 30. Januar 1946 in das Internierungslager Ludwigsburg-Ossweil eingewiesen und am 4. Oktober 1947 nach Bremen entlassen, um sich vor der Spruchkammer zu verantworten. Dort erhielt er den so genannten „Persilschein“.<sup>485</sup>

Wie Behandlung, ärztlicher Versorgung, Unterkunft und Verpflegung im Lager Hayungs war, lässt sich nur erahnen. So berichtet die Zwangsarbeiterin Janina Lisskiewicz, dass sie am 3. März 1945 von einem Mädchen entbunden wurde, dass bereits eine Woche später *„am Hungertode gestorben ist“*<sup>486</sup>, wie auch das Kind von Janina Juszezak, das drei Tage nach dem Tod der Mutter am 15. Oktober 1945 verstorben war. In dem Zusammenhang beklagte der Regierende Bürgermeister Bremens Johann Heinrich Böhmcker einem Schreiben vom 13. März 1944 die

*„unproduktive Zugabe von Kindern (als) eine recht unerfreuliche Erscheinung.....Binnen Jahresfrist wird also die Zahl der Esser in Deutschland noch erheblich zunehmen, außerdem entziehen diese Säuglinge für ihre erste Ausstattung dem deutschen Kinde noch nicht unbedeutende Mengen an Erstlingswäsche..“*<sup>487</sup>

Diese menschenverachtende Aussage von Böhmcker spiegelt nur einen kleinen Teil der Geisteshaltung dieser Zeit wider.

Schon im März 1940 hatte Heinrich Himmlers einen Erlass verkündet, der *„Die Pflichten der Zivilarbeiter und Arbeiterinnen polnischen Volkstums während ihres Aufenthaltes im Reich“* regeln sollte. Dies wurde insbesondere in einem Gesetzblatt der Freien Hansestadt vom 2. März 1942 präzisiert.

---

<sup>481</sup> Sie wohnte nach dem Krieg in der Lilienthaler Straße 85

<sup>482</sup> Meldeliste vom 8.6.1944 in: Schminck-Gustavus: Bremen von unten a.a.O.

<sup>483</sup> Vergl. hierzu: Friedrich Grützner „Die polnischen Zwangsarbeiterinnen der Großwäscherei Hayungs, Drakenburger Straße 36, als Teil der Polenversklavung in Bremen während des Zweiten Weltkrieges Seite 10. Schrift für die Ev. Auferstehungsgemeinde, Bremen 1997

<sup>484</sup> In den Adressbüchern dieser Zeit wurde Lüdemann (wohnhaft Scharnhorststraße 138) als „Waschmeister“ bezeichnet.

<sup>485</sup> Wie wir im Kapitel „Großwäscherei Hayungs“ gelesen haben, war diese Firma berüchtigt für die schlechte Behandlung ihrer Mitarbeiter

<sup>486</sup> Grützner S. 14

<sup>487</sup> Grützner S. 17f

Neben der Kennzeichnungspflicht durch ein „P“ durften Polen und Polinnen das Lager nicht ohne Erlaubnis verlassen, nicht an öffentlichen Vergnügungen, wie Kino, Badeanstalten usw. teilnehmen, keine öffentlichen Verkehrsmittel ohne Sondergenehmigung benutzen, und vieles andere mehr. Jegliches Aufbegehren, unerlaubtes Entfernen oder nachlässiges Arbeiten wurde Zwangsarbeit in Arbeitserziehungslagern angedroht. Auch war Ostarbeitern und Polen das Aufsuchen von befestigten Luftschutzbunkern untersagt.

So heißt es in einem Tagesbefehl der Bremer Schutzpolizei vom 3. Januar 1944:

*„Betr. Aufsuchen der LS-Bunker (Luftschutz-Bunker) durch Ausländer.*

*Immer wieder werden berechtigte Klagen vorgebracht, daß den deutschen Volksgenossen durch die Ausländer Luftschutzraum in den LS-Bunkern entzogen wird.*

*Die LS-Bunkerverwalter usw. sind nochmals eingehend zu belehren und anzuweisen, daß*

- 1. Kriegsgefangenen, Ostarbeitern und P-Polen der Zutritt zu den LS-Bunkern bei Fliegeralarm grundsätzlich untersagt ist.*
- 2. den übrigen Ausländern der Zutritt zu den LS-Bunkern nur gewährt werden kann, wenn die LS-Bunker von der Zivilbevölkerung nicht voll in Anspruch genommen werden und sie von den deutschen Volksgenossen getrennt untergebracht werden können.*

*Ausländer usw., die hiernach nicht in den LS-Bunkern aufgenommen werden dürfen bzw. können, sind, soweit möglich, in andere Luftschutzräume, LS-Sonderbauten, usw. einzuweisen, sofern sie von der Zivilbevölkerung nicht in Anspruch genommen werden.“*

Für die Polinnen bei Hayungs wurde lediglich ein behelfsmäßiger Erdbunker auf dem Betriebsgelände bereitgestellt. Die „Luftschutz-Sonderbauten“ genannten Einrichtungen waren meist nur Deckungs-gräben, die mit Holz und Sand abgedeckt waren; sie waren selbst gegen Bomben mit geringer Sprengkraft unwirksam

In den ersten Jahren des Krieges blieb das Hastedter Industriegebiet weitgehend von alliierten Bombenangriffen verschont. Es war die Strategie des britischen Chief Marshal der Royal Air Force, Arthur Harris durch ein Flächenbombardement die Bevölkerung in den deutschen Städten zu demoralisieren und dadurch das Deutsche Reich zur Kapitulation zu bewegen. Ein legendärer Ausspruch von „Bomber-Harris“ war:

*„Historischer Stadtkern brennt gut!“<sup>488</sup>*

Ein gezielter Bombenangriff auf Hastedt und seine Industrie wurde am 12. Oktober 1944 geflogen. Es war der 138. Angriff auf Bremen! Um 10:45 erklang der Fliegeralarm. Die bei Hayungs arbeitenden polnischen Frauen suchten Schutz in dem provisorischen Erdbunker. Zwischen 11:35 und 11:50 luden die ca. 250 britischen Bomber 588 Spreng- und 110.159 Brandbomben über Sebaldsbrück und Hastedt ab. Nicht nur zahlreiche Industriebetriebe in Hastedt, Hemelingen und Sebaldsbrück wurden zerstört, auch hunderte von Wohnhäusern fielen in Schutt und Asche. Es gab 82 Tote, 10 Schwer- und 14 Leichtverletzte. 8.000 Menschen wurden obdachlos.

Eine der Sprengbomben traf den Erdbunker mit den polnischen Frauen, 22 von ihnen wurden getötet, 7 zum Teil schwer verletzt.<sup>489</sup>

Die meisten von ihnen hatten das dreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten. In den amtlichen Papieren hieß es, dass die 92 Bombenopfer, und damit auch die Polinnen „gefallen“ seien. Diese „soldatische“ Bezeichnung für Zwangsarbeiter kann nur als zynisch empfunden werden, ihr Mutterland ist eben nicht Deutschland, sondern Polen....

---

<sup>488</sup> Es ging dabei um den geplanten Bombenangriff auf Lübeck am 29. März 1942.

<sup>489</sup> Vergl hierzu: Friedhelm Grütznern Schrift für die Ev. Auferstehungsgemeinde Bremen



Bergung der Opfer aus dem behelfsmäßigen Erdbunker der Firma Hayungs an der Wedeschleife der Bremer Straßenbahn (heute Linie 3)<sup>490</sup>

Die Namen der Opfer:

Beim Bombenangriff getötet		Beim Bombenangriff verletzt	
Name	Geburtstag	Name	Geburtstag
Stefania Bugaj	31.05.1907	Nomislava Cossig	19.05.1923
Maria Falek	25.09.1919	Maria Gielinska	01.05.1917
Zofia Grojiewaska	15.06.1918	Genoveva Ratgera	14.02.1922
Sererine Gusak	21.12.1926	Helena Rogonka	?
Jatwiga Gusowka	17.12.1943	Maria Spudijko	04.09.1913
Janina Juszezak	15.06.1912	Wanda Stasing	15.04.1923
Viktoria Knapik	05.02.1890	Revania Tomaschewska	04.09.1913
Sophia Kuleszynski	25.09.1903		
Zofia Marazak	30.10.1907		
Aurelia Markiewitz	12.02.1924		
Stanislawa May	24.08.1923		
Katharina Monska	17.10.1904		
Stanislawa Panka	07.05.1922		

<sup>490</sup> Fotos: Cüppers Bilder in StaB 4,77/1 Nr. 3649-50; 4666, 4922, 4981, 4983, 4985, 4987-89.

Alexandra Pusta	16.03.1923		
Alexandra Szäiska	?		
Halina Tonanskiewiez	01.09.1922		
Janina Warwryniak	13.07.1923		
Wanda Wieslocka	12.08.1923		
Czedawa Wieticka	19.07.1919		
Janina Woyeik	04.10.1920		
Genefefa Wojzek	24.06.1922		
Maria Zarelska	30.05.1905		



**Das Gelände im Jahr 2014 (Foto Steinbrecher)**

Anstelle der zerbombten Großwäscherei Hayungs wurde am 22. Juli 1958 der Grundstein für die Auferstehungskirche und dem Gemeindehaus gelegt. Schon frühzeitig hatte die Auferstehungsgemeinde der polnischen Opfer gedacht, und eine Gedenktafel im Gemeindezentrum und nahe dem Erdbunker angebracht. Seit 2012 steht dort ein Gedenkstein, der an die getöteten Frauen, aber auch an die übrigen Zwangsarbeiter erinnert, die im Hastedter Industriegebiet während der Nazidiktatur ausgebeutet wurden.



## Bremen nach dem Krieg



**Der zerstörte Bremer Westen. Blick nach Südost Richtung Altstadt.  
Der Bunker stand an der Zwinglistraße. Foto: Royal Air Force Bomber Command 1942-44**

Die Zerstörung Bremens durch die 173 alliierten Bombenangriffe während des Zweiten Weltkrieges waren erheblich. Große Teile Bremens wurden dem Erdboden gleichgemacht, Industrie und Häfen und nahezu die gesamte Infrastruktur zerstört. Allein beim schwersten Angriff in der Nacht von 18. auf 19. August 1944 fanden mehr als 1000 Menschen den Tod. Insgesamt starben bei den 173 Luftangriffen über 4.000 Personen und 65.000 Wohnungen wurden zerstört.

Doch der mörderische Krieg näherte sich seinem Ende. Alliierte Streitkräfte hatten Anfang 1945 den Rhein überschritten und große Teile des Rheinlandes erobert, und im Osten stand die Rote Armee kurz vor der Oder.

Am 25. April 1945 erreichten britische Truppen unter Lieutenant General Brian Horrocks die Bremer Neustadt. Noch im letzten Moment hatte die Bremer NS-Führung die Sprengung der innerstädtischen Brücken befohlen. Das konnte die britischen Truppen nicht aufhalten, so dass Bremen am 27. April 1945 vollständig besetzt war.<sup>491</sup>

Die Briten fanden eine Stadt in Trümmern vor. Die Wasser- und Energieversorgung waren genauso zusammengebrochen, wie die Versorgung der Menschen mit Lebensmitteln. Ausgebombte Familien suchten eine neue Bleibe, und auch die befreiten Zwangsarbeiter irrten durch die Straßen der Stadt.

---

<sup>1</sup> Am 28. Juli 1945 hatte der Gouverneur der amerikanischen Militärregierung Brion C. Walker ein offizielles Schreiben an den amtierenden Bürgermeister Erich Vagts folgendes Schreiben geschickt: „Dear Sir, The official time of the occupation of Bremen is 1800 hours 27th April 1945.“



**Einzug britischer Truppen in Bremen 27. April 1945 (Archiv Adern der Stadt, Bremen)**



**Britische Soldaten suchen versteckte Verteidiger  
(27. April 1945) StaB**



**Der Kommandeur der britischen Streitkräfte Lieutenant General  
Brian Horrocks (2.v.r.), im Überseehafen  
(27. April 1945) Archiv Adern der Stadt, Bremen**

Am 7. Mai 1945 besetzten britische Truppen der 51. Highland Division auch die Stadt Wesermünde. Ganz Norddeutschland, Bremen und Wesermünde waren nun Bestandteil der britischen Besatzungszone.

In den Beschlüssen der alliierten „European Advisory Commission“ (EAC) vom 20. September 1944 wurden nicht nur die Besatzungszonen festgelegt, sondern auch der Status für Bremen, innerhalb der britischen Zone eine amerikanische Enklave einzurichten, um über die bremischen Häfen die amerikanischen Truppen versorgen zu können.

Als Bestandteil der „Bremer Enklave“<sup>492</sup> ging es den Amerikanern besonders um den Seehafen Wesermünde als *Port of Embarkation*. Sofort nach Einmarsch der Briten in Bremen begannen

<sup>1</sup> Die Bremer Enklave bestand aus der Stadt Bremen, dem Landkreis Bremen, sowie den hannoverschen Gebieten Stadt und Landkreis Wesermünde. Osterholz und Wesermarsch. Wesermünde wurde 1947 in Bremerhaven umbenannt.

die Übergabeverhandlungen zwischen Briten und Amerikanern. Schon am 20. Mai 1945 fand die feierliche Übergabe an die 29. US. Division statt in Bremerhaven statt.



**Lieutenant General Brian Horrocks, GOC XXX Corps, Major General Gordon MacMillan, GOC 51st (Highland) Division, and Major General Charles H. Gerhardt, kommandierender General der U.S. 29th Infantry Division, während der Übergabezeremonie der Bremer Enklave an die Amerikaner am 9. Mai 1945 in Wesermünde (Bremerhaven). Foto: Archiv Adern der Stadt, Bremen**



**Parade nach Übergabe Bremens an die Amerikaner am 9. Mai 1945 in Wesermünde (Bremerhaven) Foto: Archiv Adern der Stadt, Bremen**

Nach der Absetzung des Stellvertretenden Bürgermeisters Richard Duckwitz<sup>493</sup> ernannte die Militärregierung unter Bion C. Walker am 5. Juni 1945 einen Bremer Senat, zunächst unter dem ehemaligen Polizeipräsidenten Johannes Schrörs, der aber schon wenige Tage später wieder aufgelöst wurde, als seine Nähe zum Nationalsozialismus bekannt wurde. Es folgte als kurzes Intermezzo Erich Vagts, der jedoch vom Senat abgelehnt wurde. Am 1. August 1945 wurde daher der politisch unbescholtene Wilhelm Kaisen von der amerikanischen Militärverwaltung zum Präsidenten des Bremischen Senats und Bürgermeister von Bremen ernannt. Er sollte zur prägenden Rolle im Wiederaufbau Bremens und Bremerhavens werden. Zunächst regierte der Bremische Senat „partnerschaftlich“ mit der amerikanischen Besatzungsbehörde.<sup>494</sup>

---

<sup>493</sup> Richard Duckwitz übte das Bürgermeisteramt kommissarisch aus, da der „Regierende Bürgermeister“ Johann Heinrich Böhmcker unter ungeklärten Umständen am 16. Juni 1944 tot aufgefunden wurde

<sup>3</sup> Erster Direktor der amerikanischen Militärregierung war der US.-Oberst Bion C. Walker. Ihm folgte im Dezember der amerikanische Anwalt Thomas F. Dunn. Dunn oblag es nicht nur, der Fraternalisierung zwischen Amerikanern und Deutschen zu unterbinden, sondern auch die Reeducation der Bremischen Jugend voranzubringen (zu Dunn vergl. Sonderausgabe des Weserkurier vom 23. Jan. 1947). Pikant war, dass sich Dunn selbst in eine bremische Kriegerwitwe namens Eleonore verliebte, sie heiratete und daraufhin schon im März 1947 den Dienst quittieren musste. Er und seine Frau fanden ihre letzte Ruhe auf dem Riensberger Friedhof.



Der neue Senat nach der Wiedergründung des eigenständigen Landes Bremen (28.11.1946-22.01.1948) Er umfasste, in der vorderen Reihe von links: Hermann Apelt (BDV), Käthe Popall (KPD), Wilhelm Kaisen (SPD), Theodor Spitta (BDV) und Adolf Ehlers (SPD), außerdem dahinterstehend, von links: Wilhelm Nolting-Hauff (Parteilos), Herman Wolters (KPD, ab 16.5.1946 SPD), Gustav W. Harmsen (Parteilos), Christian Paulmann (SPD), Hermann Mester (SPD), Emil Theil (SPD) und Willy Ewert (SPD). Es fehlt: Friedrich Aevermann (SPD). Foto: DANA

Neben dem Aufbau neuer politischer Strukturen förderten die Besatzer auch den Wiederaufbau der Medienlandschaft in ihrem Einflussbereich. Schon am 19. September 1945 erhielt der Journalist Hans Hackmack die Lizenz den Weserkurier als Bremische Tageszeitung herauszugeben. Parallel dazu begann in Bremen eine zaghafte Aufarbeitung des Nationalsozialisten. Neben den Verfahren der „Entnazifizierung“, dem sich Personen in wichtigen Positionen zu unterziehen hatten, um ihre Nähe zum NS-Regime zu ermitteln,<sup>495</sup> begannen ab 1946 erste Prozesse gegen nationalsozialistische Kriegsverbrecher.

Auch die Rechte der arbeitenden Bevölkerung wurden nach den Jahren der Entmündigung in den Westzonen neu definiert. So kam es nach den Verboten der freien Gewerkschaften während der Zeit des Nationalsozialismus schon 1945 zu ersten Bestrebungen, einen Deutschen Gewerkschaftsbund zu gründen. Zahlreiche Menschen gingen auf die Straße, um diese Bestrebungen umzusetzen. Auf dem Gründungskongress des DGB am 12. Bis 14. Oktober 1949 wählten die Delegierten Hans Böckler zu ihrem Vorsitzenden.

---

<sup>4</sup> Nach dem bestandenen Verfahren vor einer hierfür eingerichteten Spruchkammer erhielten die Betroffenen ein Entlastungszeugnis, den sogenannten „Persilschein“



**Gelebte Demokratie in Bremen: Die Erste Mai Demonstration des DGB im Jahr 1947 (Archiv StaB)**

Am 21. Januar 1947 besiegelte die Proklamation Nr. 3 der amerikanischen Militärverwaltung und des Bremischen Senats die Wiedergründung des Landes Bremens. Per Volksentscheid stimmten die wahlberechtigten BremerInnen der neuen Bremischen Landesverfassung zu. 1949 wurde Bremen ein selbständiges Bundesland der Bundesrepublik Deutschland.

MILITARY GOVERNMENT—GERMANY  
UNITED STATES AREA OF CONTROL

**Proclamation No. 3**

To the German people in the United States Area of Control, including the Bremen Enclave:

WHEREAS an agreement has been reached between the United States and British Military Government of Germany whereby the areas embraced on 8 May 1945 by Stadt Bremen, Land Gebiet Bremen and Stadtkreis Wesermünde, including Bremerhaven, will for purposes of military government be under the exclusive control of the Commanding General, United States Forces, European Theater, and Military Governor for Germany (U.S.);

NOW, THEREFORE, I, General Joseph T. McNarney, Commanding General, United States Forces, European Theater, and Military Governor for Germany (U.S.), do hereby proclaim as follows:

**ARTICLE I**

There is hereby constituted the following administrative area, which will henceforth be referred to as a State and which will have a State Government:

**BREMEN**—comprising the Stadt Bremen, Land Gebiet Bremen and Stadtkreis Wesermünde, including Bremerhaven.

**ARTICLE II**

All United States Military Government legislation as published in the Military Government Gazette, Germany, United States Zone, or as hereinafter or hereinafter enacted by the Office of Military Government for Germany (U.S.) or by the Office of Military Government for Bremen (U.S.) is hereby declared effective in and for the new State of Bremen, and all existing British Military Government enactments hereby are hereby repealed, provided, however, that criminal offenses committed under British Military Government legislation prior to the date hereof shall continue to be punishable under such legislation, and that rights and liabilities that have accrued under British Military Government legislation shall be continued in force and effect.

**ARTICLE III**

Subject to the authority of Military Government and pending the adoption of a new constitution for the State of Bremen, the existing German government of the Stadt Bremen is hereby recognized as the State Government for the State of Bremen as defined in Article I.

**JOSEPH T. McNARNEY**  
General, U. S. Army  
Commanding General,  
United States Forces,  
European Theater, and  
Military Governor for  
Germany (U.S.)

Dated: 21 January 1947.

MILITÄRREGIERUNG — DEUTSCHLAND  
AMERIKANISCHES KONTROLLGEBIET

**Proklamation Nr. 3**

An die deutsche Bevölkerung im amerikanischen Kontrollgebiet, einschließlich der Bremer Enklave:

Ein Übereinkommen ist zwischen den Vereinigten Staaten und der britischen Militärregierung getroffen worden, wonach die Gebiete, welche am 8. Mai 1945 die Stadt Bremen, das Landgebiet Bremen und den Stadtkreis Wesermünde, einschließlich Bremerhaven, umfassen, zum Zwecke der Militärverwaltung der ausschließlichen Kontrolle des Kommandierenden Generals der amerikanischen Streitkräfte in Europa und Militärregimentars (U.S.) für Deutschland unterstellt werden sollen.

Im Hinblick auf dieses Übereinkommen erlasse ich, General Joseph T. McNarney, Kommandierender General der amerikanischen Streitkräfte in Europa und Militärregimentar (U.S.) für Deutschland, die folgende Proklamation:

**ARTIKEL I**

Hiermit wird das folgende von nun an als Land bezeichnete und unter einer Landesregierung stehende Verwaltungsgebiet gebildet:

**BREMEN** — bestehend aus der Stadt Bremen, dem Landgebiet Bremen und dem Stadtkreis Wesermünde, einschließlich Bremerhaven.

**ARTIKEL II**

Sämtliche gesetzlichen Vorschriften der amerikanischen Militärregierung, die in dem Amtsblatt der Militärregierung, Deutschland, Amerikanische Zone, veröffentlicht oder die von dem Amt der Militärregierung für Deutschland (U.S.) oder dem Amt der Militärregierung für Bremen (U.S.) erlassen werden oder in Zukunft erlassen werden, gelten im Lande Bremen und für sein Gebiet, sämtliche von der britischen Militärregierung für dieses Gebiet erlassene gesetzliche Vorschriften werden hienach aufgehoben, jedoch mit der Maßgabe, daß Handlungen, die auf Grund von gesetzlichen Vorschriften der britischen Militärregierung strafbar waren und vor dem Erlass dieser Proklamation begangen wurden, weiterhin gemäß diesen Vorschriften strafbar bleiben und ferner, daß auf Grund der gesetzlichen Vorschriften der britischen Militärregierung erwachsene Rechte und Verbindlichkeiten in Kraft und Wirkung bleiben.

**ARTIKEL III**

Unbeschadet der Machtbefugnisse der Militärregierung wird hienach, bis zur Annahme einer neuen Verfassung für das Land Bremen, die gegenwärtige deutsche Regierung der Stadt Bremen als die Landesregierung des gemäß Artikel I gebildeten Landes Bremen anerkannt.

**JOSEPH T. McNARNEY**  
General, Army der  
Vereinigten Staaten,  
Kommandierender General  
der amerikanischen Streitkräfte  
in Europa und  
Militärregimentar (U.S.)  
für Deutschland

21. Januar 1947.

**Proklamation Nr. 3 vom 21. Januar 1947**  
(Wikipedia)

**DER WIEDERAUFBAU**

Mitteilungsblatt des Vereins „Wiederaufbau-Gemeinschaften Stadtmitteln Bremen“  
Erscheint unter Beihilfe des des gesponserten Papiereingangs in der Dampfabdruck-  
Veranstaltung Hünigsdorfer, Gerhard Iwan, Bremen, Karl-Schurz-Stein 41, Telefon 47492

Nr. 1 Bremen, im Dezember 1947

**An unsere Mitglieder!**

Mit diesem Mitteilungsblatt hat sich der Verein „Wiederaufbau-Gemeinschaften Stadtmitteln Bremen“ die Aufgabe gestellt, die Mitglieder von Zeit zu Zeit über den Stand der laufenden Arbeiten, über unsere Angelegenheiten, sowie Wissenswertes im Rahmen unseres Aufgabengebietes zu unterrichten. Dieser Informationsdienst durch eine rege Mitarbeit unserer Mitglieder in Form von Nachrichten, Anregungen, Anfragen und Kritik hat vorerst zu wissen, wird ein aufwendiges Mühen und Kosten haben. Das vor uns liegende Aufgabengebiet ist gewaltig, so gewaltig, als daß Einzelne großen Mäkten, sie vermöchten sich außerhalb dieser Gemeinschaft zu stellen. Wir werden das Ziel, den Wiederaufbau der Stadtmitteln Bremens erreichen, wenn wir uns vereinen und uns zusammen tun, weil wir in die Kraft bremischer Tradition glauben, die schon oft bewiesen hat, daß gemeinsames Denken und Handeln allein in der Lage sind, selbst die größten Schwierigkeiten zu überwinden. Das mit einer hier organisiert Pionierarbeit muß die persönliche Initiative fördern, aber auch der Egoismus Einzelner vermag die Notlage nicht zu beheben. Das kann nur die Zusammenarbeit von gelehrter und freier Wirtschaft, von behördlicher und privater Arbeitskraft, von Sozialismus und Individualismus!

**I. Die „Wiederaufbau-Gemeinschaften Stadtmitteln Bremen“**

**1. Das Aufgabengebiet:**  
Der am 22. Juli 1947 in der Bremer Kaufhalle gegründete Verein „Wiederaufbau-Gemeinschaften Stadtmitteln Bremen“ setzt sich aus folgenden Wiederaufbau-Gemeinschaften, nachfolgend kurz W.-G. genannt, zusammen:

W.-G.-Nr. 1 - Hordorfer (Süppstraße)	W.-G.-Nr. 5 - Stephan/Doverfor
W.-G.-Nr. 2 - Angerstraße	W.-G.-Nr. 6 - Bischofshof/Buchstraße
W.-G.-Nr. 3 - Oberstraße	W.-G.-Nr. 7 - Tafel
W.-G.-Nr. 4 - Langenstraße/Martinstraße/Schleifstraße	W.-G.-Nr. 8 - Bahnhofsvorstadt

Das von diesen Gemeinschaften zu bearbeitende Gebiet umfaßt die gesamte Altstadt Bremens zwischen den Wallanlagen und der Mauer sowie die Buchhofstraße zwischen der Oberstraße und Bremerstraße. Die nachstehende Skizze zeigt Ihnen die Lage und Grenzen der einzelnen W.-G. und vermittelt Ihnen einen Überblick über das gesamte Aufgabengebiet des Vereins.

**2. Der Vorstand:**  
Der Vorstand des Vereins besteht aus den Vertretern der:

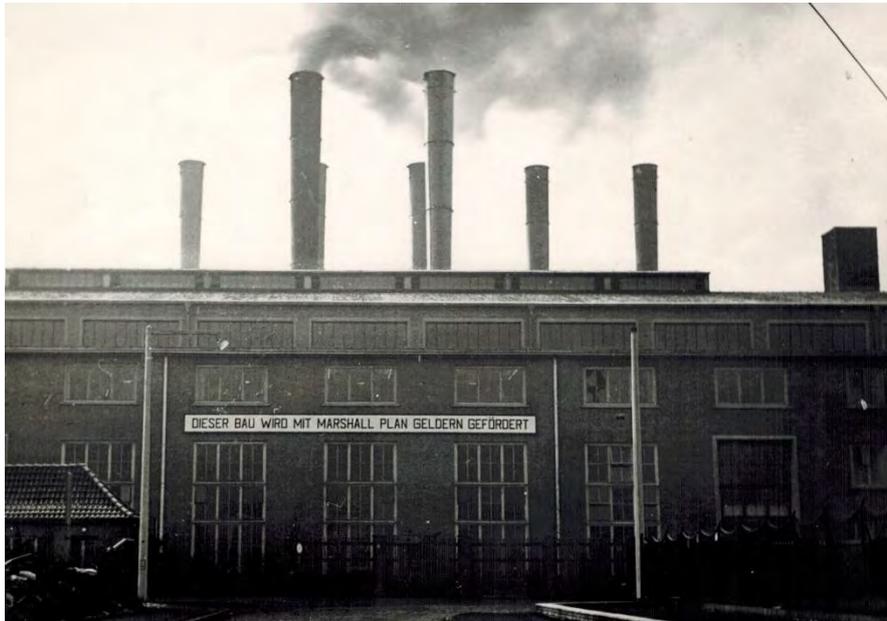
- W.-G.-Hordorfer (Süppstraße): Werner Wernke, Vorsitzender (Fr. G. Lehmann 4 G.)
- W.-G.-Oberstraße: Franz Kamm, Schriftführer (Fr. G. Kamm)
- W.-G.-Angerstraße: Otto Kamm, E. Keller (Fr. G. G. Keller)
- W.-G.-Langenstraße/Martinstraße/Schleifstraße: A. Langen, Schriftführer (Fr. G. G. G. G.)
- W.-G.-Stephan/Doverfor: H. Offmann, stellv. Vorsitzender (Fr. G. G. G. G.)
- W.-G.-Bischofshof/Buchstraße: Kurt Bremer (Fr. G. G. G. G.)
- W.-G.-Tafel: Hermann Hübner (Fr. G. G. G. G.)
- W.-G.-Bahnhofsvorstadt: Oswald Adal Jung (Gemeinschaft I. W. G. G. G. G.)

**Aufruf vom Dezember 1947 (Staats- und Universitätsbibliothek Bremen)**  
**Aufruf (Staats- und Universitätsbibliothek Bremen)**

Der Bremer Senat begann sofort mit Plänen für die Instandsetzung der Infrastruktur, der Strom-, Gas- und Wasserversorgung und die Schaffung von Wohnraum. Dennoch ging zunächst der Wiederaufbau Bremens nur schleppend voran. Es fehlte an Geld, Baumaterialien und Menschen. Auch wenn die legendären Trümmerfrauen Beachtliches leisteten, so waren Frauen damit überfordert, Gebäude oder gar Industrieanlagen wieder aufzubauen.

Inzwischen nahmen die Spannungen zwischen den der Sowjetunion und den USA und ihren verbündeten Staaten zu, der „Eiserne Vorhang“ entstand und der „Kalte Krieg“ verhärtete die Fronten zwischen den beiden Blöcken. Vor diesem Hintergrund legte die USA 1948 ein Wirtschaftsprogramm auf, um den Wiederaufbau der westeuropäischen Staaten voranzubringen. Dieses „European Recovery Program (ERP)“, kurz Marshallplan genannte Hilfspaket, war insbesondere für den Wiederaufbau der Wirtschaft im Nachkriegsdeutschland eine wesentliche Hilfe.<sup>496</sup> Für Bremen bedeutete dies, dass zunächst die Energieversorgung sichergestellt werden musste, damit die darauf angewiesene Industrie wieder produzieren konnte.

<sup>5</sup>Am 3. April 1948 verabschiedete der Amerikanische Kongress für die Dauer von 4 Jahren ein 12,4-Milliarden-Dollar-Programm für die hungernde Bevölkerung und den Wiederaufbau der Wirtschaft Westeuropas



Wieder aufgebautes Hastedter Kraftwerk (um 1950) Archiv Museum Adern der Stadt

Allmählich nahm der Wiederaufbau Fahrt auf: Die Trümmer wurden geräumt, Straßen und Brücken repariert, und schon bald begannen erste Unternehmen zu produzieren.

Anfang der 50er Jahre wuchsen Handel und Gewerbe, auch durch die Gelder aus dem Marshallplan. Die großen Werften arbeiteten wieder, Borgward stellte bereits am 13. Oktober 1948 im Werk Sebaldsbrück den Hansa1500 vor, die Kaffeeröstereien erzielten Umsatzrekorde, und neue Unternehmen, wie Nordmende trugen zur Entwicklung des Wirtschaftswunders in der Bundesrepublik bei.

Ein trauriges Kapitel war das der Zwangsarbeiter aus ganz Europa, die die Alliierten nach ihrem Einmarsch auch in Bremen vorfanden. Sie wurden während der NS-Zeit in unzähligen Bremer Betrieben, auch bei den Stadtwerken eingesetzt. Auf ganz Bremen verteilt lebten sie unter teilweise erbärmlichen Umständen in zahlreichen Lagern. Die Alliierten bezeichneten sie als „Displaced Persons“ (DP´s). Zunächst verpflichtete die Militärregierung am 11. Mai 1945 dem amtierenden Bürgermeister Erich Vagts, umgehend Kleidung und 10.000 Wolldecken für die ausgemergelten DP´s zur Verfügung zu stellen und ihnen höhere Lebensmittelrationen als den Bremern zuzugestehen. Anschließend ließen die Amerikaner einen ganzen Wohnblock in der Hamburger Straße für sie räumen.<sup>497</sup>

Doch die hohe Zahl allein in Bremen von über 33.000 (!) DP´s konnte angesichts der zerstörten Gebäude beim besten Willen nicht in feste Häuser untergebracht werden. So wurden viele der DP´s wieder in den altbekannten Baracken der Zwangsarbeiterlager konzentriert. Von breiten Teilen der Bevölkerung wurden insbesondere die aus Polen stammenden Menschen, als „Pollacken“ und Kriminelle beschimpft. Repressalien jeglicher Art waren an der Tagesordnung.<sup>498</sup> Es dauerte Jahre, bis die ehemaligen Fremd- und Zwangsarbeiter die Lager verließen, um in ihre Heimat zurückzukehren, auszuwandern oder in andere Orte umzuziehen.

<sup>497</sup> Hans Jansen/Renate Meyer-Braun; Bremen in der Nachkriegszeit S. 210 ff. Bremen 1990

<sup>498</sup> Genährt wurden diese Vorurteile durch den Mord an 12 Personen in Niederblockland durch zehn bewaffneten Polen im November 1945 (Weserkurier vom 25. November 1945 Seite 5)



**Camp Grohn (StaB)**

So richteten die Amerikaner 1951 in der Kaserne von Bremen-Grohn ein Lager für etwa 5.000 „Displaced Persons“ ein, das von der International Relief Organization (IRO) betrieben wurde, um die Auswanderung der DP´s in die USA und andere Länder zu organisieren.

### **Hastedter Industriegebiet – Ein Trümmerfeld**

Insbesondere Borgwards Goliath-Werke waren ausschließlich in die Rüstungsproduktion eingespannt. Dabei beschränkte sich die Produktion nicht auf Lastkraftwagen für die Wehrmacht, sondern auch gepanzerte Fahrzeuge, Ladungsträger und Torpedos wurden aus Hastedt geliefert. Auch die meisten anderen Hastedter Betriebe im Bereich der Pfalzburger Straße waren in die Kriegsproduktion eingebunden.<sup>499</sup>



**Das Hastedter Industriegebiet nach Beendigung des Krieges. Links, das zerstörte Kraftwerk (Australian War Memorial, Archiv Netzemuseum)**

<sup>499</sup> Fock-Wulf, Hanseatische Silberwarenfabrik, Lloyd Dynamowerke, Hayungs Großwäscherei

Das war auch den alliierten Aufklärungsversuchen nicht verborgen geblieben, so dass es zu massiven Bombenangriffen auf das Hastedter Industriegebiet kam. Am 12. Oktober 1944 luden rund 250 Bomber zwischen 11 und 12 Uhr 588 Spreng- und 110.150 Brandbomben über die Industriegebiete in Hastedt und Sebaldsbrück ab. Auch wenn der Angriff hauptsächlich dem 1938 eröffneten Borgward-Stammwerk in Sebaldsbrück galt, so waren auch die Industrie in Hastedt ein erklärtes Ziel alliierter Bomber. 82 Menschen starben, darunter auch die polnischen Zwangsarbeiterinnen, deren Arbeitskraft in der Großwäscherei Hayungs ausgebeutet wurde.<sup>500</sup> Auch der letzte alliierte Bombenangriff vom 22. April 1945 traf Hastedt schwer. An diesem Tag wurden über 100 Sprengbomben abgeworfen, die auch das Weserwehr zerstörten, 61 Menschen starben. Bei den beiden Bombenangriffen wurden mehr als 8000 Hastedter obdachlos.



**Goliath-Werke, rechts das Goliath-Haus, dahinter die Lloyd-Dynamowerke, links das zerstörte Kraftwerk (Archiv Peter Kurze)**

Wie schon erwähnt, lag die Bremer Infrastruktur am Boden, und auch das Hastedter Kohlekraftwerk war zerstört. Da ohne Strom kaum an Wiederaufbau zu denken ist, forcierte die amerikanische Militärverwaltung in Bremen die Instandsetzung des Kraftwerkes in Hastedt. Schon am 19. Mai 1945 begannen die Entrümpelungsarbeiten auf dem Kraftwerksgelände. Die geretteten Maschinen wurden wetterfest gemacht. Doch es sollte noch zwei Jahre dauern, bis das Kraftwerk wieder Strom erzeugte, da zunächst die als Kriegsentschädigung demontierten und im Überseehafen gelagerten Turbinen und Maschinen wieder herbeigeschafft werden mussten.

---

<sup>500</sup> Vergl. Artikel „Exkurs. Bremen und die Zwangsarbeit“



**Zerstörtes Weserwehr, links das Schaltheus Foto: Australian War Memorial (Netzemuseum)**

Im Oktober 1945 ging man daran, das zerstörte Weserwerk mit Wehr, Turbinen und Schleusenammern wieder instand zu setzen. 1949 waren die Arbeiten abgeschlossen, und die Anlage konnte ihren Betrieb wieder aufnehmen. Im gleichen Jahr begann auch der Wiederaufbau des neben dem Schaltheus des Weserwerks gelegenen Wehrschloss. Jedoch nicht wieder als Ausflugslokal, sondern als Jugendfreizeitentrum. Gefordert wurde das Jugendfreizeitheim von amerikanischen Militärverwaltung im Sinne der „Reeducation“ von Jugendlichen nach dem Zweiten Weltkrieg.<sup>501</sup>

Um den Transport auf dem Schienenweg wieder sicherzustellen, plante man auf dem Gelände von Focke-Wulf am Quintschlag wieder eine Waggonfabrik aufzubauen. Am 26. Mai 1946 wurde die Hansa Waggonbau GmbH gegründet, die sich zunächst auf die Instandsetzung der beschädigten oder maroden Waggons der Reichsbahn beschäftigten. Mit der Einführung der D-Mark am 23. Mai 1949 nahm der Neubau von Eisenbahnwaggons und Straßenbahnen Fahrt auf.



**Der Hastedter Osterdeich, Blick in Richtung der Einfahrt des Kraftwerks. Auf dem rechten Bild die Ruine der von Hansa Lloyd gebauten Wagenhalle. Das rechte Bild zeigt links die freie Fläche, auf der sich das Verwaltungsgebäude befand (um 1950)**

<sup>501</sup> vergl Artikel „Wehrschloss“



**Vor dem Ausbau der Pfalzburger Straße als Autobahnzubringer floss der Verkehr in Richtung Hamburg durch den Hastedter Osterdeich und der Föhrenstraße um wieder auf die Pfalzburger Straße zu münden. Die Bilder zeigen die alten Werkhallen von Gaertner Carosseriebau, die auch seit 1932 von Ogo-Kaffee genutzt wurden. Nach Verkauf der Hallenreste an die Stadtwerke wurden die Hallen 1951 abgerissen. Am linken Bildrand das nach dem Krieg wieder genutzte Rest Fragment der Ogo-Kaffeerösterei**

Die Automobilfabriken von Borgward in Sebaldsbrück und Hastedt mussten zunächst auf den Firmeninhaber Borgward verzichten, da dieser von den amerikanischen Besatzern wegen seiner Rolle in der Rüstungsproduktion interniert worden war. Trotzdem nahm man in beiden Betrieben mit den verbliebenen Mitarbeitern die Produktion wieder auf. Zunächst beschränkte man sich auf den Bau von Handwagen und mechanischen Webstühlen. Doch schon bald ordnete die amerikanische Verwaltung den Bau von Lastkraftwagen und die Reparatur von Militärfahrzeugen in den Borgwardwerken an. Nachdem Carl F.W. Borgward 1948 als Mitläufer „entnazifiziert“ wurde, wurden in Hastedt und Sebaldsbrück wieder zivile Kraftfahrzeuge produziert. In Hastedt produzierte man hauptsächlich die dreirädrigen Goliath-Modelle, wie den GD 750, der vor allem für Handwerksbetriebe und Zulieferfirmen ein unverzichtbares Transportmittel war.



**Goliath GD750 (Wikipedia)**

Auch in der Hanseatische Silberwarenfabrik ging der Geschäftsführer Rolf Gerhard Lange Ende 1945 daran, die nahezu völlig zerstörte Fabrikhalle wieder aufzubauen. Das ab Sommer 1946 produzierte Hanseaten-Besteck fand weltweite Abnehmer.

Auch die Lloyd-Dynamowerke waren durch alliierte Bombenangriffe schwer gezeichnet.



**Das LDW-Gelände nach seiner Zerstörung von 12. Oktober 1945**

Die Trümmer waren noch nicht weggeräumt, als schon mit der Produktion von einfachen Elektromotoren begonnen wurde. Eine Produktionslizenz der amerikanischen Verwaltung sorgte dafür, dass hier Zubehöerteile der Elektrotechnik für die wichtigsten Industriebetriebe hergestellt werden konnten.

Im noch vorhandenen Gebäudefragment der Ogo-Kaffeerösterei produzierte man schon Ende 1945 Ersatzkaffe (Muckefuck). Auch hier sorgte die Währungsreform für einen raschen Wiederaufbau und für steigende Produktionszahlen von Röstkaffee.

Die Betriebsgebäude der Yacht- und Bootswerft von Johann De Dood neben der Roland-Werft wurden auf Grund von Luftschutzmaßnahmen beschlagnahmt, abgerissen und den Stadtwerken übergeben. Um seine Werft für hochwertige Holzboote weiter betreiben zu können, pachtete er 1946 von den Stadtwerken ein Areal hinter den Lloyd-Dynamowerken. Erst mit aufkommen der Boote mit Polyesterrumpf wurde der Betrieb 1975 aufgelöst.

Die Großwäscherei Hayungs zwischen der Drakenburger Straße und Malerstraße wurde nicht wieder aufgebaut. Das Gelände übernahm 1955 die Bremische Evangelische Kirche. Am 22. Juni 1958 wurde der Grundstein für eine Kirche mit Gemeindezentrum gelegt. Entworfen wurde der im Mai 1959 fertiggestellte markante Kirchenbau vom Bremer Architekten Carsten Schröck.

Wie schon vor dem Krieg wurde Borgward zum größten Arbeitgeber in Bremen, nach dem Konkurs im Jahr 1961 saßen 18.000 Werk tätige auf der Straße. Prägend waren die Industriebauten seines „Hofarchitekten“ Rudolf Lodders für die Werke in Sebaldsbrück und Hastedt. Es ist ein beklagenswertes Versäumnis der Bremischen Politik, dass die herausragenden Lodders-Bauten entlang des Hastedter Osterdeiches, der Goliath- und Malerstraße dem eher gesichtslosen Bau des Hansa-Carré weichen mussten.



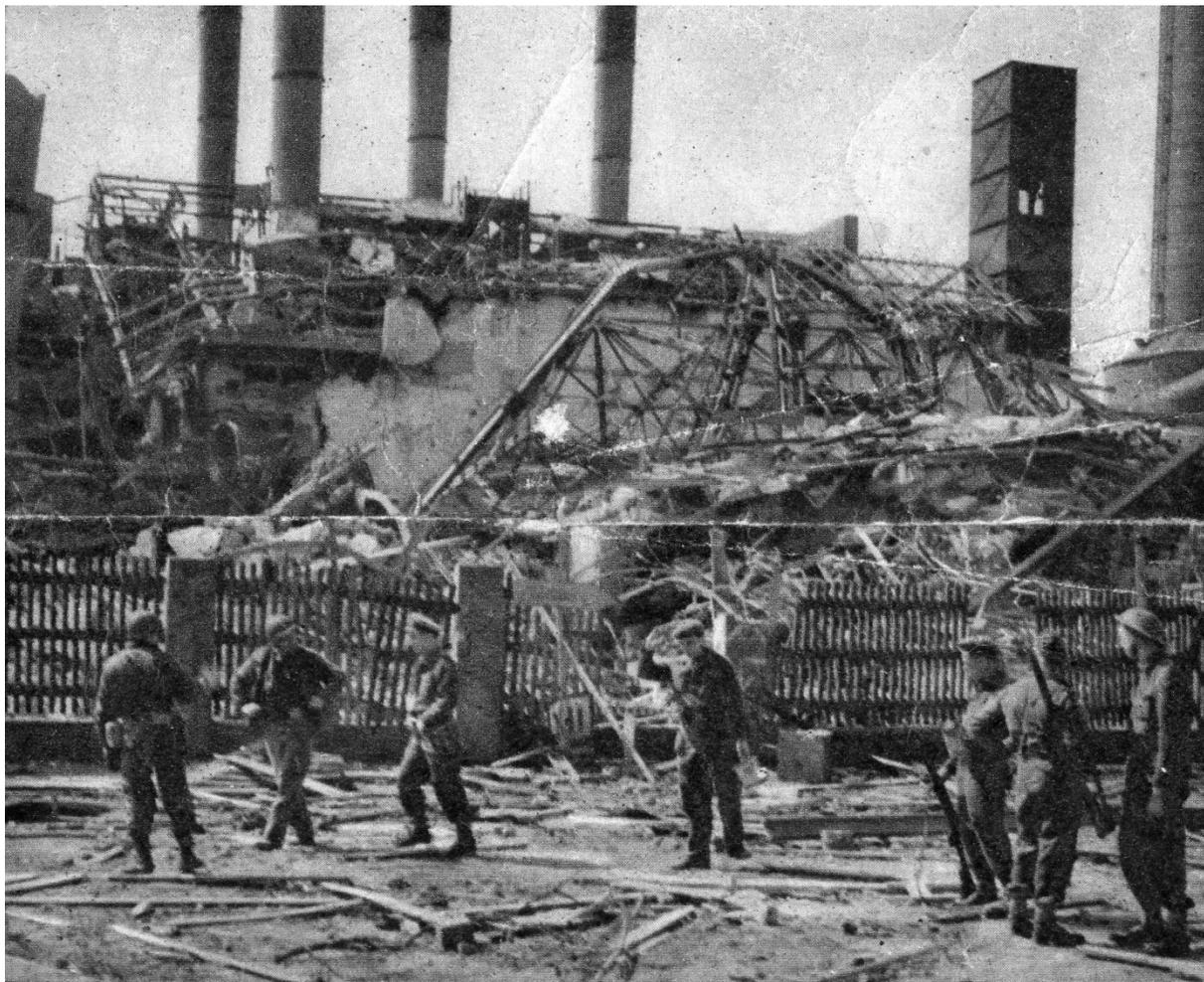
**Blick von Nordwesten auf die Goliath-Werke. An der Weser die Lloyd-Dynamowerke und das Kraftwerk. (um 1960)**



**Blick von Süden auf Hansa-Waggon (rechts), das Kraftwerk mit den Hansa-Lloydwerken. Die hohen Gebäude vom Goliath- und Borgwardhaus stehen im Zentrum der Goliath-Werke (60er Jahre)**

## Wiederaufbau des Kohlekraftwerkes

Durch die alliierten Bombenangriffe lag die Infrastruktur Bremens am Boden, die meisten Versorgungsleitungen waren zerstört oder beschädigt. Die Versorgung mit Wasser war nahezu zusammengebrochen, und auch die Versorgung der Haushalte mit Gas war kaum gewährleistet. Schwierig war auch die Versorgung Bremens mit elektrischem Strom, weil das Hastedter Kraftwerk zerstört war. Lediglich die beiden Kraftwerke auf dem Krankenhausgelände und im niedersächsischen Farge speisten eine geringe Leistung in das noch vorhandene Bremer Netz ein. Das reichte bei weitem nicht aus, um die Straßen und Wohnungen zu beleuchten, mit Strom zu kochen, oder den Wiederaufbau der Betriebe zu gewährleisten. Meist stand er nur in den frühen Morgenstunden zur Verfügung, um alsbald wegen Überbelastung wieder zusammenzubrechen<sup>502</sup>.



Amerikanische und britische Soldaten am Hastedter Kraftwerk

Für das Hastedter Kraftwerk schien es keine Hoffnung für die Wiederinbetriebnahme zu geben, weil die Turbinen und Maschinen auf den alliierten Demontagelisten standen. So mussten die fast unversehrt gebliebenen, damals modernen Dampfturbinen 8 und 11 sowie vier Kessel einschließlich der Kohleförderanlagen im Wert von 3,5 Mio. Reichsmark demontiert, und zur Verschiffung nach Griechenland in den Europahafen gebracht werden<sup>503</sup>.

Auch fehlte es an Personal. Die 380 Zwangsarbeiter und Kriegsgefangenen fielen als Arbeitskräfte aus. Per Dekret der Militärregierung durften diese nicht mehr für Deutsche arbeiten. Und wie erwähnt, kehrten nun die befreiten Zwangsarbeiter Schritt für Schritt in ihre Heimat zurück.

<sup>502</sup> Hans Jansen/Renate Meyer-Braun: Bremen in der Nachkriegszeit S. 36.

<sup>503</sup> Die Demontageliste von 1945 wies die Hastedter Anlagen als Reparationsgut für Griechenland aus

Nur wenige deutsche Arbeiter hielten die Stellung, viele arbeitsfähige Männer waren in Kriegsgefangenschaft geraten oder waren gefallen.

Unmittelbar nach Kriegsende gab es Veränderungen in der Führung der Stadtwerke. Das NSDAP-Mitglied Dr. Friedrich Hopf wurde im August 1945 seines Postens enthoben<sup>504</sup>. Auch Werner Dettmar, seit 1942 Direktor des E-Werkes,<sup>505</sup> musste im Spätherbst 1945 seinen Hut nehmen. An seiner statt wurde Werner Matthias aus dem Ruhestand zurückgeholt, um erneut die Leitung des E-Werkes und den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden zu übernehmen. Schon am 19. Mai 1945 begann man unter der Leitung von Matthias mit der Enttrümmerung des Hastedter Kraftwerkes. Gleichzeitig wurde zunächst mit Hilfe einer amerikanischen Pioniereinheit der Marine Teile des Leitungsnetzes wieder hergestellt, um in erster Linie die eigene Verwaltung mit Strom zu versorgen. Auch hier war es Werner Matthias, der mit seinem Team das Leitungsnetz weitgehend reparieren konnte.



Erste Aufräumarbeiten, rechte Bildhälfte: Maschinen mit Trümmerschuttdächern (1945)

Doch schon am 5. Oktober 1945 ordnete die alliierte Kontrollkommission<sup>506</sup> den sofortigen Stopp aller Reparaturarbeiten an, da das Kraftwerk, ebenso wie die AG Weser stillgelegt und abgebrochen werden sollte. Nur die Intervention des neuen Bremer Senats bei der Militärregierung brachte einen Aufschub und schließlich die Aufhebung dieser Anordnung.

Doch schienen sich die Stilllegungspläne herumgesprochen zu haben, in diesen ungeordneten Verhältnissen nach dem Krieg wuchsen Schwarzmarkt und Grundstücksspekulation. So ging auch bei dem Hastedter Elektrizitätswerk ein Kaufersuchen ein „....da ich für verschiedene Geschäftsfreunde Fabrikliegenschaften suche, erlaube ich mir die Anfrage, ob Sie einem Verkauf nähertreten würden.“<sup>507</sup> Zu einem Verkauf kam es nicht, es setzte sich auch bei den amerikanischen Besatzern die Überzeugung durch, dass eine ausreichende Energieversorgung für die gesamte Stadt lebensnotwendig war. Noch vor Einbruch des Winters 1945 ging man daran, die noch vorhandenen Geräte und Maschinen vor den Witterungseinflüssen zu schützen. Vor der Instandsetzung stand aber noch das Genehmigungsverfahren der Militärregierung. Die Genehmigung kam erst am 11. April 1946.

Die Dieselmachine und Dampfturbinen 2 und 5 konnten nicht mehr repariert werden, lediglich für die veralteten Turbinen 6,7,9 und 10 sah man die Chance einer Reparatur.

---

<sup>504</sup> Der damalige Bremer Innensenator Hans-Joachim Fischer gab bei seinem Entnazifizierungsverfahren zu Protokoll, dass er kraft seines Amtes den Obersturmführer Dr. Hopf von seinem Posten enthoben hatte, weil dieser eigenmächtig den sogenannten „Nero-Befehl“ vom 16. März 1945 zur Zerstörung des Gaswerkes umsetzen wollte

<sup>505</sup> 1942 wurde Werner Matthias aus politischen Gründen in den vorzeitigen Ruhestand versetzt. Gleichzeitig verlor er den Posten als Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke. Stattdessen wurde der linientreue Dettmar in den Aufsichtsrat berufen

<sup>506</sup> Ein Gremium der in Berlin ansässigen alliierten Kontrollrates, der die höchste Regierungsgewalt der Besatzungsmächte ausübte

<sup>507</sup> Archiv Netzemuseum „Adern der Stadt“ (Bremen) , Dokumentensammlung. Schreiben vom 11. Oktober 1945



**Sicherungsarbeiten am Maschinenhaus, im Hintergrund die Spitzbunker auf dem Gelände von Focke-Wulf**

Das völlig zerstörte Maschinenhaus stellte man zunächst hinten an und begann stattdessen mit dem Kesselhaus, dessen Zerstörung nicht so gravierend war. Die sechs beschädigten Kessel wurden repariert und am 29. November 1946 konnte auch die erste Turbine (Nr. 9) anlaufen. Bereits ein halbes Jahr später, am 3. Mai 1947 folgte die Dampfturbine 6 mit einer Leistung von 8 MW. Die Maschinen wurden zunächst als Witterungsschutz mit einer Baracke umbaut, zum Wiederaufbau der Maschinenhalle fehlte es an Geld und Personal.



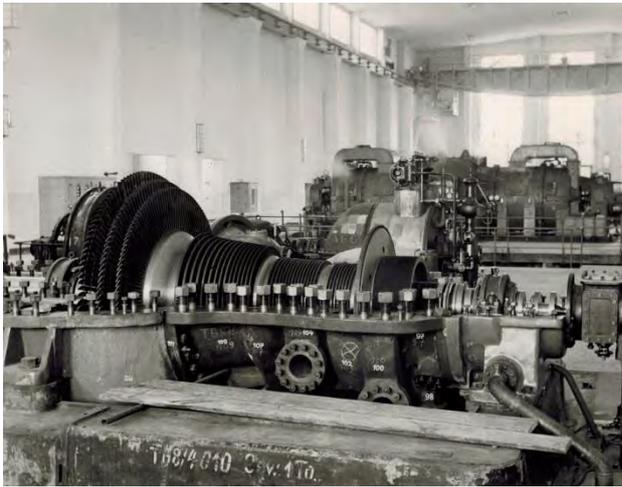
**Wiederaufbau des Maschinenhauses mit provisorischem Barackenüberbau (1947)**

Immer noch lagen die demontierten Turbinen 8 und 11 und die vier Kessel im Bremer Europahafen. Am 21. September 1948 verzichtete Griechenland offiziell auf die Maschinen, und die Militärregierung gestattete ihre Montage im Hastedter Kraftwerk. Nach dem kraftraubenden Wiederaufbau sah der nun inzwischen 81jährige Werner Matthias seine Aufgabe als erfüllt, und zog sich endgültig in den Ruhestand zurück.

Im Februar 1949 folgte ihm Werner Dettmar als Leiter des Kraftwerkes. Dettmar war inzwischen als „Mitläufer“ des NS-Staates eingestuft worden, so dass ihm schon im Dezember 1948 in den Vorstand der Stadtwerke AG berufen wurde.<sup>508</sup>

---

<sup>508</sup> Der Arbeitsvertrag vom 1. Februar 1949 trug die Unterschrift von Wilhelm Kaisen als Vorstandsvorsitzenden (vergl. swb-Archiv Personalakte Werner Dettmar)



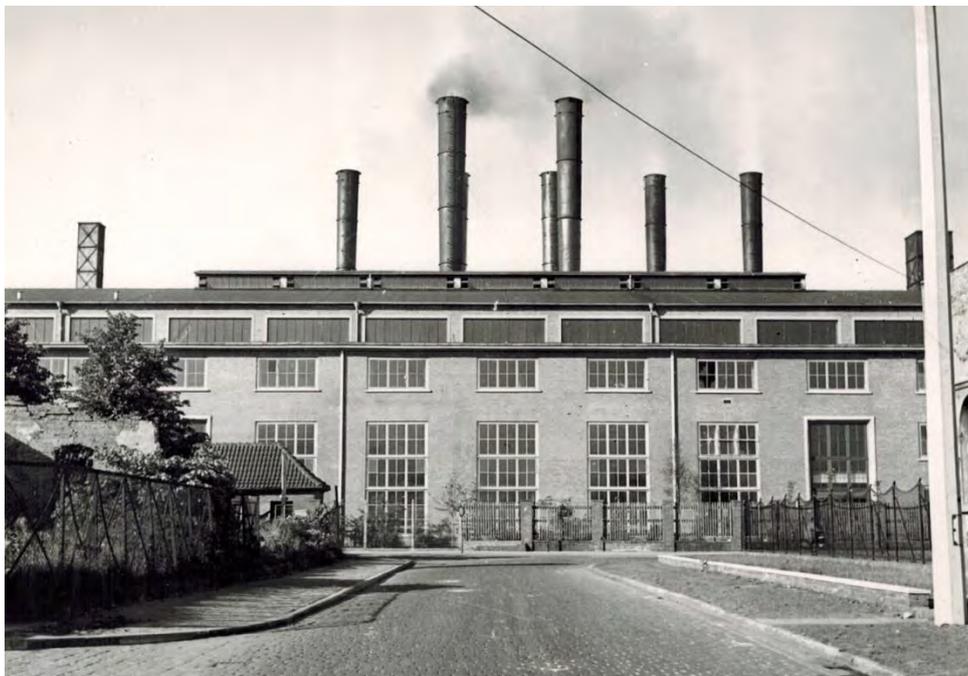
**Wiedereinbau der demontierten Turbine 8 (1949)**



**Demontierte und wieder eingebaute Kessel Foto E. de Jong 18.9.1950**

Dettmar setzte die Arbeit von Matthias engagiert fort. Schon am 9. Februar 1949 ging die Dampfturbine 11 mit einer Leistung von 20 MW wieder ans Netz, eine weitere, von Siemens aufgestellte Turbine folgte im Juni 1949. Insgesamt produzierte das Elektrizitätswerk nun 80 MW Strom und die anfallende Wärme floss in das noch bestehende Fernwärmenetz.

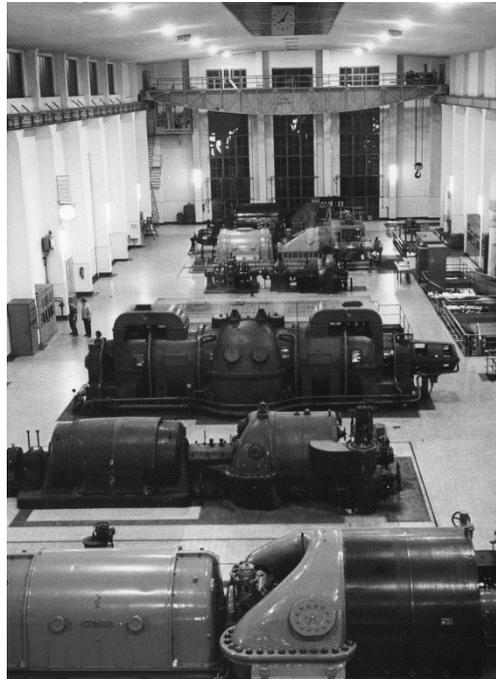
Wenig später begann man mit dem Wiederaufbau der Maschinenhalle und des Bürogebäudes mit Geldern aus dem Marshallplan.



**Das wieder aufgebaute Bürogebäude (um 1951)**

Wie die senatorische Finanzverwaltung am 27. Dezember 1948 vermerkte, beliefen sich die bis dahin aufgelaufenen Kosten für den Wiederaufbau des Hastedter Kraftwerkes auf 8.549.998,50 DM.<sup>509</sup>

Bereits Anfang 1950 konnte der gesamte Strombedarf Bremens wieder durch die Produktion der eigenen Kraftwerke gedeckt werden.



**Maschinenhaus 1953**

1950 erwarben die Stadtwerke und die neu gegründete Hanseatischen Waggonfabrik je einen Grundstücksteil von der Ogo-Kaffeerösterei mit den alten Hallen, die zwischen dem heutigen Kraftwerkdeich und dem weiterführenden Hastedter Osterdeich lagen. Auf dem Teil, den sie Stadtwerke erworben hatten, wurde 1951 ein unterkellertes Werkstattgebäude errichtet<sup>510</sup>.



**Hastedter Osterdeich. Im rechten Hintergrund das von der OGO-Kaffeerösterei erworbene Grundstück mit Gebäuderesten (1951)**



**Die von den Stadtwerken übernommenen Ruinen der 1914 von den Bremer Karosseriewerken erbauten Gebäude (ab 1932 OGO) 1951**

<sup>509</sup> StaB 3-G10-579, am 20. Juni 1948 wurde mit der Währungsreform in den Westzonen die D-Mark eingeführt

<sup>510</sup> 1974 wurde der erste Bauabschnitt des Sozialgebäudes Kraftwerkdeich/Föhrenstraße abgeschlossen, drei Jahre später um eine und 1990 um die vierte Etage erhöht. 1975/76 kam ein mit Industrieglas verkleideter Bau zwischen der Werkstatt und dem Sozialgebäude dazu.



**Räumen der Trümmer für den Bau eines Werkstattgebäudes. Im Hintergrund: Hansa-Waggonbau (1951)**

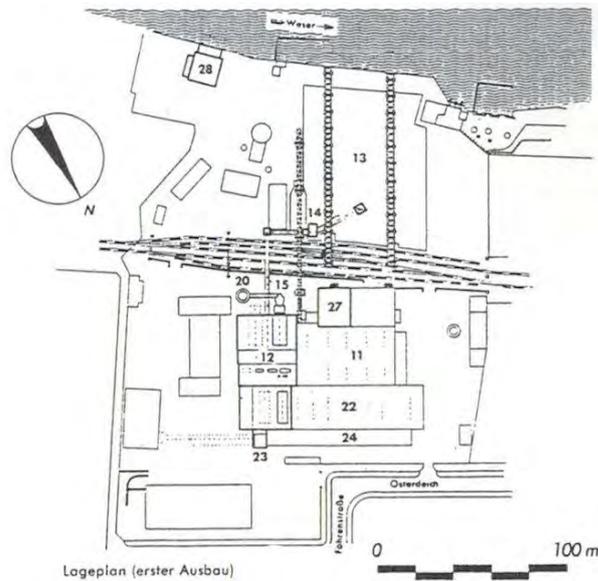


**Bau des Werkstattgebäudes (1951)**

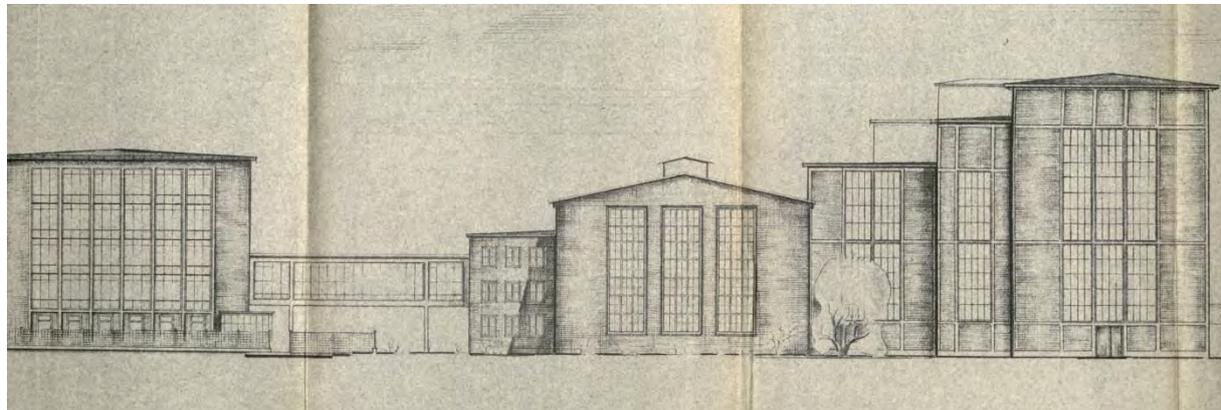


**Werkstattgebäude 1952. Auf dem an der Föhrenstraße gelegene Teil befanden sich zu dieser Zeit Baracken. Im Hintergrund die teilweise wieder aufgebaute OGO-Kaffeerösterei**

Mit Beginn des „Wirtschaftswunders“ zu Beginn der fünfziger Jahre stieg auch der Energiehunger. Dank des Marshallplanes konnten die meisten Fabriken wieder produzieren und auch die Privathaus-halte rüsteten mit Elektrogeräten aller Art auf. Zudem belieferten die Stadtwerke einige Bereiche Bremen, wie die Gartenstadt Vahr, mit Fernwärme. So entschloss man sich in einer zweiten Bauphase für die Erweiterung der Anlage. Dazu musste das Maschinenhaus verlängert werden, um Platz für weitere Turbinen zu schaffen. Zudem benötigte man Raum für zwei neue Kessel, so dass auch hier ein Erweiterungsbau erforderlich wurde.



- 11 Altes Kesselhaus
- 12 Neues Kesselhaus
- 13 Kohlelagerplatz
- 14 Kohlebrechergebäude
- 15 Schrägbrücke
- 20 Schornstein
- 22 Maschinenhaus
- 23 Maschinentransformator
- 24 Bürovorbau
- 27 Wasseraufbereitung
- 28 Neues Gebäude für die Kühlwasserpumpen

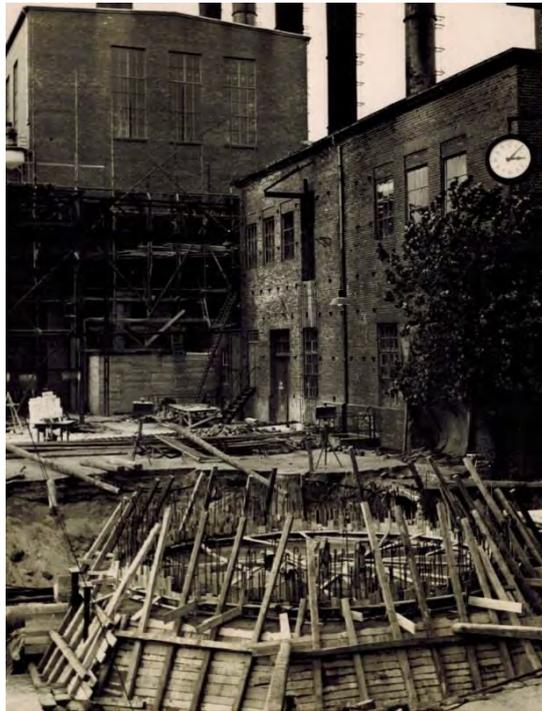


**Aufriss der Kraftwerkanlage vom Hastedter Osterdeich. November 1951. Architekturbüro Morschel und Henke<sup>511</sup>**

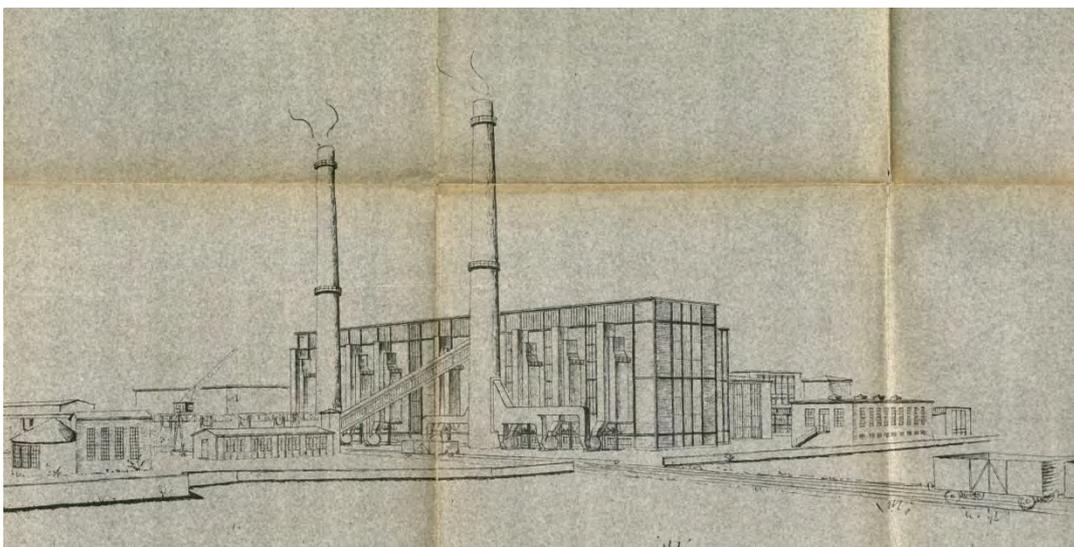
Jeder der neuen Kessel verfügte über drei eigene Kohlemühlen, um eine effektivere Verbrennung und damit einen höheren Wirkungsgrad zu erreichen. Auch musste ein neuer Schornstein gesetzt werden, der mit seiner stattlichen Höhe von 80 m einen neuen markanten Punkt in Hastedt bildete. Die beiden neuen Turbinen wurden von AEG geliefert und lieferten insgesamt über 50 MW.

Die neue Anlage wurde am 15. Oktober 1953 in Betrieb genommen.

<sup>511</sup> StaB 4,125/1-11866 und 11867 Bauakten 1951



**Bau des Schornsteins (1952)**



**Entwurf für die Erweiterung des Kesselhauses, Ansicht von der Weser  
Vom Architekturbüro Morschel und Henke, November 1951<sup>512</sup>**

---

<sup>512</sup> StaB 4,125/1-11866 und 11867 Bauakten 1951



**Neuer Schornstein und im Bau befindliches Kesselhaus (1952)**



**Kesselhalle (1952)**

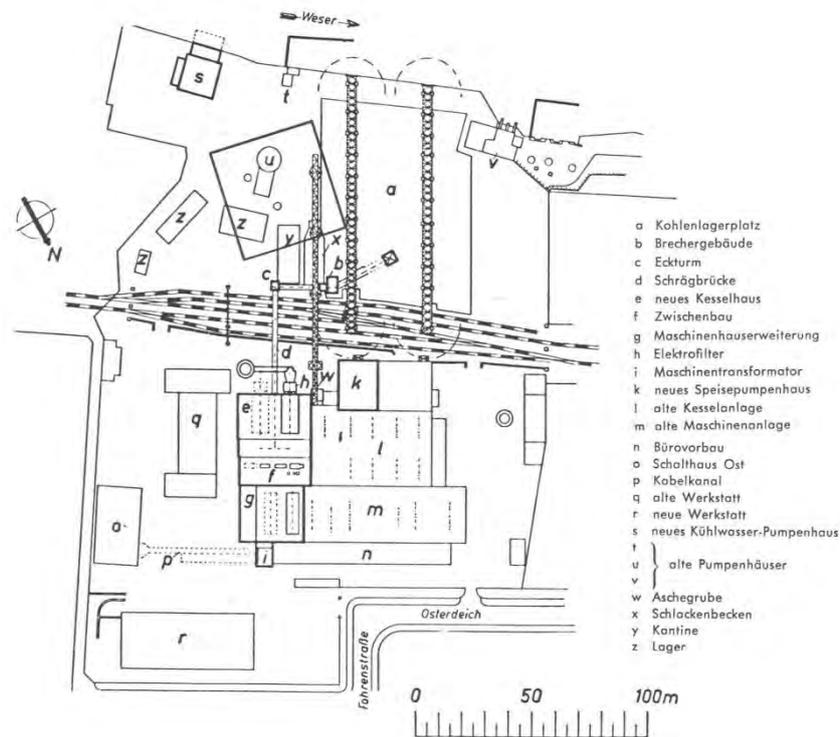


**Ansicht des Kraftwerkes von Süden (1953)**

Ein weiterer Ausbau wurde schon zwei Jahre später erforderlich, 1955 wurde eine weitere Dampfturbine (Nr. 13) hinzugefügt. 14 Jahre später wurden gravierende Umbaumaßnahmen erforderlich. Einige Turbinen und Generatoren waren veraltet und unwirtschaftlich, die Bevölkerung wurde umweltbewusster und forderte die Verringerung des Schadstoffausstoßes der „Sieben Schwarzen Raben“. All dies führte zur Stilllegung und zum Abriss der Kesselhäuser und einiger Betriebsgebäude. Nur die noch wirtschaftlich arbeitenden Turbinen 12 und 13 mit 57 MW Leistung blieben in Betrieb und wurden fortan von einem zentralen Steuerstand fernüberwacht.

Die ausgefallene Stromerzeugung im Hastedter Kraftwerk wurde durch das 1957 im Bremer Hafengebiet errichtete neue Kraftwerk kompensiert.

## Neubau der Blöcke 14 und 15



**Kraftwerk 1970-72 mit alten Gebäuden und Block 14**

1969 begannen die Planungen für den Bau eines ganz neuen Kraftwerkblocks auf dem Gelände am Hastedter Osterdeich, dem „Block 14“, der bereits 1972 in Betrieb gehen sollte.



**Fundamente für den Block 14 (1970)**

Aus Gründen des Umweltschutzes setzte man nun nicht mehr nur auf Kohle als primären Brennstoff, sondern auf eine hauptsächlich mit Erdgas befeuerten Turbine. Die Vorteile einer gasbetriebenen Anlage lagen auf der Hand: Keine Kohleimporte und -lagerung, keine Kohlestaubfilteranlage, kein hoher Schornstein, keine komplizierte Einspeisung, schnelles Hochfahren der Anlage und gute Steuerung, um nur einige der Vorteile zu nennen.



**Bau von Block 14 (1970)**



**Block 14 (1970)**

Eine verkleidete Stahlkonstruktion bildete die Ummantelung des markanten Bauwerkes. Der von MAN gelieferte Benson-Turmkessel sollte sowohl mit Erdgas als auch ersatzweise mit schwerem Heizöl befeuert werden<sup>513</sup>. Die Kraftwerkunion (Siemens und AEG) bauten die neue Turbine mit einer Leistung von 170 MW ein. Abgesehen davon, dass das Kraftwerk mit Erdgas befeuert werden konnte, betrat man technisches Neuland, indem die Anlage vollautomatisch betrieben wurde. Die Bauzeit wurde genutzt, um das Betriebspersonal auf die neuen Technologien zu schulen<sup>514</sup>.



**Block 14 (1972)**

Wie geplant ging Block 14 im Jahr 1972 ans Netz. Insgesamt waren 78 Millionen Mark investiert worden.

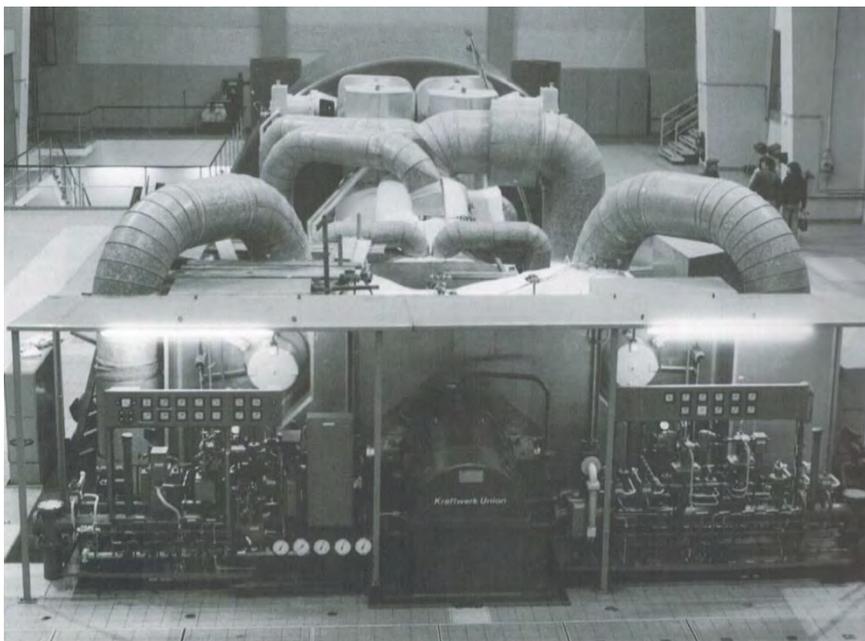
<sup>513</sup> Die Leistung des Kessels beträgt 500t/h bei einem Austrittszustand von 187bar und 535° C. Er wird über 12 Brenner befeuert,

<sup>514</sup> Die mit dem Bau verbundene Rationalisierung hatte allerdings gleichzeitig zur Folge, dass 20 Mitarbeiter eingespart werden konnten.



**Übergabe des Block 14 im Beisein von Bürgermeister Hans Koschnik  
(Bild im Weserkurier vom 8. Dezember 1972)**

1982 wurde Block 14 nochmals umgebaut, um die anfallende Wärme in das Fernwärmesystem ein-speisen zu können. Der Block lieferte eine maximale Wärmeleistung von 128MW, worauf sich die erzeugte elektrische Leistung von 170MW auf 120MW verringert.



**Maschinenhalle Block 14**

Schon unter der sozialliberalen Koalition wurde 1982 ein Gesetz zur Abgasreduzierung von Kraftwerken auf den Weg gebracht, das als „Großfeueranlagenverordnung“ unter Helmut Kohl als Bundeskanzler am 1. Juli 1983 in Kraft trat. Das bedeutete für die bestehenden Kraftwerke, dass sie durch erhebliche Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen dem geforderten Standard angepasst, oder aber stillgelegt werden mussten. Für das Hastedter Kraftwerk wurde beschlossen, einen neuen kohlebefeierten Kraftwerkblock zu errichten (Block 15), der eine elektrische Leistung von 130MW liefern sollte und gleichzeitig die Wärmeauskopplung für die Fernwärme zu optimieren.<sup>515</sup>

---

<sup>515</sup> Schon 1941 gab es Überlegungen, die nahe dem Hastedter Kraftwerk gelegenen Industriebetriebe mit Fernwärme zu versorgen. Obwohl schon die erforderlichen Leitungen verlegt worden waren, verhinderte der Krieg die Inbetriebnahme des Fernwärmesystems. 1946 schloss man Wärmelieferverträge mit Hansa-Waggon und den Lloyd-Dynamo-Werken, die Goliathwerke folgten 1949 und wenig später die OGO-Kaffeerösterei. Erst die Erweiterungspläne des Daimler-Benz-Werkes



## STADTWERKE BREMEN AG

Mitarbeiter und Betriebsrat:

### Das Heizkraftwerk Hastedt muß ausgebaut werden!

Diese Anzeige würde durch Spenden  
der Mitarbeiter finanziert.

#### Liebe Bremerinnen, liebe Bremer!

Der Senat hat beschlossen, 20 Prozent der Stadtwerke-Anteile maximal drei Jahre lang bei den Banken zu „parken“. Wir — Belegschaft und Betriebsrat der Stadtwerke — sind darüber zwar nicht glücklich, aber immerhin verschafft uns diese sogenannte Bankensicherung neues Spielraum. Und vor allem würde der ebenfalls geplante Verkauf von Anteilen der Stadtwerke an die „Nordwestdeutschen Kraftwerke (NWK)“ verhindert. Jedenfalls vorerst!

Wir sind gegen einen Verkauf an die NWK. Weil damit Arbeitsplätze verschützt werden, weil eine weitergehende Umweltauflastung ummöglich wird, weil die Energiekosten für die Bremer Haushalte steigen werden und weil dann Bremens eigenständige Energieversorgung in Frage gestellt wird!

Wir fordern deshalb den unverzüglichen Bau von „Block 15“ in Hastedt! Die Gründe möchten wir Ihnen jetzt gerne erläutern.

#### Wir brauchen Ersatz für stillgelegte Kraftwerke

Die Leistung des Kraftwerks Mittelbühren soll aus Gründen des Umweltschutzes reduziert werden, 1989 wird ein Block im Kraftwerk Hafens stillgelegt, weil die maximale technische Lebensdauer erreicht ist. Dann werden etwa 20 Prozent der von den Stadtwerken produzierten Energie, die auch bei gleichbleibendem Stromverbrauch in Bremen benötigt wird, wegfallen, wenn nicht der „Block 15“ in Hastedt dafür einspringt. Selbstverständlich sind die NWK sofort bereit, hier „auszuhelfen“ — aber zu ihren Preisen und Bedingungen! Und das wäre der erste Schritt zur Aufgabe der eigenständigen Energieversorgung Bremens!

#### Nur mit „Block 15“ wird Fernwärme wirtschaftlicher

In den letzten Jahren sind bereits rund 100 Millionen Mark für die Fernwärmeversorgung in Bremen investiert worden. Aber nur mit dem „Block 15“ in Hastedt kann Fernwärme sinnvoll und wirtschaftlich betrieben werden. Der „Block 15“ ist also der wichtige nächste Schritt bei der Verwirklichung des aus wirtschaftlichen und umweltschützischen Gründen richtigen Fernwärmekonzepts. Der Heizkraftwerksblock ist ein notwendiger Bestandteil dieses Versorgungskonzepts.

#### „Block 15“: Moderne Technologie, besserer Umweltschutz, preiswerterer Strom

Die gleichzeitige Erzeugung von Strom und Wärme verdoppelt die Ausnutzung des Brennstoffes und entlastet die Umwelt. Die hohe Energieausnutzung führt schließlich dazu, daß der „Block 15“ den Strom billiger produzieren wird, als er zum Beispiel von der NWK angeboten werden kann.

„Block 15“ sichert Arbeitsplätze — nicht nur bei den Stadtwerken. Wenn der „Block 15“ nicht gebaut wird, werden kurzfristig 100–150 Arbeitsplätze wegfallen. Es wären ca. 1000 Arbeitsplätze bei den Stadtwerken gefährdet, wenn die Eigenherzeugung aufgegeben würde. Ebenso viele Arbeitsplätze in der bremschen Wirtschaft wären durch diese Maßnahme in Gefahr.

#### Die Kosten für „Block 15“ lohnen sich!

Für den Bau von „Block 15“ werden voraussichtlich rund 350 Millionen Mark benötigt. Keine kleine Ausgabe — aber eine, die sich lohnt: Etwa 150 Millionen Mark können an Aufträgen für Bremische Unternehmen vergeben werden. Der Bund wird rund 70 Millionen Mark dazugeben, das können wir in Bremen ebenfalls gut gebrauchen. Zu beachten ist, daß allein 25 Prozent der Ausgaben für Umweltschutzmaßnahmen aufgewendet werden.

Der Bau von „Block 15“ muß umgehend begonnen werden — im Interesse der Energieversorgung Bremens, der Strompreise für alle Bremer Bürger, des Umweltschutzes und nicht zuletzt im Interesse der Sicherung von Arbeitsplätzen!

V i. S. d. PrG.: Jürgen Wantschek, Georgstraße 18, Bremen 44

#### Zeitungsanzeige im Weserkurier vom 19. Januar 1985

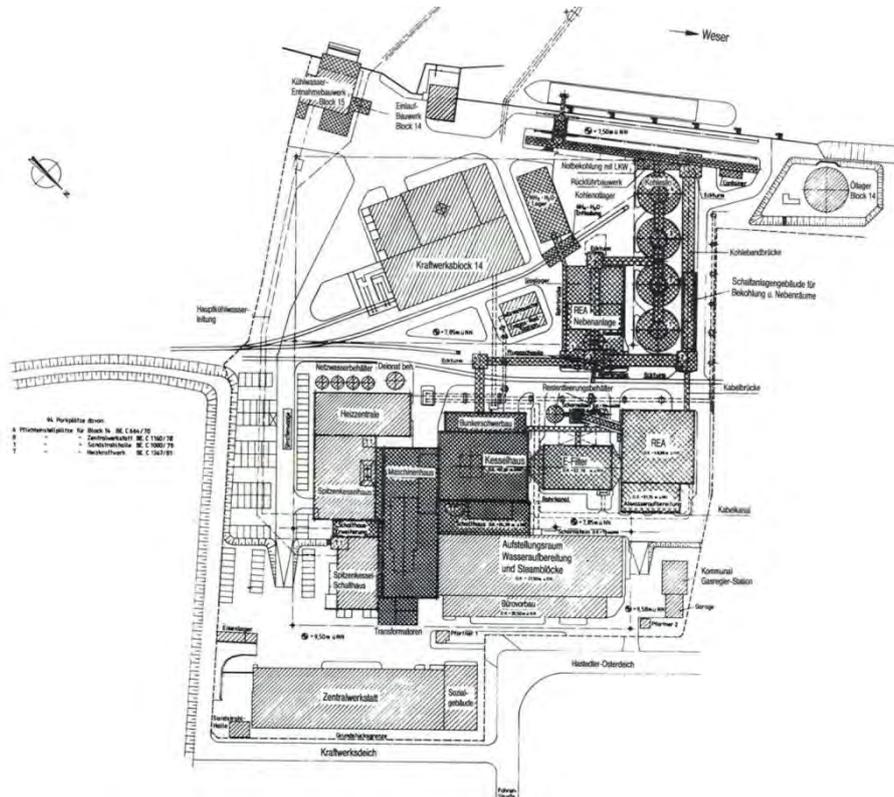
Doch die zu ungeheuren Summen, die für eine Gesamtanierung und den Neubau erforderlich waren, schaffte eine fast aussichtslose Situation. Schon stand das Hamburger Elektrizitätsunternehmen „Nordwestdeutsche Kraftwerke AG“ bereit, um die Bremer Stadtwerke zu übernehmen. Man versuchte dem zu entgehen, indem 20% der Aktien auf verschiedenen Banken „parkte“, um damit neue Gelder für den Bau von Block 15 zu erhalten.

Der Betriebsrat startete im Januar 1985 eine Anzeigenkampagne, um gegen den Verkauf der Stadtwerke zu protestieren und gleichzeitig den sofortigen Baubeginn von Block 15 zu fordern. Schließlich gab es grünes Licht für die Baumaßnahmen. Erste Abriss- und Bauarbeiten begannen bereits im August 1985. Das Reaktorunglück von Tschernobyl am 26. April 1986 setzte bei der Bremer Bevölkerung und der Bürgerschaft einen Umdenkungsprozess in Gang, so dass auch weitere Gelder bereitgestellt, und die Baumaßnahmen beschleunigt fortgesetzt werden konnten. Den Auftrag für das Gebäude von Block 15 erhielt das Architektenbüro Manfred Schomers, Rainer Schürmann und Walter H. Stridde

Das markante Gebäude 1990 wurde vom Bund Deutscher Architekten (BDA) als „bedeutendste architektonische Leistung in Bremen seit 1986“ mit dem Architekturpreis ausgezeichnet.<sup>516</sup>

in Sebaldsbrück im Jahr 1977 brachten neue Überlegungen zur Fernwärmelieferung ins Spiel. So wurde zunächst die Turbine des Blocks 14 umgebaut, so dass bei einer elektrischen Leistung von 170MW eine Heizentnahme von 128MW möglich wurde. Gleichzeitig wurde für das Mercedes-Werk 1981 das Heizkraftwerk Vahr in Betrieb genommen. Erst nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen am Block 14 wurden die Autobauer von Hastedt aus versorgt.

<sup>516</sup> Weserkurier, 14. Oktober 1990 Seite 5



**Kraftwerk Hastedt, Lageplan 1985**



**Block 15. Architekten: Manfred Schomers, Rainer Schürmann und Walter H. Stridde (1990)**

Am 30. Dezember 1989 fand der Probelauf statt. Die ABB – Turbine lieferte eine elektrische Leistung von 130MW und eine Wärmeleistung von 150MW.

Die neue Anlage war mit modernsten Elektrofiltern, einer Rauchgasentschwefelungs- und Entstickungsanlage ausgerüstet. Zudem wurden sämtliche Auflagen zum Lärmschutz erfüllt. Von den 360 Millionen D-Mark entfielen auf den Umweltschutz exakt 1/3, nämlich 120 Millionen D-Mark! Eine leistungsfähige Wärmeauskopplung konnte nun 19.000 Kunden mit Fernwärme versorgen.

Mit der Inbetriebnahme von Block 15 endete der weitere Ausbau des Hastedter Kraftwerks. Um den Schadstoffausstoß zu verringern, wurde lediglich für den Block 15 ein neuer Schornstein mit einer verbesserten Filteranlage gebaut.

1999 wurden die Stadtwerke privatisiert und in swb AG umbenannt. Mit der Öffnung der Energiemärkte stand die Rentabilität der Stromproduktion in Bremen auf dem Spiel. 1990 kam es zum Verkauf eines Aktienpaketes von 51% an das niederländische Unternehmen Essent und 2003 die restlichen Aktien an die Oldenburger EWE AG. 2009 ging das Aktienpaket von Essent an die EWE, die seither 100% minus einer Aktie (für die Stadt Bremen) hält.

## Der Schutz der Umwelt: Neue Technologien

Die gestiegenen Gaspreise führten dazu, dass der Betrieb von Block 14 unrentabel arbeitet und schließlich im Jahr 2013 außer Betrieb genommen und in die Kaltreserve überführt wurde. Ende 2016 wurde der Block 14 endgültig stillgelegt und abgemeldet.

Insgesamt ist nach der Jahrtausendwende die Stromerzeugung des Hastedter Kraftwerks ein schwieriges Geschäft geworden, lediglich das Fernwärmegeschäft verzeichnete eine positive Entwicklung.

Das weitere Schicksal des markanten „Block 14“ ist ungewiss, ein Rückbau des Gebäudes ist abhängig von der zukünftigen Planung auf dem Gelände des Kraftwerkes.

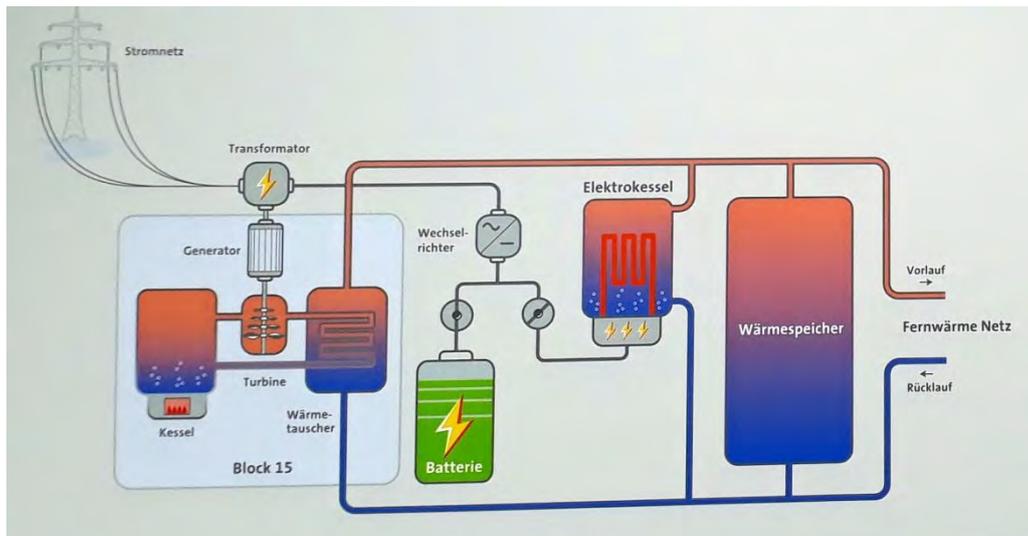
Um einen gleichmäßigen Betrieb von Block 15 zu erreichen, begannen gleichzeitig Baumaßnahmen für zwei in Reihe geschaltete Wärmespeicherbehälter von 1640m<sup>3</sup> und einer Kapazität von ca. 230 MWh. Sie wurden am 20. Dezember 2017 offiziell in Betrieb genommen.



**Inbetriebnahme der Wärmespeicher am 20. 12. 2017**

Wenn wir uns die Geschichte der Stromversorgung betrachten, stellen wir fest, dass sie sich ständig neu anpassen und entwickeln muss. Auch mit den neuen Baumaßnahmen auf dem Hastedter Kraftwerksgelände dürfte nicht das „Ende der Fahnenstange“ erreicht sein. Klimawandel, wachsendes Umweltbewusstsein mit vielleicht sogar sinkendem Energieverbrauch fordern ständig neue Zukunftstechnologien in der Energieversorgung, so dass

auch das Gelände des Hastedter Kraftwerkes sich immer wieder an den neuen Gegebenheiten anpasst.



**Funktionsdiagramm von Hyrek**

Als nächstes innovatives Projekt wurde am 5. April 2019 das Hybrid Regelkraftwerk (Hyrek) seiner Bestimmung übergeben. Über die drei neu eingerichteten Speichereinheiten aus Lithium-Ionenbatterien koppelt Hyrek die beiden Sektoren Strom und Wärme. Auf diese Weise kann überschüssig produzierter Strom<sup>517</sup> mittels einer Art Tauchsieder, in Wärme umgewandelt, für die Fernwärme bereitgestellt werden. Insgesamt liefern die drei Batteriemodule 18MW. Den Lithiumbatterien wird Strom zugeführt, der in Photovoltaik-, Windenergie- und Wasserkraft-Anlagen erzeugt wird.



**Übergabe von HYREK am 5. April 2019 (von links: Werner Hölscher, Anlagenbetriebsleiter, Torsten Köhne, Vorstandsvorsitzender der swb und der Ingenieur Ewald Röben**

Insgesamt geht es darum, die Kohlekraftwerke durch diese neue Technologie abzulösen, indem gespeicherte Windenergie bei Bedarf über Wechselrichter wieder ans Stromnetz abgegeben werden kann.

<sup>517</sup> Die Batterien können sowohl mit Windstrom als auch über das gasbetriebene Heizkraftwerk aufgeladen werden

Als zukunftsweisende Maßnahme wurde im Jahr 2023 auch ein neues, erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk in Betrieb genommen. Die Baukosten lagen bei 140 Mio. Euro. Die Anlage besteht aus 9 Motoren mit Turbinen der Firma Wätsila. Jeder Motor verfügt über 20 Zylinder und produziert eine Leistung von 16.000 PS bei einem Eigenbedarf von 200KW. Das bedeutet, dass das neue Blockheizkraftwerk insgesamt 104 Megawatt elektrische und 94 MW thermische Leistung durch Wärmeauskopplung produzieren kann. Da jeder einzelne Motor für sich betrieben werden kann, kann über die Schaltzentrale eine gezielte Leistungsabgabe an den Verbraucher gewährleistet werden.



**Gasmotoren vom Wätsila (Foto: Wätsila)**

Durch das neue KHK wird die CO<sub>2</sub> Emission deutlich um 550.000 t pro Jahr verringert, zumal vermehrt ökologisch erzeugter Wasserstoff dem Gas zugegeben wird. Neben der Stromversorgung sind es gegenwärtig 25.000 Wohnungen und große Industrieanlagen, wie das Bremer Mercedeswerk, die mit Fernwärme versorgt werden.<sup>518</sup>

Am 30. April 2024 wurde der Block 15 abgeschaltet, und damit in Hastedt die Strom- und Wärmeerzeugung mittels Kohleverbrennung beendet.

---

<sup>518</sup> Vergl. Film der swb <https://www.youtube.com/watch?v=DuH6dgp505I>



**Am 30. April 2024 wurde mit Block 15 das letzte Kohlekraftwerk Bremens vom Netz genommen (Umweltsenatorin Kathrin Moosdorf, SWB-Aufsichtsratsvorsitzender Stefan Dohler, Bürgermeister Andreas Bovenschulte, swb-Chef Karsten Schneiker und Umweltsenatorin Kristina Vogt)**



**Die 2023 fertig gestellte Halle für das gasbetriebene Blockheizkraftwerk**

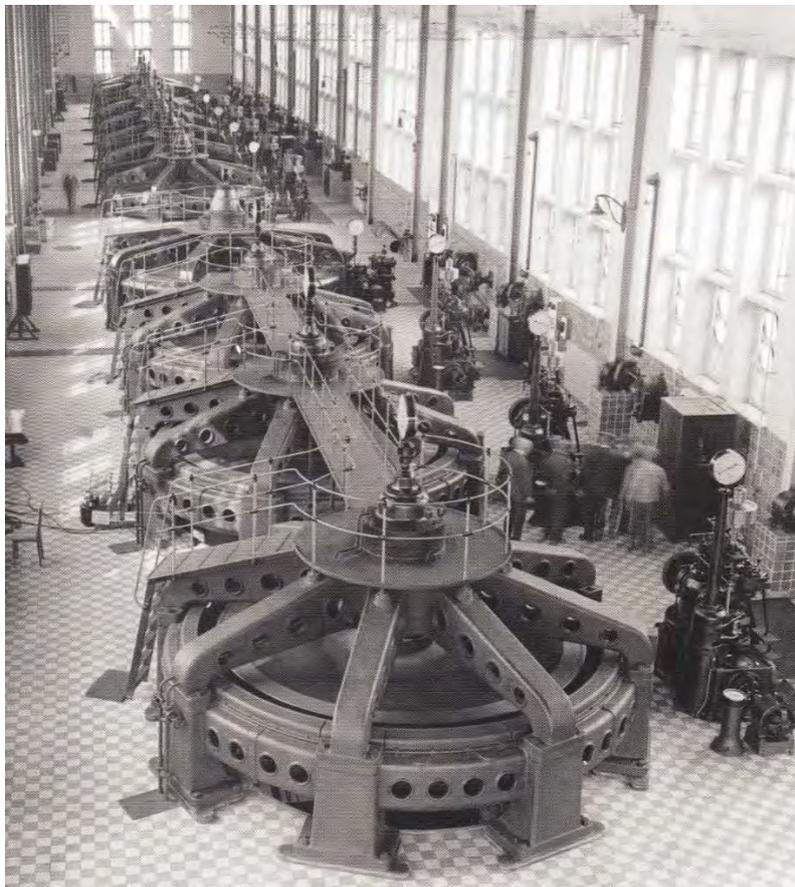
## **1945: Wiederaufbau vom Weserwehr, des Turbinenhauses und der Schleuse**

Schon im Oktober 1945 begannen erste Sicherungs- und Reparaturarbeiten am Weserwerk. Da neben dem Turbinenhaus auch das Wehr zerstört war, floss das Wasser nun ungehindert, und auch die Weserschifffahrt war ausgeschlossen. Die strengen Winter dieser Jahre forderten die Versorgung mit Gas und Strom, um die noch verbliebenen Bremer Haushalte beheizen zu können, so dass mit vollem Einsatz an den Instandsetzungsmaßnahmen aller Bereiche der Stadtwerke gearbeitet wurde. Im Fokus stand zunächst die Inbetriebnahme des Kohlekraftwerkes, weil dort der Aufwand des Wiederaufbaus geringer zu sein schien, als der des Weserwerkes. Obwohl das

Hastedter Kraftwerk bedingt durch die Kohleknappheit ab Herbst 1946 nur wenige Stunden am Tag in Betrieb ans Netz gehen konnte, sollte es deshalb bis 1949 dauern, bis das Weserwerk mit seinen Turbinen wieder voll in Betrieb genommen werden konnte.



**Wiederaufbau August 1947**



**Turbinenhaus 1950**

Auch das Schalt haus am Wehrdamm hatte während des Kriegs schwere Schäden erlitten; allerdings waren die bereits 1912 eingebauten elektrischen Anlagen veraltet und sollten durch neue, leistungs-fähigere Einbauten modernisiert werden. Man entschloss sich, einen Neubau auf den alten Fundamenten zu errichten. Im Gebäude sollte sowohl eine 7 KV-Schaltanlage als auch eine Schaltwarte eingerichtet werden, die den im Hastedter Dampfkraftwerk und dem wieder betriebenen Wasser-kraftwerks erzeugten Strom steuern, und an die Verbraucher verteilen sollte. Im März 1949 begannen die Bauarbeiten. Die Bauleitung übernahm der "Hausarchitekt" der Bremer Stadtwerke Theodor Siegfried Morschel (1920-2002).



**Schaltheim-Kriegsschäden 1945**



**Schaltheim- Wiederaufbau (1949)**



**Schaltheim, Wiederaufbau (November 1949)**



**Schaltheim, 1950**



**Schaltheim, um 1955**



**Schaltheim, Kontrollraum um 1960**

Nach Aufgabe des Kontrollraums im Schaltheim wurden große Teile des Gebäudes nicht mehr genutzt, und standen lange Jahre leer. Das wollten engagierte ehemalige Mitarbeiter der swb AG<sup>519</sup> ändern. Sie setzten sich das Ziel, ein Archiv zur Bremischen Energieversorgung anzulegen

<sup>519</sup> Nach der Privatisierung der Bremer Stadtwerke AG im Jahr 1999 wurde das Unternehmen in swb AG umbenannt, wobei die Netze und der Vertrieb als eigene Tochtergesellschaft ausgegliedert wurden. Bremen verkaufte sein Aktienpaket von 51% im Jahr 2000 an das niederländische Unternehmen Essent, 49% übernahm die EWE AG in Oldenburg

und ein Museum für Netztechnik in den leeren Räumen des Schalthauses einzurichten. Nach der Gründung eines gemeinnützigen Vereins im Jahr 2011 übergab die swb AG ein Jahr später die Räume dem Verein. Das kurz darauf eröffnete Museum informiert über das umfangreiche Netz von Gas-, Wasser- und Stromleitungen in Bremen.<sup>520</sup>



**Museum für Netztechnik 2014 (Foto; Steinbrecher)**

### **Stilllegung und Abriss des Weserwerks**

Zurück zum Weserwerk. Auch wenn das Wehr nach dem Krieg wieder in Stand gesetzt wurde, wies das Weserwehr im Laufe der Jahre immer mehr Schäden auf, so ließen sich ab November 1980 einer der Wehrkörper nicht mehr bewegen. Das trug wesentlich dazu bei, dass es am 15. März 1981 zum Weserdurchbruch kam, bei dem es zu erheblichen Überschwemmungen in Bremen kam. Durch diese Jahrhundertflut entstanden auch weitere beträchtliche Schäden am Baukörper des Weserwerks, dass man sich Gedanken über die weitere Zukunft des Bauwerks Gedanken machte. Das bezog auch den Betrieb der Turbinen des Flusskraftwerks ein, die mit insgesamt 8,5MW Leistung aber nur noch knapp 1% gegenüber der gesamten Bremer Stromerzeugung lieferten. Gegen Mitte der 80er Jahre wurden die Stilllegung und der Abriss der Wehranlage und des Turbinenhauses beschlossen, und gleichzeitig ein Neubau des Weserwerkes geplant. Am 4. Mai 1987 wurden die Turbinen abgeschaltet und das Weserwerk als Ganzes dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes übergeben.



**Ausbau der Maschinen im Herbst 1987**

---

<sup>520</sup> Vergl. [www.adern-der-stadt.de](http://www.adern-der-stadt.de)

Dann begann der Ausbau der Generatoren und Maschinen und wenig später die Abbrucharbeiten des Turbinenhauses. Der Unterbau des Kraftwerks sollte bis zur Fertigstellung des neuen Weserwehrs im Jahr 1993 als Notüberlauf erhalten bleiben.



**Abriss des Turbinenhauses 1987/88**

Zu erwähnen bliebe, dass der Abriss des markanten Bauwerks von zahlreichen Bremern bedauert wurde.

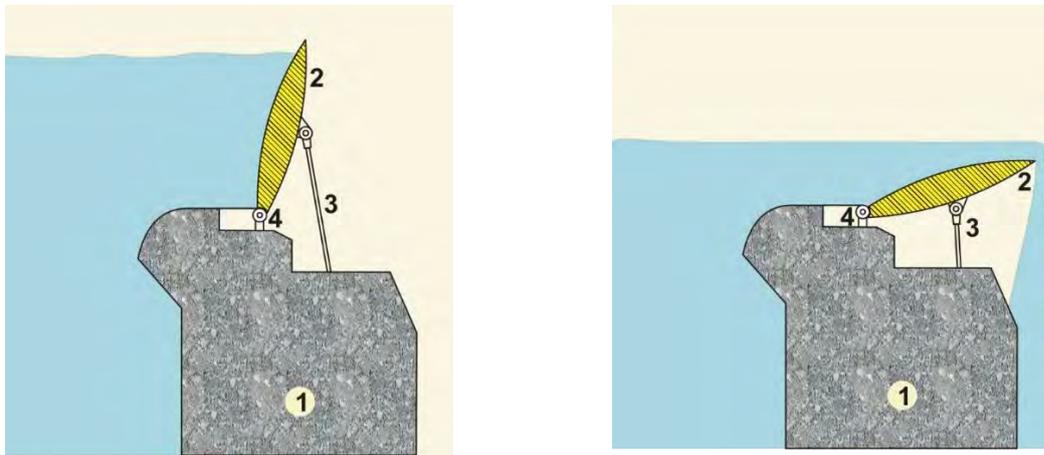
### **Das neue Weserwehr**

Geplant war, das neue Wehr in 5 Felder mit je 50m Breite zu unterteilen. Anders als beim alten Weserwehr sollten hier keine stromerzeugenden Turbinen eingebaut werden. Die Baumaßnahmen begannen 1989 mit der ersten Baugrube. Wegen der Gefahr des Winterhochwassers, konnte nur in den Sommermonaten gebaut werden. 1990 folgten die nächsten beiden Felder und 1991 der letzte Bauabschnitt.



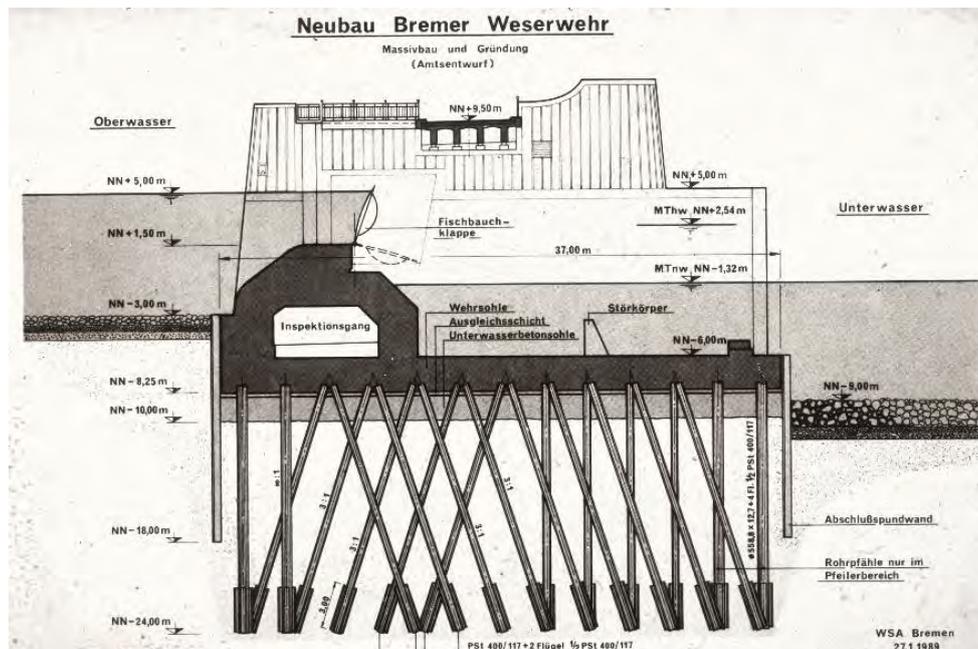
**Demontage des alten- und Bau des neuen Weserwehrs 1989 (Fotos: StaB)**

Die 5 Felder des Wehrs wurden mit beweglichen Stauklappen, den sogenannte Fischbauchplatten ausgerüstet, um den Wasserstand oberhalb des Wehres zu regulieren.



Funktion des Weserwehrs: Wehrschwelle aus Beton (1), Fischbauchklappe (2), hydraulischer Antrieb (3)<sup>521</sup>

Unterhalb des Wehres ist die Weser abhängig von der Tide. Die Fallhöhe liegt tidenbedingt zwischen 3m und 6m. Für Wartungsarbeiten an den Stauklappen können die einzelnen Felder mit Verschlüssen abgedichtet und leergepumpt werden. Für Inspektionszwecke wurde über die gesamte Länge des Wehres am Wehrfuß ein Gang angelegt. Die Flusssohle unter der Bodenplatte des Wehres konnte mit langen, in den Boden eingerammten Pfählen und Spundwänden gesichert werden.



Querschnittszeichnung des neuen Weserwehr (Wasser- und Schifffahrtsamt, 27.01.1989)

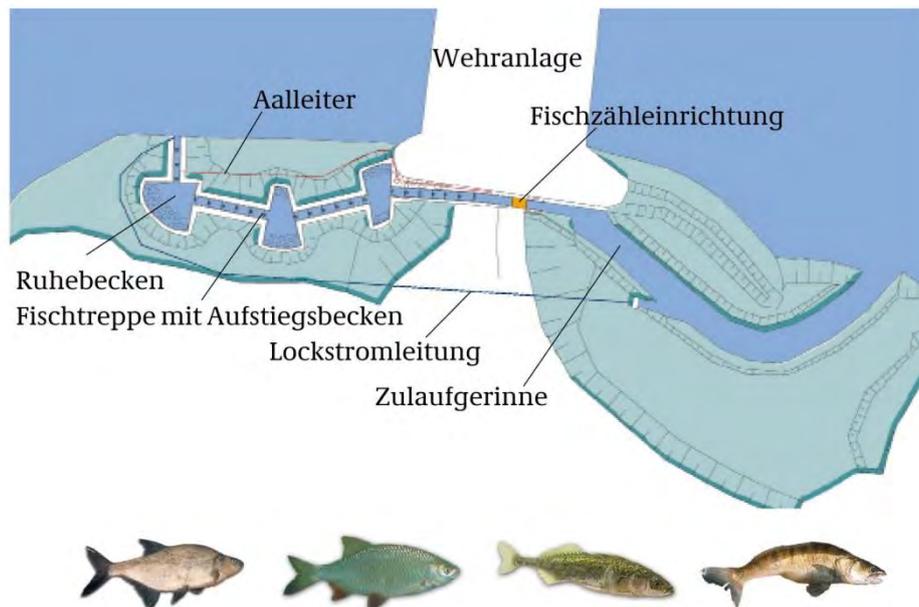
Ein Probelauf des neuen Wehres erfolgte im Sommer 1993. Zeitgleich wurde der Unterbau des ausgedienten Maschinenhauses und die Reste des alten Wehres abgerissen.

## Der Fischpass

Das Gefälle zwischen Ober- und Unterweser machten den Bau einer Fischtreppe erforderlich, damit die Fische ihre Laichgebiete in der Oberweser erreichen können. Sie befindet sich neben der Schleuse, mit ihrem Bau wurde 1993 nach Inbetriebnahme des Wehres begonnen. Geplant war, den Pass mit einer Reihe von Wassertreppen und Becken zu versehen, damit sich auch

<sup>521</sup> Schematische Darstellung von Helfmann (Wikipedia)

kleinere Fische etappenweise gegen die Strömung hocharbeiten können. Eine sogenannte Lockstromleitung soll den Fischen helfen, ihren Weg zum Fischpass zu finden. Eine Fischzähleinrichtung oberhalb vom Fischpass soll es ermöglichen, den Bestand und die Arten der Fische zu bestimmen, die die Fischtreppe passieren.



Grafik des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen<sup>522</sup>

## Die Weserschleusen

Ein wesentlicher Bestandteil des Weserwerkes ist die Schleuse, um Schifffahrtsbetrieb der Flussschiffe auf der Weser nach dem Krieg wieder in Gang zu bringen. Daher wurde 1950 mit der Sanierung der Hauptschleusenkammer begonnen. Gleichzeitig stellte man den Betrieb der Schleusentore von Hydraulik auf Elektrik um. Wie bei den Wiederaufbaumaßnahmen des Weserwerkes zeichnete auch hier für die Sanierungsmaßnahmen das Architekturbüro Morschel verantwortlich.



Schleuse um 1950 (Foto StaB 10B Kartei-566,001)

<sup>522</sup> Informationen vom Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen:

[http://www.wsv.de/wsahb/wasserstrassen\\_bauwerke/Weser/Fischpass\\_Staustufe\\_Bremen/index.html](http://www.wsv.de/wsahb/wasserstrassen_bauwerke/Weser/Fischpass_Staustufe_Bremen/index.html)

Im Laufe der Jahre wies die Schleuse erhebliche Schäden auf, auch wurde sie den wachsenden Anforderungen nicht mehr gerecht. 1995 begann daher die Bauarbeiten zur Erneuerung der gesamten Schleusenanlage, um sie für größere Flussschiffe passierbar zu machen. Damit die Flussschiffahrtverkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt wird, wurde zunächst mit dem Bau der großen Schleusenkammer begonnen, für den Schiffverkehr wurde während der Bauzeit die kleine Schleuse genutzt. Die Schleuse für die Großschiffe ist 225m lang und 12,5m breit, so dass die Passage von mehreren Schiffen möglich ist. Das Obertor der Schleusenkammer ist mit einem Drehsegmenttor,



**Schleusenkammer für Großflussschiffe (Foto Steinbrecher 2022)**

das Untertor mit einem aus zwei Flügeln bestehendem Stemmter<sup>523</sup> ausgerüstet. Dann ging man an die Erneuerung der 58m langen kleinen Schleusenkammer für die Passage von Klein- und Sportschiffen. Sie ist nach dem gleichen Prinzip aufgebaut wie die große Schleuse. Diese Schleuse wird im Gegensatz der großen Kammer vom Benutzer selbst bedient. Auch befinden sich dort Rampen, die den Landtransport der Boote von Wassersortlern ermöglichen. Zu diesem Zweck stehen zusätzlich stehen Bootswagen bereit. Abschließend wurde für Fußgänger und Radfahrer eine Betonbrücke über das Wehr, die Fischtreppe und die beiden Schleusenkammern gebaut, die den Ortsteil Hastedt mit dem Werdersee und dem Bremer Ortsteil Habenhausen verbindet.

1999 waren die Erneuerungsarbeiten abgeschlossen. Die Baukosten von Weserwehr, Schleusenanlage und Fischtreppe beliefen sich auf insgesamt 147,7 Mio.€. Dabei entfielen auf die Wehranlage 70,2 Millionen, auf die Schleusen 69,9 Millionen, auf den Fischpass 3,2 Millionen und auf Gebäude, Brücken und Sonstiges 4,4 Millionen Euro. Den größten Teil der Kosten übernahm der Bund. Laut dem Vertrag zwischen Preußen und Bremen von 1908 ist die Benutzung der Schleuse nach wie vor kostenlos.<sup>524</sup>

---

<sup>523</sup> Zu den Schleusentoren vergl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Schleusentor>

<sup>524</sup> Informationen zur Weserschleuse:

[https://www.elwis.de/mvc/main.php?modul=schleuseninfo&choice=1&show\\_sperr=1&specialsi=521&show\\_ft=1&show\\_contacts=1](https://www.elwis.de/mvc/main.php?modul=schleuseninfo&choice=1&show_sperr=1&specialsi=521&show_ft=1&show_contacts=1)



**Weserwehr mit Schleuse (2021) Foto: Steinbrecher**

### **Das neue Weserkraftwerk**

Schon bei den Planungen für den Neubau der Wehranlage (1989-1993) dachte man über die Errichtung eines neuen Laufwasserkraftwerks<sup>525</sup> nach, so dass man hierfür schon ein Areal für ein weiteres Wehrfeld auf der Hastedter Weserseite vorhielt, von dem aus dem später das Oberweserwasser ausgeleitet werden könnte. Hintergrund dieser Planung war, dass die Bremer Stadtwerke damals den Umweltschutz als Teil ihrer Unternehmenspolitik begriffen. Als 1999 die Stadtwerke Bremen AG privatisiert und in swb AG umbenannt wurden, war seitens der swb an den Bau eines teuren Weserkraftwerks nicht mehr zu denken.

Der Bremer Senat schrieb daraufhin 2001 einen privatwirtschaftlichen Ideenwettbewerb für das angedachte Laufwasserkraftwerk aus, an dem sich 11 Unternehmen beteiligten. Ausgewählt wurde eine aus drei Unternehmen bestehende Arbeitsgruppe<sup>526</sup>. Das Kraftwerk sollte so ausgelegt sein, dass es 9.000 Bremer Haushalte mit Strom versorgen könnte. Der Auricher Unternehmer für Windkraftanlagen ENERCON verpflichtete sich zur Entwicklung der erforderlichen Turbine. Die drei Betreiberunternehmen schlossen sich 2004 zur Weserkraftwerk Bremen GmbH zusammen, um die nötigen Planungen und Gutachten in Auftrag zu geben. Begleitet waren die Maßnahmen von Protesten der abgewiesenen Bewerber gegen Vergabeentscheidung des Bremer Senats.

Am 31. Januar 2007 wurde die Planfeststellung durch die Bremer Baubehörde verfügt, die Investitionen wurden auf 28 Millionen Euro beziffert, die zum Teil durch Bürgerbeteiligung erbracht werden sollte. Der Entwurf sah vor, dass sowohl Einlauf als auch die Turbinenhalle weitgehend unterirdisch sein würden, und ein parallel zum Kraftwerk angelegter Fischweg vervollständigte die Planungen.

---

<sup>525</sup> Beim Laufwasserkraftwerk ist der Zufluss oberhalb einer hierfür angelegten Staumauer und der Abfluss unterhalb der Turbinen stets gleich. Das Wasser wird nicht wie bei der Talsperre künstlich aufgestaut

<sup>526</sup> Planet energy GmbH; Tandem Investitions- Beteiligungsgesellschaft für ökologische Projekte mbH sowie einer Baufirma aus Nattenheim

Im Mai 2008 begann man mit dem Bau, indem 350 Bohrpfehlen von je 23m zu Bohrpfehlwänden<sup>527</sup> verbunden wurden. Zunächst wurden auf diese Weise zwei Baugruben geschaffen, in die später das Einlaufwerk und die Turbinenhalle gebaut werden sollten.

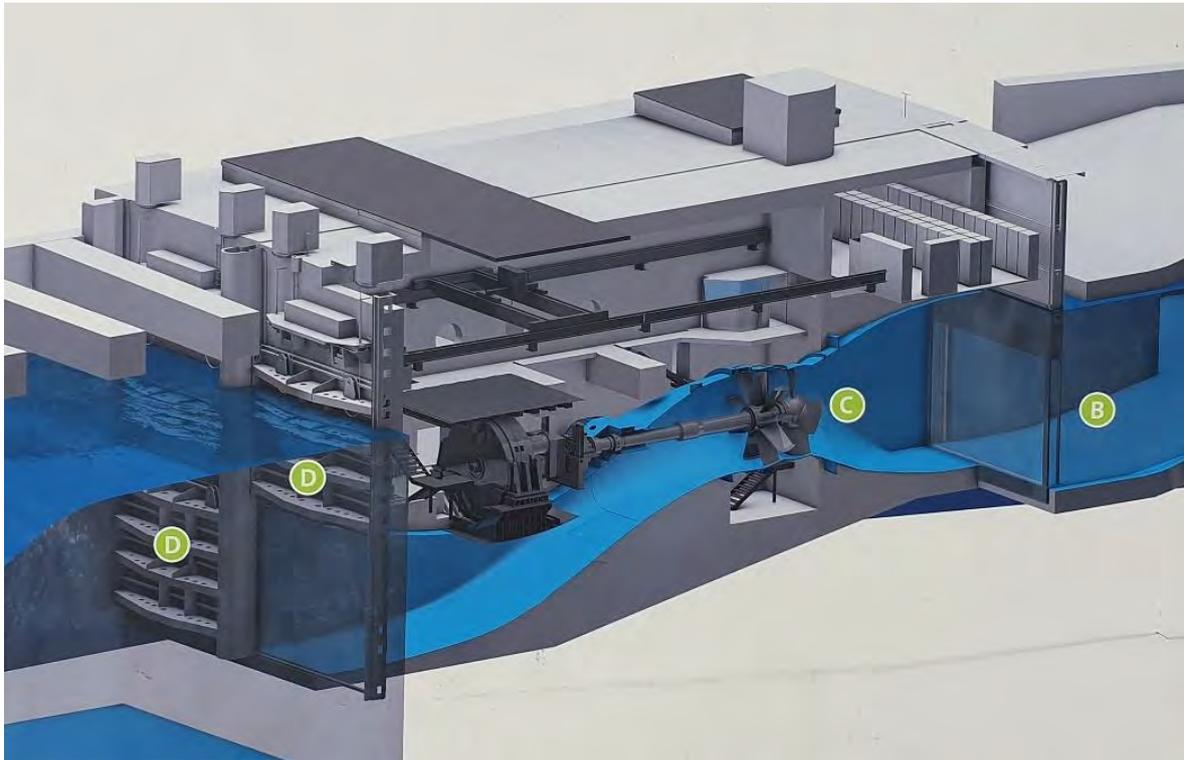


Luftaufnahme der Baustelle im Oktober 2010 (Foto: swb-Archiv)

Nach Kostensteigerungen, Zeitverzögerungen und nachdem zwei Gesellschafter aus dem Projekt ausgestiegen waren, trennte sich die Eigentümergesellschaft 2009 von der Bauleitung. Der Bauauftrag wurde nun von den neuen Betreibern, der bremischen swb und dem niedersächsischen Wind-kraftunternehmen Enercon, an zwei Bremer Baufirmen vergeben, die im Mai 2010 die Arbeit wieder aufnahmen.

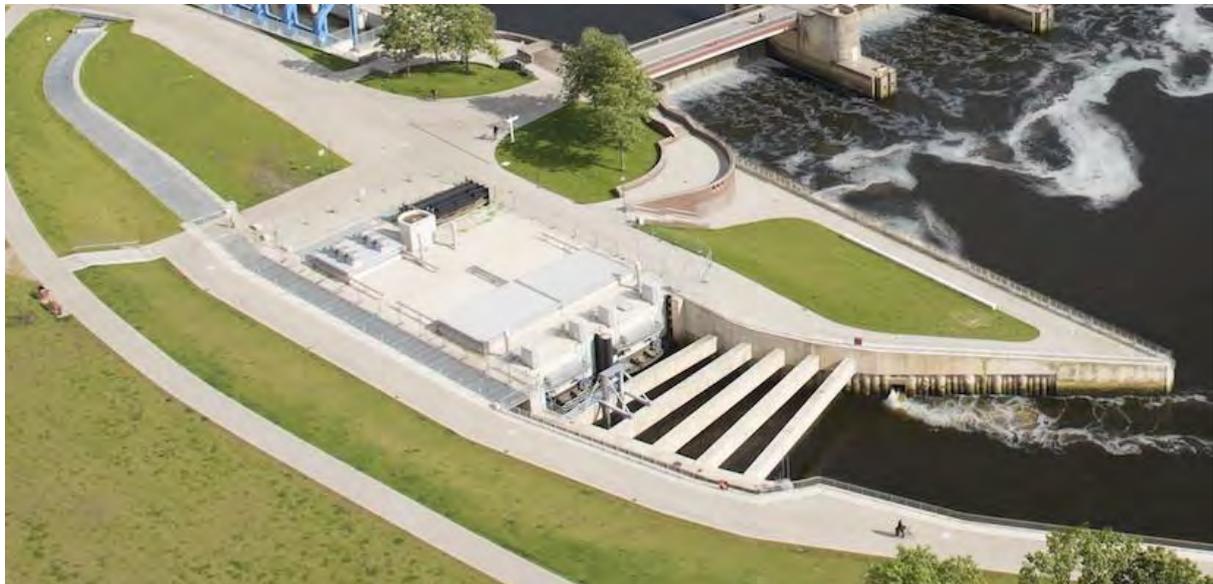


<sup>527</sup> Vergl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Bohrpfahlwand>



**Schema des Hastedter Laufwasserkraftwerks (Grafiken: swb-Archiv)**

Aus dem Einlaufbecken (A) wird der Wasserzufluss auf 14m x 8m verengt, um den Wasserdruck zu erhöhen (B). Das Wasser trifft auf die 5 Rohrturbinen (C). Für Wartungsarbeiten kann mit Hilfe von motorbetriebenen Rollschützen (D) die Anlage abgedichtet und entleert werden (Archiv swb)



**Ansicht des Weserkraftwerk (Foto: swb-Archiv)**

Bei den Turbinen handelt es sich um sogenannte „Langsamläufer“ mit max. 90 U/Min., damit auch Fische, die nicht den Weg in die Fischpassage gefunden haben, trotzdem eine gute Passiermöglichkeit haben. Die Laufräder haben einen Durchmesser von 4,50m.



**Rohrturbine (Foto: Steinbrecher)**

Ende August 2011 konnten die Turbinen eingebaut werden, die auf die Gegebenheiten der tidenabhängigen Weser angepasst wurden. Das ungewöhnlich breite Einlaufwerk wurde von auffälligen blauen Bügeln der Rechen, die das vom Wasser mitgeführte Treibgut aufhalten und aus dem Becken entfernen. Ansonsten ist das Kraftwerk weitgehend unauffällig, da nur ein niedriger Aufbau des unterirdisch angelegten Turbinenhauses zu sehen ist.



**Einlaufwerk mit Rechen für Treibgut (Foto Steinbrecher 2014)**

Am 1. März 2012 konnte die Anlage in Betrieb genommen werden. Sie gilt als eine der modernsten ihrer Art in Europa. Die beiden Turbinen mit einer Leistung von je 5 Megawatt liefert pro Jahr 42 Megawatt Strom, der über das Schalt haus am Wehrdamm ins Bremer Stromnetz eingespeist

wird.<sup>528</sup> Mit dem aus Wasserkraft erzeugtem Strom wird gleichzeitig 25.000t Kohlendioxid eingespart.

Die ca. 1,8 Hektar große Freifläche sollte in einen Park umgewandelt werden, da der Stadtteil Hemelingen kaum über Grünflächen für die Bewohner vorhalten konnte. Bei der Planung des Parks sollte die gesamte Turbinenanlage nebst Fischtreppe und Rechen in die Gesamtgestaltung einbezogen werden. Es entstand zwischen 2011 und 2013 eine freie Parkanlage, die durch Erdaufschüttung zu Hügeln gestaltet und anschließend begrünt wurde. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 649.000€, davon 250.000€ aus EFRE-Mitteln<sup>529</sup>. Der Park wird von den Bürgern sehr angenommen, und bildet mit dem Ausflugslokal „Paulaners“ (vergl. Wehrschlösschen) einen wichtigen Ort der Naherholung. An den jeweiligen Baukörpern der Gesamtanlage befinden sich Informationstafeln, die über das Weserwerk und die neue Anlage informieren.



Park am Weserwehr in der Mitte des Wehrschloss (Foto: Steinbrecher)

## Die Goliathwerke: Der Wiederaufbau und neue Fahrzeugmodelle

Mit Ende des Krieges lag das Hastedter Industriegebiet in Trümmern. Auch das Kohlekraftwerk war zerstört, so dass eine Wiederaufnahme jeglicher Produktion zunächst aussichtslos erschien. Zudem hatten nahezu alle Betriebe bis zum letzten Moment Rüstungsgüter produziert, so dass auch das Umstellen der Betriebe auf „zivile“ Produkte und ein fehlender Absatzmarkt eine Herausforderung darstellte.

---

<sup>528</sup> [http://www.weserkraftwerk-bremen.de/presse\\_mitteilung\\_detail.php?id=22](http://www.weserkraftwerk-bremen.de/presse_mitteilung_detail.php?id=22)

<sup>529</sup> EFRE = Europäischer Fond für regionale Entwicklung



**Britische Soldaten suchen nach Waffen und nach versprengten Soldaten  
(Foto Ende April 1945, Abb. Archiv Weserkurier)**

Nach ihrem Einmarsch der britischen Truppen am 25. April 1945 in Bremen suchten sie zunächst nach versteckten Soldaten und Waffen. In Hastedt stellten sie auch die von Goliath produzierten Torpedos und Ladungsträger sicher.



**April 1945: Englische Truppen in Hastedt mit sichergestellten leichten Ladungsträgern 302 „Goliath“  
Foto: The Illustrated London, 5. Mai 1945**

Um den Nachschub für die Besatzungstruppen sicherzustellen, waren die Amerikaner auf einen Seehafen angewiesen, so dass die britischen Truppen am 9. Mai 1945 vertragsgemäß die Enklave Bremen- Bremerhaven ihren amerikanischen Verbündeten übergaben.

Weder den Borgwardwerken in Sebaldsbrück, noch den Goliathwerken in Hastedt war es zu diesem Zeitpunkt möglich, die Produktion in den zerstörten Werkshallen wieder aufzunehmen. Hinzu kam, dass Carl F.W. Borgward im Juni 1945 von den Amerikanern für neun Monate im Lager Ludwigsburg interniert wurde. Vorgeworfen wurde ihm die Mitgliedschaft in der NSDAP, seine Rolle als „Wehrwirtschaftsführer“, die Produktion von Rüstungsgütern und die massive Ausbeutung von Zwangsarbeitern in seinen Produktionsstätten. Nach Beendigung der Haft durfte Borgward das Fabrikgelände der Goliath- und Borgwardwerke nicht betreten und er wurde dazu verurteilt, als Bauhilfsarbeiter nur einfachste Tätigkeiten zu verrichten.

Während dieser Zeit leitete Wilhelm Schindelhauer (1887-1959)<sup>530</sup> das Unternehmen als *Custodian* (Verwalter). Das SPD- und Bürgerschaftsmitglied Schindelhauer, der schon 1929 bei Hansa-Lloyd als Arbeitnehmervertreter in Erscheinung getreten war, wurde 1932 von Borgward und Tecklenburg übernommen und hatte sich als Kaufmännischer Direktor (ab 1938) das Vertrauen von Borgward erworben.

Mit den 400 verbliebenen Mitarbeitern sicherte Schindelhauer zunächst die noch unzerstörten Maschinen und versteckte sie aus Angst vor der sonst üblichen Demontage vor den Besatzern<sup>531</sup>. Gleichzeitig machte sich die Belegschaft daran, die Werkhallen in Hastedt und Sebaldsbrück notdürftig wieder herzurichten. Schon im Sommer 1945 wurden im Werk Hastedt aus übrig gebliebenen Panzerrädern Handwagen gefertigt, die dringend in der Bevölkerung benötigt wurden. Dazu produzierte man mit mäßigem Erfolg mechanische Webstühle.



**Goliathwerk 1945**<sup>532</sup>

Nachdem die amerikanischen Besatzer die Produktion von täglich 5 bis 8 Lastkraftwagen und zudem die Instandhaltung von Militärfahrzeugen angeordnet hatten, arbeiteten bereits im

---

<sup>530</sup> Schindelhauer leitete ab 1948 bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 1957 den Verkauf von PKW und LKW.

<sup>531</sup> Die Demontage (Reparation) von Industrieanlagen in der amerikanischen Zone begann nach einem Plan von 1946, um die Produktion der 1600 betroffenen Betriebe auf 63% der Produktion von 1938 zurückzuführen. Schindelhauer konnte nicht verhindern, dass im April 1946 im Werk Sebaldsbrück Werkzeugmaschinen demontiert wurden. Der Marshallplan von 1947 beendete die Demontage.

<sup>532</sup> Abb. In Kurze II. S. 42

Oktober 1945 nahezu 2.000 Personen in den beiden Werken. Im Jahr 1946 fertigten die Mitarbeiter aus alten Lagerbeständen 1.164 benzingetriebene LKW´s des Typs B 3000 und sicherten damit wesentlich den Bestand der Borgward- und Goliathwerke in den ersten Nachkriegsjahren.



**Benzingetriebene B 3000 mit hölzerner Fahrerkabine, die auch schon an Wehrmachtsfahrzeugen eingebaut wurde. Das Fahrzeug wurde in Sebaldsbrück produziert**

Mit der Währungsreform vom 20. Juni 1948 wurde die D-Mark eingeführt. Wenn auch viele Produkte noch kontingentiert waren, brachte die neue Währung einen ersten wirtschaftlichen Schub.

Im Frühjahr 1948 wurde Borgward nach Zahlung von 50.000 RM in einen Entschädigungsfond entnazifiziert und als Mitläufer eingestuft. Auch wenn er schon seit seiner Entlassung aus dem Internierungslager als „Graue Eminenz“ die Fäden des Betriebes in den Händen hielt, konnte er erst nach der Entnazifizierung aktiv in Erscheinung treten.

Um sich ein höheres Rohstoffkontingent zu sichern, gründete Borgward am 2. Februar 1949 zunächst drei Teilbetriebe:

- Carl F. W. Borgward G. m. b. H. Automobil- und Motoren-Werke (als Stammwerk in Sebaldsbrück)
- Goliath-Werk G. m. b. H., Werk in Bremen-Hastedt
- Lloyd Maschinenfabrik G. m. b. H. als Bestandteil des Goliath-Werkes in Bremen-Hastedt

Das Stammkapital für die neuen Betrieb brachten sowohl Borgward (100.000DM), seine Frau Elisabeth (40.000 DM) und der Ingenieur Wilhelm Lathwesen (10.000 DM) bereit.



**Borgward-Logo (seit 1938)**



**Das Lloyd-Logo (1949)**

Schon 1948 hatte Borgward seinen „Hausarchitekten“ Rudolf Ladders mit dem Wiederaufbau der zerstörten Fabriken in Sebaldsbrück und Hastedt beauftragt. Nach dem Wiederaufbau des EWES-Gebäudes („Goliathhaus“) am Hastedter Osterdeich 222 folgten Schritt für Schritt die anderen Fabrikations-hallen.



Lloyd-Verwaltungsgebäude (1949)

Noch stehen der Bunker (links) und die Ruine vom Turmgebäude. Wiederaufgebaut sind das Lloyd-Gebäude (Verwaltung) mit Lloyd-Halle (Produktion des Lloyd LP300 und folgende Modelle) um 1950, Archiv: Peter Kurze



Lloydhalle von Osten (1989)

Nach Fertigstellung der ca. 4.500m<sup>2</sup> großen Lloydhalle nahm die Lloyd-Maschinenfabrik ihre Produktion auf.

Zunächst produzierte das Unternehmen erfolglos Webstühle. Einen Ausweg sah Borgward in der Produktion von Elektrofahrzeugen (EL 3000) für die britischen Besatzungstruppen. Als Basis für den EL 3000 diente der Wehrmacht-LKW B 3000. Ein günstiger Wartungsvertrag mit den Besatzern spülte viel Geld in die Kassen des neuen Unternehmens, so dass Borgward und seine Frau das Kapital der Gesellschaft auf 800.000 DM erhöhen konnten. Nun plante Borgward den Bau eines preisgünstigen Kleinwagens.

Im Auftrag von Borgward entwickelte das Konstruktionsbüro INKA in Hude (Oldenburg) auf der Basis des Vorkriegs-DKW eine Motor- und Getriebeeinheit für den Kleinwagen Lloyd 300. Der Zweitakt-Zweizylindermotor mit einem Hubraum von 293cm<sup>3</sup> brachte es auf 70Kmh. Bedingt durch die Materialknappheit der ersten Nachkriegsjahre wurden die Karosserie mit Sperrholz verkleidet, das auf einem Holzgerippe montiert und mit Kunstleder überzogen war. Die Karosserie bestand aus Sperrholz, das aufgrund von fehlenden Rohstoffen mit Kunstleder überzogen war. Diese ungewöhnliche Außenbeschichtung brachte dem LP300 den Spitznamen „Leukoplastbomber“ ein, und als geflügeltes Wort entstand: „Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd“.

Im Mai 1950 wurde der erste LP 300 ausgeliefert.



Lloyd LP 300 (1950)<sup>533</sup> Foto: Lothar Spurzem

Inzwischen hatte sich Borgward ein 20.000 m<sup>2</sup> großes Gelände einer ehemaligen Munitionsfabrik an der Richard-Dunkel-Straße in der Bremer Neustadt gesichert. Ende Januar 1951 wurde das Hastedter Werk in Lloyd Motorenwerke GmbH umbenannt. Wenig später, Mitte 1951 wurde die Produktion der Lloyd-Fahrzeuge in Richard-Dunkel-Straße verlagert. Die Verwaltung der neuen Produktionsstätte und der Vertrieb der Fahrzeuge geschah weiterhin vom Hastedter Lloyd-Verwaltungsgebäude aus.

Schon Ende der 40er Jahre begannen Borgward und seine Ingenieure mit der Weiterentwicklung des dreirädrigen Vorkriegsmodell „Goliath Pionier“. Man war sich darüber im Klaren, dass die Wirtschaft anstatt der Personenautos nun preiswerte Nutzfahrzeuge benötigte. Borgward setzte daher hauptsächlich auf die Fertigung von dreirädrigen Lieferwagen, wobei die Produktion des Lloyd LP300 in Hastedt bis 1951 weiterlief. Bereits 1949 wurde als erstes dreirädriges Modell der Goliath GD750 ausgeliefert. Ausgestattet wurde der Goliath mit einem weiterentwickelten 2-Zylinder-2-Takt Motor des Vorkriegs-DKW mit einer Leistung von 14 PS.<sup>534</sup> Immerhin konnte er eine Nutzlast von 750 KG transportieren. Allein im ersten Jahr wurden nahezu 4.000 Fahrzeuge gebaut. Der 3.425 D-Mark teure Dreiradlieferwagen erfreute sich insbesondere bei Kleingewerbetreibenden großer Beliebtheit, so dass die Kapazität der Lloyd-Halle bald an ihre Grenzen stieß. Folglich wurde die Lloydhalle in Richtung Osten um 1.500m<sup>2</sup> erweitert. Das vielseitige und preiswerte Fahrzeug trug nicht unwesentlich zum Wirtschaftswunder der 50er Jahre bei.

---

<sup>533</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/47/2007-09-08\\_2636\\_Lloyd\\_300](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/47/2007-09-08_2636_Lloyd_300)

<sup>534</sup> In den Westzonen versuchten zwei konkurrierende Gruppen der „Autounion AG“ Fuß zu fassen. Da sämtliche technische Zeichnungen und Unterlagen während des Krieges verbrannt waren, mussten sie anhand von noch vorhandenen Vorkriegs-DKW rekonstruiert werden. Die eine Gruppe ging nach Ingolstadt, um dort den DKW weiter zu produzieren. Die andere Gruppe um den Oberingenieur August Momberger ließ sich in Hude nieder und firmierte unter dem Namen „INKA“ (Ingenieurs-Konstruktions-Arbeitsgemeinschaft). Diese Gruppe beauftragte Borgward mit der Entwicklung von Motoren für den Goliath-Laster GD 750 und dem Goliath PKW GP 700.



**Goliath GD 750 (1949-1955)<sup>535</sup> als Pritschenwagen und geschlossenem Kasten**

Nach der Produktion des Goliath GD 750 erweiterte Borgward die Produktpalette im Hastedter Werk. Besonders beliebt war das Modell „Goli“ das ab 1955 bis zum Konkurs von Borgward in Hastedt produziert wurde. Als erster Vierrad-Lieferwagen wurde auch der Goliath GV 800 entwickelt. Da dieses Modell (565cm<sup>3</sup>, 21PS) nur 50kg mehr Nutzlast bot, aber 1.200 DM teurer war als der GD750, fand er nur wenige Käufer, so dass lediglich 4016 GV 800 produziert wurden.



**Goliath „Goli“ (1955-1961**



**Goliath GV 800 1951-53 (Kurze)**

Erst der Kleintransporter Goliath Express 1100, der zunächst noch als Zweitakter, dann ab 1957 mit einem Viertaktermotor ausgestattet wurde, erfreute sich einer größeren Beliebtheit bei vielen Gewerbetreibenden.

Mit der wirtschaftlichen Entwicklung ab 1950 setzte Borgward in Hastedt neben den Dreiradfahrzeugen und den Lloyd-Modellen auch auf preisgünstige Personenwagen wie der Limousine Goliath GP 700. Ausgestattet wurde das Fahrzeug mit einem Zweitaktmotor, der 1948 von Hans Scherenberg entwickelt wurde. Mit einem Hubraum von 688 cm<sup>3</sup> und einer Leistung von bis zu 38 PS brachte es das Fahrzeug auf 120 Kmh. Schon 1950 wurde der erste Goliath GP 700 ausgeliefert.

<sup>535</sup> Der Goliath GD 300 ist eine Weiterentwicklung des Vorkriegsmodells F200. Der GD 300 war mit einem Zweitaktmotor 396cm<sup>3</sup> ausgerüstet, der 13PS leistete, und brachte es auf 50-55kmh. Durch die Verwendung von nur drei Rädern sanken die Produktionskosten um nahezu 30%.



Goliath GP 700<sup>536</sup>



Goliath-Endmontage in Halle 18 (heute: Hansa-Carré)<sup>537</sup>

Schon während seiner Internierung hatte sich Borgward mit amerikanischen Fahrzeugmodellen beschäftigt. Während in Deutschland jegliche Weiterentwicklung von Fahrzeugen durch den Krieg unterbrochen wurde, konnten die amerikanischen Automobilproduzenten ihre technische Vormachtstellung ausbauen. Die innovative Technik amerikanischer Fahrzeuge verband Borgward mit seinen Erfahrungen des Autobaus vor dem Krieg zur Entwicklung der ersten deutschen Limousine der Nachkriegszeit: den Borgward Hansa 1500, der bereits ab dem 13. Oktober 1949 vom Band lief. Die weiteren Borgwardmodelle, wie später die legendäre Isabella wurden im Werk Sebaldsbrück produziert.

---

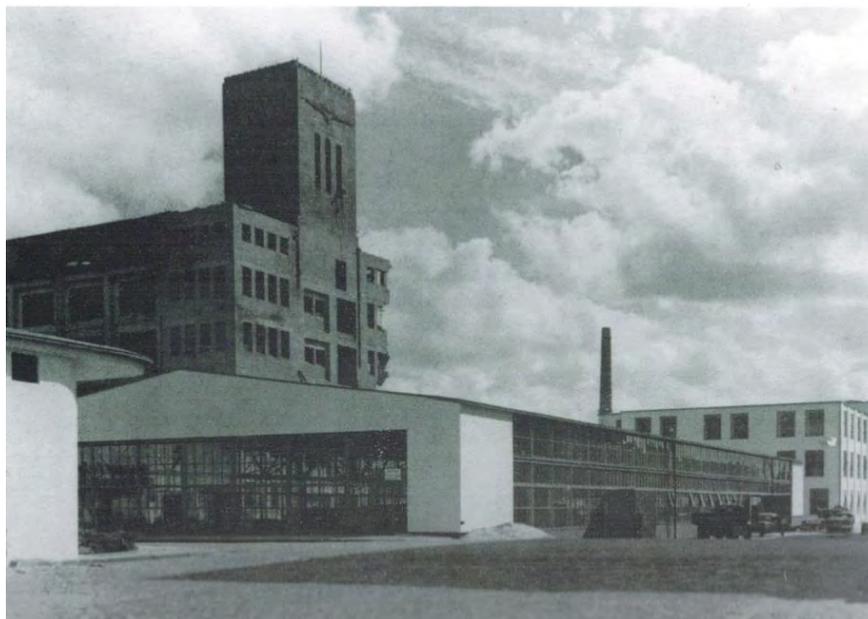
<sup>536</sup> Abb. Kurze II, 47

<sup>537</sup> Kurze, a.a.O. S. 16



Borgward Hansa 1500 (1949-1952)

Anfang der 50er Jahre war der Wiederaufbau der Fabrik- und Verwaltungsgebäude der Goliathwerke in Hastedt abgeschlossen. Viele Gebäude sind inzwischen verschwunden. Lediglich die alte Schmiede an der Föhrenstraße, die schon erwähnte Lloydhalle an der Pfalzburger Straße und die Reparaturwerkstatt (Halle 8) an der Goliathstraße verweisen auf die Hastedter Goliathwerke.



Neu errichtete Halle 8 (Kundendienst, Reparatur, um 1950<sup>538</sup>)

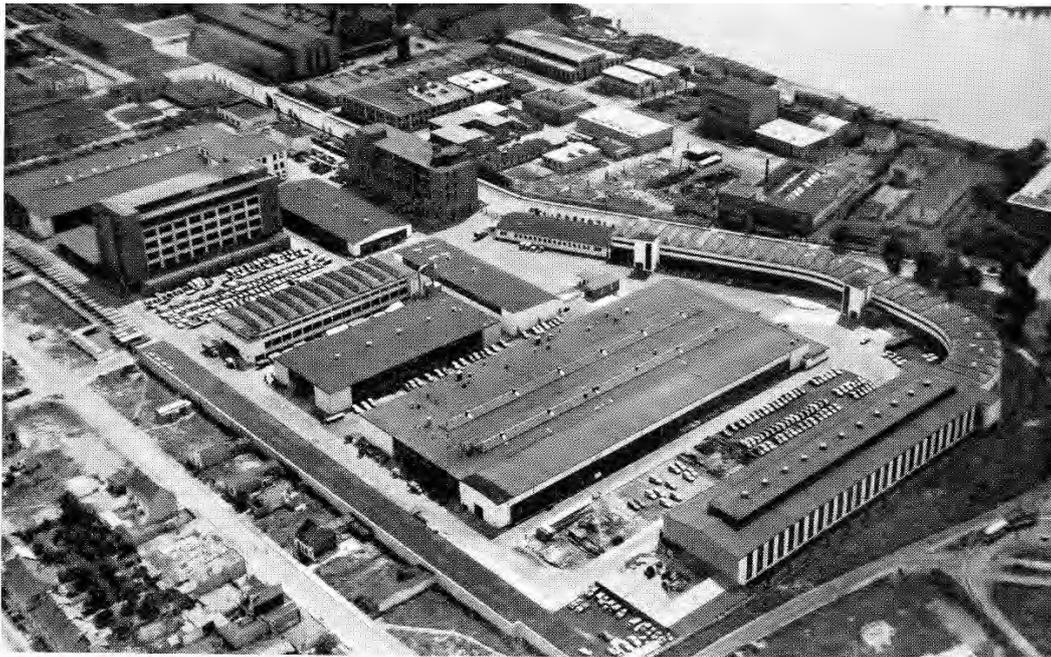
---

<sup>538</sup> Kurze a.a.O.



**Gleiche Ansicht 2014 (Foto: Steinbrecher)**

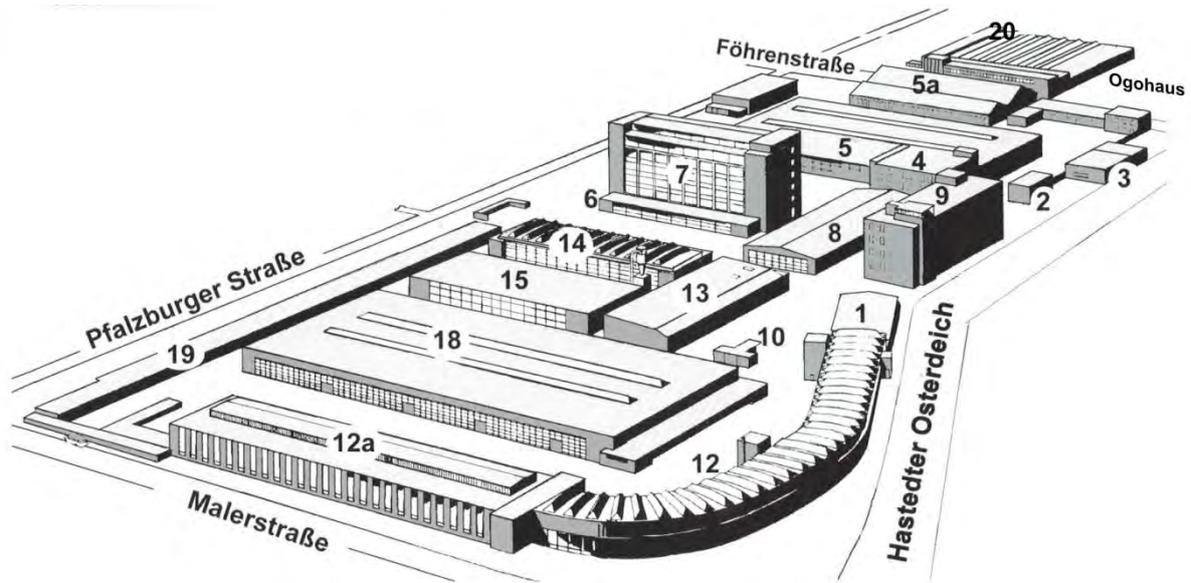
Die beiden Hochhäuser, das Borgward- und das Goliathhaus wurden bereits 1916 erbaut.<sup>539</sup>



**Goliath-Werk 1955 (Luftbild 1960)**

---

<sup>539</sup> Vergl Artikel über diese beiden Gebäude



Goliath-Werk 1960 (Grafik: Peter Kurze)

1	<b>Verwaltung</b> (Das Vorkriegsgebäude Ecke Föhrenstraße/Osterdeich wurde nicht wieder aufgebaut)	10	<b>Betriebstankstelle</b>
2	<b>Bunker</b>	12	<b>Karosseriebau</b>
3	<b>Versand</b>	12a	<b>Presswerk und Stanzerei</b>
4	<b>Lloyd-Gebäude</b>	13	<b>Auslieferung und Sattlerei</b>
5	<b>Lloyd-Halle</b>	14	<b>Magazinbau (Anlieferung der Teile)</b>
5a	<b>Schmiedegebäude</b>	15	<b>Drechserei</b>
6	<b>Härterei</b>	18	<b>PKW-Montage und Lackiererei</b>
7	<b>Turmgebäude</b>	19	<b>Randbau</b>
8	<b>Kundendienst/Reparatur</b>	20	<b>Verkauf</b>
9	<b>Kundendienst/Ersatzteilwerk (Ewes)</b> („Goliath-Haus“)		

Ausgelöst durch die Qualitätsmängel des Modells Lloyd Arabella und durch den schwächelnden Export geriet das Unternehmen Anfang der 60er Jahre in finanzielle Schwierigkeiten. Borgward hoffte, dass Millionenkredite der Bremer Landesbank die Liquiditätslücke schließen könnten. Für die beantragten 30 Mio. Mark sollte, so Borgward, der Bremer Senat bürgen. Doch die Vielzahl der produzierten Modelle aus den Borgward-Werken überschritten bei weitem die Möglichkeiten einer rentablen Produktion, so dass es im Dezember 1960 zur Zahlungsunfähigkeit des Unternehmens kam. Der Bremer Senat zog seine Bürgschaftszusage zurück, und die Banken verweigerten eine weitere Auszahlung von Krediten. Am 4. Februar 1961 forderte ihm der Bremer Senat Borgward ultimativ auf, seine Werke dem Land Bremen zu übereignen, oder sofort in den Konkurs zu gehen. Nach schwierigen Verhandlungen willigte Borgward ein, und übergab die Borgward-Werke an Bremen. Als Vorsitzender des Aufsichtsrates wurde der Jurist und Wirtschaftsprüfer Dr. Johannes Semmler eingesetzt. Da Semmler zur gleichen Zeit ebenfalls als Aufsichtsratsvorsitzender mit Sanierungsaufgaben beim Konkurrenten BMW beschäftigt war, muss aus heutiger Sicht seine Neutralität angezweifelt werden. Seine eklatanten Fehlentscheidungen, wie die (sogar von Betriebsrat gebilligte) Freisetzung von Mitarbeitern oder den Sonderverkauf der auf Halde stehenden Fahrzeuge lehnte er ab. Stattdessen stellten Semmler und die drei Geschäftsführer der Borgward-, Lloyd- und Goliathwerke schon am 28. Juli 1961 die Anträge zur Eröffnung der Vergleichsverfahren, die schließlich am 11.09.1961 im

Konkursverfahren für Borgward und 1969 für Goliath endeten. Der Grundbesitz und ein Teil der Produktionsmittel der Lloyd-Motorenwerke in der Richard-Dunkel-Straße wurden noch vor dem Konkursverfahren von der Siemens AG übernommen. Das Konkursverfahren für Lloyd begann am 25.11.1961 und endete 1966. Trotz der Schleuderpreise, für Grundstücke, Produktionsmittel und Fahrzeuge wurden letztlich insgesamt mehr als 100% der Schulden erlöst, so dass letztlich ein Konkurs völlig unnötig war. Ein Schelm, der Böses dabei denkt, denn Semmler hatte Bremen, nicht ohne ein Honorar von 250.000 Mark kassiert zu haben, bereits im August 1961 verlassen. Bremen büßte durch die Insolvenz 60 Mio. Mark an Steuergeldern ein und nahezu 18.000 Beschäftigte saßen auf der Straße.<sup>540</sup> Borgward war der viertgrößte deutsche Auto-produzent und galt als Erfolgs-Mythos. Bremens Bürgermeister Wilhelm Kaisen hat es bis zu seinem Tod nicht verwunden, dass er Ludwig Erhard nicht zu einer Rettungsaktion bewegen konnte. Borgward starb 1963, ohne dass er einen finanziellen Ausgleich aus der Konkursmasse erhalten hatte. Das Sebaldsbrücker Stammwerk wurde von der Rheinstahl Hanomag AG übernommen. Produziert wurden dort LKW und Transporter, wie der Hanomag Garant und Markant.

Auch die einzelnen Gebäude und Grundstücke Hastedter Goliathwerke fanden neue Eigentümer, wie der Ford-Händler Woltmann, die AEG oder der Büro-Ausstatter Martin Vaupel.

in der Lloydhalle (Halle 5) zog der Industrie-Waschmaschinenbauer Engelhardt & Förster aus der Großen Sortillenstraße In den 60er Jahren war Engelhardt & Förster der weltweit größte Produzent dieser Waschmaschinen. Neben ihrem Werk in Hastedt produzierte das Unternehmen in Hohenaverbergen (Landkreis Verden). Am 2. November 1983 meldete die Firma die Insolvenz und Anfang 1984 den Konkurs an. 160 Mitarbeiter verloren ihre Anstellung.



In die leerstehende Halle zog der Baumarkt „Bauhaus“ bis zum Umzug 2012 in die Steubenstraße. Heute befindet sich dort ein „Selfstorage“-Unternehmen, der HOMEBOX Deutschland.



Von der Lloydhalle zum Baumarkt (2012) Archiv Peter Kurze



Im vormaligen Lloyd Verwaltungsgebäude befinden sich heute Büros, Foto Chris Steinbrecher (2022)

Sämtliche Gebäude zwischen Goliath- und Malerstraße mussten dem Neubau des Einkaufszentrums Hansa-Carré weichen. Auf dies Weise gingen baulich bedeutende Gebäude

<sup>540</sup> Zu Borgward: Harro Neumann, Peter Kurze: *100 Jahre Automobilbau in Bremen – Die Hansa-Lloyd- und Borgward-Ära – 1906 bis 1961*. Verlag Peter Kurze, Bremen 2007, [ISBN 978-3-927485-51-8](https://www.peterkurze.de/ISBN-978-3-927485-51-8).

des Architekten Rudolf Loders, wie die Motorenhalle 14, das Presswerk an der Malerstraße oder die Karosseriebauhalle am Hastedter Osterdeich für immer verloren.



**Motorenhalle 14 (Goliathstraße ) nach dem Krieg von Loders im gleichen Stil wieder aufgebaut (Archiv Rathjen)**



**Turmgebäude 1938/40 Foto: Karl Theodor Gremmler (Deutsche Fotothek df\_ktgrf\_0006101)**

## **EWES- und Turmgebäude nach dem Krieg**

Der schwere Bombenangriff vom 12. Oktober 1944 galt in erster Linie dem Hastedter Industriegebiet mit seiner Rüstungsproduktion. Ein großer Teil der Fabrikationshallen lag in Schutt und Asche, und die Zahl an menschlichen Opfern zu beiden Seiten des Alten Postwegs war erheblich. Nach Ende des Krieges war es zunächst das Hastedter Kohlekraftwerk, das so rasch wie möglich die Stromversorgung für die Bevölkerung sicherstellen wollte. Gleichzeitig waren es Hastedter Betriebe, wie Goliath, LDW und die Ogo-Kaffeerösterei die schon im Sommer 1945 mit den Aufräumarbeiten begannen, und erste provisorische Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Von den Goliathwerken war lediglich das EWES-Gebäude (heute: Goliathhaus) nicht völlig zerstört.



**Das Borgwardgelände im Mai 1945. In der Mitte das Borgwardhaus, rechts das Goliathhaus.**

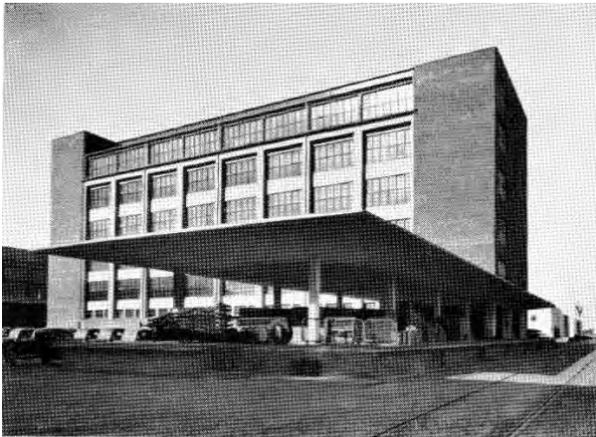
In: The illustrated London News, 5. Mai 1945 – Bremen Capture: Germany´s second largest port falls to the Allies  
(Bremen, Netzemuseum)

### **Das Turmgebäude (Heute Borgward-Haus) Pfalzburger Straße 69a**

Mit der Währungsreform und der Einführung der D-Mark als neues Zahlungsmittel am 20. Juni 1948 verbreitete sich ein ungeahnter wirtschaftlicher Optimismus. Auch Borgward, der im Frühjahr 1948 aus der Lagerhaft in Ludwigsburg entlassen worden war, gründete er im Februar

1949 drei neue Firmen für die Produktion von Automobilen. Schon 1948 hatte Borgward seinen Architekten Rudolf Lodders mit dem Wiederaufbau der zerstörten Fabrikgebäude beauftragt.

Nach dem Neubau der Fabrikationshallen, wie der Lloydhalle, dem Lloyd-Verwaltungsgebäude und dem EWES-Gebäude war der Wiederaufbau des Turmgebäudes 1951 abgeschlossen. Da nun das Hastedter Industriegebiet an die städtische Wasserversorgung angeschlossen war, wurde der markante Wasserturm des namengebenden Gebäudes überflüssig. Das Gebäude verfügte nach dem Wiederaufbau über 10.800m<sup>2</sup> Nutzfläche.



Turmgebäude von Osten (1951)<sup>541</sup>



Turmgebäude von Norden (1962)<sup>542</sup>

Im Erdgeschoss und dem Anbau (heute Yellow Möbel) waren die Wasch- und Umkleieräume für die Arbeiter, sowie die Härtereier untergebracht. Im 1. Stock befand sich der Getriebebau, der Motorenbau im 2. Stock, im 3. Stock der Achsenbau, der Werkzeugbau im 4. Stock, im 5. Stock die Lehrwerkstatt und die Kundendienstschulung im 6. Stock.

### **1962: Das Turmgebäude kommt in neue Hände**

Nach dem Konkurs Borgwards erwarb der Kaufmann Martin Vaupel Jun. mit seinem Compagnon Heinrich Helms 1962 das Turmgebäude an der Pfalzburger Straße 61. Vaupel war Inhaber einer Firma für Bürobedarf.<sup>543</sup> Bereits 1909 wurde das Geschäft für Bürobedarf von Martin Vaupel sen. gegründet.

<sup>541</sup> Abb. In : Carl Thalenhorst, Bremen und seine Bauten 1900-1951. S. 384. Carl Schünemann Verlag Bremen 1952

<sup>542</sup> Werbebroschüre Vaupel von 1962

<sup>543</sup> Bürohaus Waage Martin Vaupel & Co sowie der STEHAK Martin Vaupel KG



Foto aus dem Familienarchiv um 1910

Adresskarte für **Büro-Ausrüstung** zweckmäßige Geräte mit „Stehak“-Hänge-System Kartei- und Registratur-Einrichtungen

**MARTIN VAUPEL** Kom.-Ges., **BREMEN**

Drahtwort: Bürowerke **Bürowerke** Fernruf: Domsheide 27755/56  
 Postscheck-Konto: Hamburg 6580 — Postanschrift: Bremen, Schließfach 67

Notizen:

**Verlangen Sie Prospekte:**

- Serie 12 Reitenschränke
- Serie 14 Termingeräte
- Serie 16 „Stehak“-Arbeitsische
- Serie 18 Hänge-Registratur
- Serie 25 Betriebsführer-Tisch
- Serie 26 do. mit Doppel-Platte
- Serie 30 Hänge-Kartei
- Serie 31 Masch.-Buch.-Tisch

287

B. W. Nr. 558. S. 84. 8000. Din A 6

Hänge-Kartei im Schreibtisch

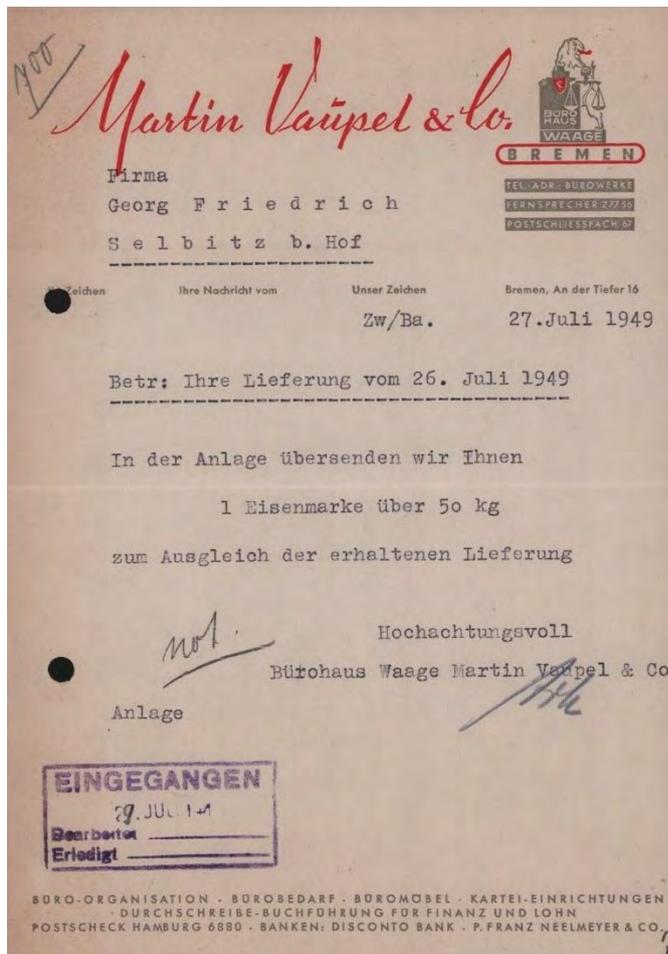
Der „Stehak“-Hänge-Ordner 30 K/5

Der Betriebsführer-Tisch

Hänge-Registratur m Schreibtisch

Martin Vaupel Warenangebote 30er Jahre (Familienarchiv Vaupel)

Die Firma überstand beide Weltkriege. In den späten 40er Jahren begann der Wiederaufbau der Fabrikation im Vorkriegsstandort (Am Deich 31/34). Zahlreiche Produkte und Rohstoffe waren auch nach der Währungsreform noch kontingentiert, wie es die folgenden Dokumente belegen.



Schreiben von Martin Vaupel vom 27. Juli 1949 mit der Bestätigung der Lieferung einer „Eisenmarke“. Diese Marken machten es möglich, auf dem Markt kontingentierte Eisenerzeugnisse mit dem jeweiligen Wert zu erwerben

Mit dem beginnenden „Wirtschaftswunder“ nach 1950 expandierte die Firma durch die Erweiterung der Produktpalette. Sie umfasste die Produktion von Steh- und Hängeordnersystemen und die Lieferung von kompletten Büroeinrichtungen. Inzwischen produzierte die Firma an verschiedenen Standorten in Bremen. Das machte auch die Suche nach Produktionsräumen erforderlich, die die bisherigen fünf Standorte überflüssig machten. Die Gelegenheit bot sich mit dem Konkurs von Borgward im September 1961 durch die freiwerdenden Gebäude im Hastedter Industriegebiet. Schon kurz nach der Insolvenz der Betriebe von Borgward griffen Vaupel und sein Kompagnon Heinrich Helms zu, und erwarben das Turmgebäude für die zukünftige Produktion von Büroeinrichtungen und Ordnersystemen von der „Borgward Grundstücksgesellschaft mbH“. Am 1. Oktober 1962 wurde im Borgward Haus das „Vaupel Büro Zentrum (VBZ) mit 250 Mitarbeitern eröffnet.<sup>544</sup>

<sup>544</sup> Artikel im Weserkurier vom 12. Oktober 1962: <https://ezeitung.weserkurier.de/titles/weserkurier/6372/publications/34627/pages/10>

**V VAUPEL**  
**B BÜRO**  
**Z ZENTRUM**  
 Hastedter Osterdeich 222

**HEUTE ERÖFFNUNG!**  
 Es gibt Dinge, die getan werden müssen, um informativer zu sein, um Sie noch besser beraten zu können, um die Lieferbereitschaft zu erhöhen.  
 Um auch in Zukunft diese Dinge erfüllen zu können, haben wir das  
**VBZ-VAUPEL-BÜRO-ZENTRUM**  
 am Hastedter Osterdeich 222  
 geschaffen.  
 Ab sofort zeigen wir hier auf ca. 1000 qm Ausstellungsfläche moderne BÜRO-EINRICHTUNGEN.  
 Parkplätze vor dem Hause.  
**WIR BITTEN UM IHREN BESUCH.**

**BÜROHAUS WAAGE**  
**MARTIN VAUPEL & CO.**  
 Langenstraße 12 · Ruf 0421-321266  
**STEHAK MARTIN VAUPEL KG.**  
 Pfalzburger Straße 69 · Ruf 0421-450221

**Handzettel des VBZ zur Eröffnung am 1. Oktober 1962**



**Martin Vaupel (rechts) und Heinrich Helms (2. Von rechts),  
 bei der Eröffnung der neuen Produktionsstätte 1. Oktober 1962**



**Blick in die Produktion von Büromöbeln im Turmgebäude am 1. Oktober 1962 (Fotos im Besitz der Familie Vaupel)**

Nach anfänglich wirtschaftlichem Aufschwung, der auch den Kauf des EWES-Gebäudes am Hastedter Osterdeich 222 als Ausstellungs- und Lagergebäude möglich machte, wuchs die Konkurrenz auf dem Markt. 1974 wurde der Produktionszweig STEHAG insolvent. Die Produktion von Büromöbeln im Turmgebäude wurde ein Jahr später aufgegeben und das Gebäude wurde verkauft. Das Handelshaus Vaupel Büro Zentrum Martin Vaupel & CO. betrieb im Ewes-Gebäude ihr Geschäft weiter. Das Turmgebäude erfuhr in den nächsten Jahren unterschiedliche Nutzungen, wie einen Billard-Salon und ein Fitnesscenter. Heute befindet sich in den Räumen das Amt für Soziale Dienste, das Ordnungsamt und die Bußgeldstelle, sowie im Erdgeschoss die Firma RS - Möbel. Der Anbau beherbergt die Firma Yellow-Möbel. Verwaltet wird das Borgward-Haus von der „Zentralen Boden Vermietungs- und Verwaltungs-GmbH (ZBVV)“ in Berlin.



**Borgward Haus 2014 (Foto Steinbrecher)**

## Das EWES-Gebäude (Goliathhaus) ab 1945



Das EWES-Gebäude nach dem Bombenangriff vom 12.10.44 (Archiv Lloyd-Dynamowerke Nr.3503)

Gegensatz zu den meisten anderen Gebäuden des Hastedter Industriegebietes war zwar das EWES Gebäude am Hastedter Osterdeich 222 durch die alliierten Fliegerangriff schwer beschädigt, konnte aber relativ schnell wieder hergerichtet werden. Wohl auf Drängen von Carl F.W. Im Borgward baute Rudolf Lodders noch vor der Währungsreform wieder auf.<sup>545</sup> Auf Wunsch von Borgward setzte Lodders auf das EWES-Gebäude einen Dachaufbau, den Borgward bis 1950 als Büro und Werkswohnung nutzte. Nachdem im Borgwardwerk in Sebaldsbrück das neue Verwaltungsgebäude fertiggestellt war, residierte Borgward fortan dort. In den Dachaufbau zog nun die Goliath Werbeabteilung unter Erwin Ploog. Weiterhin diente das Gebäude als Ersatzteil-Werk (EWES).

### Das Goliathhaus nach der Ära Borgward

Nach Borgwards Konkurs im September 1961 residierten im Dachaufbau die beiden Konkursverwalter Hans Richard Schulze (für Goliath) und Dr. Louis Lange (für Borgward). Das EWES-Gebäude ging an den Bremer Kaufmann Johann Heinrich Mattfeld. Nach Mattfelds Tod veräußerte seine Witwe Klara Mattfeld<sup>546</sup> geb. Tatzki das 2.586qm große Grundstück mit dem Gebäude am 1. Dezember 1970 an die Kaufleute Heinrich Helms (1904-2001) und Martin Vaupel (gest. 2007) für 1.250.000 DM. Zusätzlich hatten Helms und Vaupel an die „Grundstückgesellschaft Weser mbH“ 4% Maklerprovision plus 11% MwSt. zu zahlen. Mit dem Erlös aus dem Kauf konnten die Grundschuldenträgungen von zwei Bankinstituten in Höhe von 705.000 DM und 280.000DM getilgt werden. Im Kaufvertrag wird auch erwähnt, dass das im Grundbuch eingetragene Nutzungsrecht des Gleisanschlusses seit längerem erloschen, aber die Löschung bisher nicht im Grundbuch vorgenommen sei.

Nach der Insolvenz des Teilhabers STEHAG im Jahr 1974 betrieb Martin Vaupel das „Vaupel Büro Zentrum“ nun allein im Goliath-Haus. Im Gebäude wurden nach wie vor die von Vaupel

<sup>545</sup> Grundbuch VR75 Band II, Blatt 472; Grundstück Vorstadt R, Flur 75 Flurstück 421/9

<sup>546</sup> Die Familie Mattfeld wohnte in der Friedrich-Mißler-Str. 6

fabrizierten und vertriebenen Produkte angeboten. Hier befand sich auch die Firmenverwaltung und ein Schulungszentrum für die Angestellten.



Archiv der Familie Vaupel

1984 feierte die Firma VBZ ihr 75jähriges Jubiläum. Doch schon in den 80er Jahren begann eine beispiellose Entwicklung von neuen Technologien in Wirtschaft und Verwaltung. Die Computertechnik hielt Einzug in die Privathaushalte und Büros. Das machte auch eine Änderung der Büroausstattung erforderlich. Dem scheint Martin Vaupel nicht Rechnung getragen zu haben. Im Februar 1994 wurde die Firma VBZ im Goliath-Haus insolvent. Ein Teilverkauf des Goliath-Hauses<sup>547</sup> sicherte den Besitz der beiden oberen Etagen für die Familien Vaupel/Helms für die nächsten Jahre. Heute befinden sich im Goliath-Haus Büros unterschiedlichster Unternehmen und einige Künstlerateliers.

---

<sup>547</sup> Zunächst erwarb die Hamburger Möbelfirma Treibholz die unteren beiden Etagen, verkaufte sie aber schon kurze Zeit später



Goliathhaus 2022 (Foto: Steinbrecher)

## **Ogo Kaffeerösterei & Carl Wilhelmi** ***Vom Neuanfang bis zum Künstlerhaus***

Der verheerende Bombenangriff vom 12. Oktober 1944 zerstörte das Fabrikgebäude nahezu vollständig. Der gesamte hintere Gebäudeteil war nicht mehr vorhanden und dem vorderen Teil fehlten die oberen Etagen. Den bis zur Zerstörung des Gebäudes hier internierten Zwangsarbeiter wurden neue Unterkünfte zugewiesen. Nach der Kapitulation Bremens am 27. April 1945 erschien die Wiederaufnahme von Produktion und Handel aussichtslos. Auch starb der Geschäftsinhaber Berthold Goedeke am 21. Dezember 1945 an den Folgen eines Hirntumors. Er hatte sich bedingt durch seine Krankheit schon vorher aus dem Betrieb zurückgezogen und am 19. November 1945 die Aufteilung der Geschäftsanteile geregelt. Seine Witwe Margarete Goedeke, geb. Bues erhielt 40%, die Tochter Ruth Kolbenschlag, geb. Goedeke, \*1921 40% und der Sohn Alexander Goedeke (1929-1994)<sup>548</sup> 20% der Firma. Die Firma wurde auf Ruth Kolbenschlag eingetragen.

---

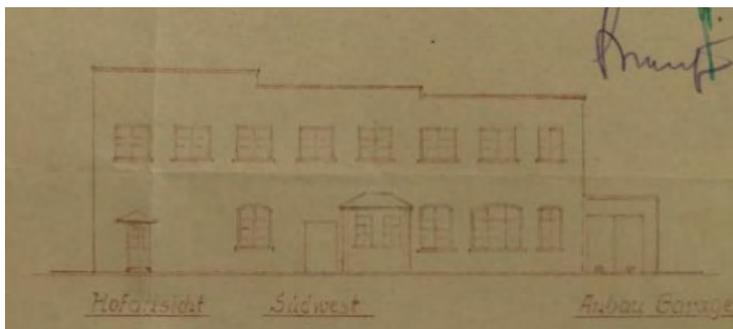
<sup>548</sup> der 16jährige Alexander kam als Flakhelfer nach Berlin, wurde dort in den letzten Kriegstagen am Bein verwundet, schaffte noch vor der Roten Armee die Elbüberquerung im Lazarettfahrzeug und kam in britische Kriegsgefangenschaft



**Prokurist Jacob Fehrentz**

Die Geschäftsführung hingegen lag völlig in den Händen des langjährigen Prokuristen Jacob Fehrentz (1884-1953). Er war seit 1928 in der Firma beschäftigt, erhielt am 21. September 1939 die Einzelprokura und hielt auch während des Krieges treu zu OGO-Wilhelmi. Schon unmittelbar nach Kriegsende begann Fehrentz mit Hilfe ehemaliger Mitarbeiter die Mauerreste abzutragen und die noch intakten Gebäudereste zu sichern. Im Sommer 1945 konnte Fehrentz den Handel mit „Wilhelmi-Zigarren“ wieder aufnehmen. Der Vertrieb geschah nach wie vor durch die 1924 von Oetken übernommene Firma „Ferdinand Schnell & Co. Zigarrenversand“. Gegen Mitte 1945 nahm Fehrentz mit den maßgeblichen englischen und amerikanischen Stellen Verhandlungen zur Neugründung der „OGO-Kaffeerösterei“ auf. Dabei ging es auch um die Zuweisung von Röstaufträgen. Nach Bewilligung der amerikanischen Besatzung beantragte er am 1. Dezember 1945 bei der Bremer Baupolizei die Bereitstellung „einer gelernten Arbeitskraft und einem ungelernten Arbeiter und eines Lehrlings“ um das Gebäude so weit herzurichten, dass „1 oder 2 (der ausgelagerten) Röstmaschinen zur Herstellung von Ersatzkaffee in Betrieb (genommen werden können)“<sup>549</sup>.

Ein halbes Jahr später reichte Fehrentz einen Bauantrag ein, um das bestehende Gebäude in einem ersten Bauabschnitt für diese neuen Aufgaben zu erweitern. Es ist davon auszugehen, dass der geplante Wohnbereich von Fehrentz selbst genutzt wurde.



**Ausschnitt aus den Bauzeichnungen und Fotografien zur Bestandsaufnahme des Gebäuderestes**



**Gebäudeansicht von der Föhrenstraße (Dezember 1945)**

<sup>549</sup> Brief von Fehrentz an die Bremische Baupolizei vom 1. Dezember 1945 (Bauakten zum Gebäude Bauamt Bremen). Fehrentz gab sich nicht der Illusion hin, dass in absehbarer Zeit kein Röstkaffee produziert werden konnte, da es an Rohkaffee fehlte. Daher fixierte er sich zunächst auf das Rösten von Getreide, um Ersatzkaffee, auch „Muckefuck“ genannt, zu produzieren.





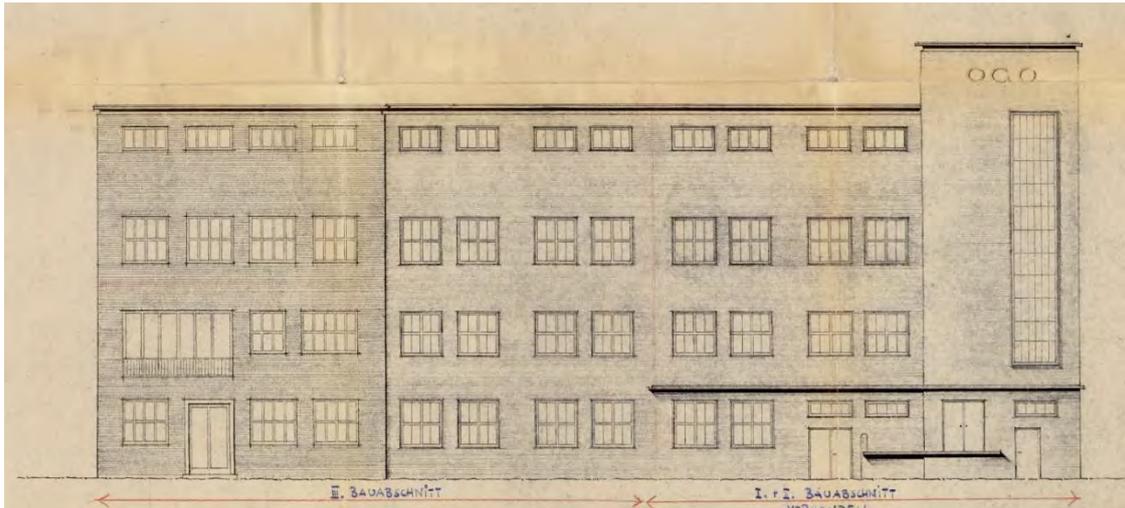
**1946 wurde dem Gebäuderest rechts ein Flachbau angebaut. Nach dem Verkauf des Grundstücks mit den alten Fabrikhallen wurden diese abgerissen und der Kraftwerkdeich angelegt (1951)**

Aus gesundheitlichen Gründen musste Jacob Fehrentz 1952 aus dem Betrieb ausscheiden. Nach seinem Tod am 20. Februar 1953 erlosch auch seine Prokura. In der gerichtlichen Bekanntmachung vom 6. März 1953 im Weserkurier wurde Conrad Kameier am 28. Juli 1953 die Einzelprokura über die drei Firmen Ferdinand Schnell, Carl Wilhelmi und Ogo Kaffeerösterei erteilt. Zwischenzeitlich hatte Berthold Goedeke's ältester Sohn Alexander als persönlich haftender Gesellschafter die Firmenleitung übernommen. Mit Erreichen seiner Volljährigkeit erhielt er 1950 von seiner Mutter deren vierzigprozentigen Anteil und verfügte somit über einen Unternehmensanteil von 60%, seine Schwester Tochter Ruth Kolbenschlag über 40%. Schon am 1. Januar 1953 wurde die Firma als Kommanditgesellschaft (K. G.) eingetragen und Ruth Kolbenschlag mit ihrem Anteil von 300.000DM als Kommanditistin eingetragen.

Unter Alexander Goedeke's Leitung begannen schon 1952 die Planungen für einen Fabrikneubau. Beauftragt wurde der Architekt Günter Albrecht, der 1965 auch den sechsgeschossigen Anbau der Deutschen Bank am Domshof entwarf.



**Zu den Bauantrag vom 6. Juli 1952 beigefügtes Foto mit dem aufgestockten Anbau**



Zeichnung zu den nächsten Bauabschnitten (Architekturbüros Günter Albrecht vom 6. Juli 1952)

Der Entwurf von Günter Albrecht wurde nicht 1:1 umgesetzt. Insbesondere im linken Gebäudeteil wurden nur die unteren beiden Geschosse mit Fenstern versehen. Gleichzeitig wurde dem Hauptgebäude ein zweigeschossiger Anbau angefügt.

Nach Fertigstellung des Hauptgebäudes warb man 1956 stolz in den Prospekten:

*„Dieses imposante Geschäftshaus der Ogo-Kaffeerösterei erweckt Vertrauen. Hervorragend sind die Leistungen! Seine Größe verdankt es der hohen Qualität des Ogo-Kaffees. Wer Ogo-Kaffee trinkt, hat mehr Genuß und Freude – und Gewinn.“<sup>551</sup>*



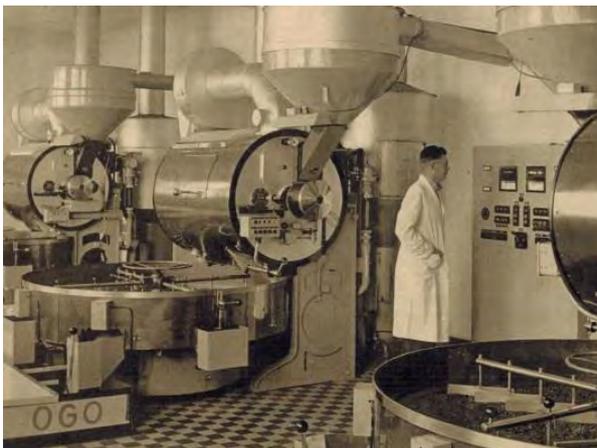
Das Ogohaus im Jahr 1955

Mit dem neuen Fabrikgebäude einher ging auch die Modernisierung der Maschinen, die nicht mehr den Ansprüchen einer modernen Kaffeeproduktion entsprachen. Der Zigarrenvertrieb lag in den Händen von Wilhelm Stöcker (1919-1980), der schon zwei Jahre nach seinem Eintritt in die Firma 1957 neben Conrad Kameier die Einzelprokura erhielt. Was die Firmenstruktur anbelangte, ließ Goedeke 1954 die Wort-Bildmarke OGO wurde beim DPMA eintragen. (Ogo -Kaffeerösterei Berthold Goedeke GmbH & Co. KG).

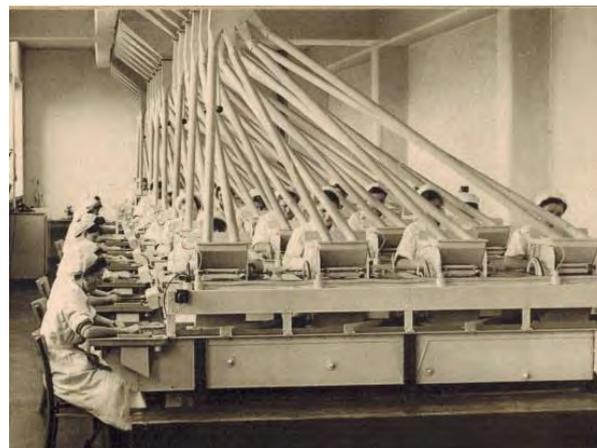
<sup>551</sup> Werbebroschüre vom April 1956 (Ogo-Museum)



Typische Werbung der 50er Jahre<sup>552</sup>



Röstmaschinen



Verleseraum



Automatensaal



Packraum

<sup>552</sup> Diese und die 4 folgenden Fotografien (Fotograf: Max Nölker) sind dem Ogo-Heft 2 von 1956 entnommen (Ogo-Museum)

Schon Mitte der 50er Jahre wurde Ogo für Hastedt neben den Goliath-Werken zum wichtigsten Arbeitgeber, insbesondere für Frauen. Alexander Goedeke setzte auf modernste Technik, wie auf Adressiermaschinen und auf IBM-Hollerith-Maschinen zur Verarbeitung der Kundenadressen. Die Modernisierungen zahlten sich aus, die Umsätze stiegen weiter, so dass eine erneute Vergrößerung der Betriebsräume erforderlich wurde. Der hintere Gebäudeteil wurde aufgestockt und eine erst 1956 gebaute Garage musste weichen, um einem dreistöckiger Querbau Platz zu machen.



Werbefroschüre 1960 (Archiv Steinbrecher)



Empfangsbereich im Ogohaus um 1965 (Archiv Steinbrecher)

Mit zunehmendem Umsatz wurden die Ausbaumaßnahmen fortgesetzt. Um mehr Lagerfläche zu erhalten, wurde am 1. März 1963 der Bauantrag über eine vollständige Unterkellerung des Hofes gestellt. Nahezu 700qm Lagerraum gewann die Firma auf diese Weise hinzu. 1964 stieg Alexander Goedeke's Neffe Thomas Kolbenschlag als zweiter Geschäftsführer bei OGO ein. Am 3. September 1968 erhielt Kolbenschlag die Prokura.



Alexander Goedeke

Ende der 60er Jahre kam es zum Umsatzrückgang im Kaffeeverandhandel. So hatte Tschibo bereits in den 50er Jahren ein Filialnetz zum Vertrieb von Kaffee aufgebaut, und schon ab 1963 wurden in Bäckereien und Konditoreien sogenannte „Frisch-Depots“ zum Verkauf von Kaffee eingerichtet. Die Kunden waren nicht mehr auf den Kaffeeverand angewiesen, man konnte sich nun ja bei Bedarf in fast jeden Bäckerladen versorgen. Die Betriebsleitung von OGO hatte diesen Trend unterschätzt. Zwar hatte man noch 1970 die konkurrierende Zigarrenfabrik und Kaffeerösterei Wilhelm Schrader übernommen und später, im Jahr 1978 als Vertriebsfirma „Parade-Kaffee“ gegründet, um Drogerien mit OGO-Produkten zu beliefern. Mit mäßigem Erfolg, denn auch die kleineren Drogerien wichen zugunsten der großen Drogeriemärkte, und die Übernahme von Schrader fiel ohnehin schon in ein allgemeines Sterben von zahlreichen kleineren Kaffeeröstereien.

**Gerichtliche Bekanntmachungen**  
 (Nr. 6) Handelsregister  
 Das Amtsgericht  
 Für die Angaben in ( ) keine Gewähr!  
 Bremen, den 30. Januar 1970  
 Veränderung:  
 HRA 12 382 Georg Schrader & Co.,  
 Bremen (Zigarrenfabrik u. Kaffeerösterei,  
 Buntentorsteinweg 654 b). Das Geschäft  
 ist auf eine offene Handelsgesellschaft  
 übertragen. Die Gesellschaft hat am 28.  
 Januar 1970 begonnen. Persönlich haf-  
 tende Gesellschafter sind die Kommandit-  
 gesellschaften in den Firmen OGO Kaffee-  
 rösterei Berthold Goedeke, Bremen, Carl  
 Wilhelm, Bremen, und Ferdinand Schnell  
 & Co., Bremen. Die Haftung für die im  
 bisherigen Geschäftsbetriebe begründeten  
 Verbindlichkeiten und der Übergang der  
 Forderungen ist bei Erwerb des Geschäfts  
 durch die Gesellschaft ausgeschlossen. Zur  
 Vertretung der Gesellschaft ist nur die  
 Kommanditgesellschaft in Firma OGO  
 Kaffeerösterei Berthold Goedeke berech-  
 tigt. Einzelprokuristen: Thomas Walter  
 Kolbenschlag, Bremen; Wilhelm Stöcker,  
 Lilienthal; Helmut Kriete, Bremen.

Weserkurier vom 31. Januar 1970

Die 1877 gegründete Zigarrenfabrik und Kaffeerösterei Georg Schrader hatte ihren Sitz an der Schlachte 13/14 und die Fabrik im Buntentorsteinweg 654b. Bemerkenswert ist die Versendung von „Spezialprospekten“ an ehemalige Insassen von Konzentrationslagern, Zuchthäusern und Lagern mit folgendem Text:

*"Lieber Kamerad! Denkst Du noch zurück an die Zeit hinter Draht, als Du mit eiserner Energie und Todesverachtung den 4711-Wagen zogst und sehnsüchtig den Haubenlerchen nachblickend, die Freiheit mit der Seele suchtest? Lang, lang, ist's her ... Damals waren Kaffee und Zigarren ein Genuß von höchstem Seltenheitswert - selbst in der Tauschzentrale kaum zu haben. Heute kann man Kaffee und Zigarren wieder überall kaufen. Gewiß, aber Du weißt ja, Bremen bürgt in dieser Hinsicht für Qualität seit jeher und der Name Schrader (insbesondere)..."*

(Quelle: „Der Spiegel“ 43/1950 „Hohlspiegel“ vom 25. Oktober 1950)

Mitte der achtziger Jahre boten die Bremer Stadtwerke OGO für das Grundstück und die Gebäude 8 Mio. D-Mark, Alexander Goedeke lehnte zu diesem Zeitpunkt das Angebot ab, trotz der Schwierigkeiten, in der sich die Kaffeebranche befand.

Um die Firma zu retten, übertrug Ruth Kolbenschlag am 1. April 1986 ihre Betriebseinlage von 250.000 DM auf Alexander Goedeke. Die folgende Umwandlung von OGO am 30.4.1986 in eine GmbH und Co KG (Amtsgericht Bremen, HRA 12613) brachte auch keine entscheidenden Vorteile.

Da die Familie Kolbenschlag nunmehr keine Firmenanteile mehr besaß, sah auch Thomas Kolbenschlag keinen Grund mehr, weiterhin bei OGO tätig zu sein, er verließ am 3. Juni des gleichen Jahres die Firma.

Alexander Goedeke scheint angesichts der Schwierigkeiten resigniert zu haben. Mehr und mehr zog er sich auf sein mit Leidenschaft betriebenes Gestüt „Wehldorfer Holz“ in Gyhum-Wehldorf bei Rothenburg zurück. Gesundheitliche Probleme stellten sich ein, nach langer schwerer Krankheit starb er im November 1994.

Im Zuge der Erbfolge ging dessen Einlage in Höhe von 1.250.000 DM auf den Sohn Michael Goedeke über, der dadurch als Kommanditist in die Firma eintrat. Die hohe Erbschaftssteuer, staatliche Umweltschutzaufgaben und der weitere Niedergang des Kaffeumsatzes brachten die Firma in immer größere finanzielle Nöte. Schließlich drängte die Gläubigerbank die Erben, das Unternehmen zu verkaufen.

Am 11. Juni 1997 wurde die Einlage von Michael Goedeke von über einer Millionen Mark auf 200.000 DM herabgesetzt, und er schied als Kommanditist aus. Die verbliebene Einlage wurde im Zuge der „Sonderrechtsnachfolge“ auf die „Landhaus Jungborn Max Naumann GmbH“ in Achim übertragen. Der Betriebsstandort wurde von Bremen nach Achim verlegt<sup>553</sup>.

Das Ogohaus stand nunmehr leer, und die Immobilie geriet an den Bremer Kaufmann Walter Heinrich Kosch, der das Gebäude bereits am 2. Juli 1997 per Teilungserklärung aufteilte und die einzelnen Teile im Laufe der nächsten Jahre an verschiedene, meist gewerbliche Interessenten verkaufte.

Am 10. Januar 1998 wurde schließlich der traditionelle Familienbetrieb „Ogo Kaffeerösterei Berthold Goedeke“ und am 19. März 1999<sup>554</sup> auch die Vertriebsfirma „Ferdinand Schnell GmbH & Co“ aus dem Handelsregister gelöscht.



**Zeitungsfoto in einem Bericht des Weserkurier vom 27. September 2006**

<sup>553</sup> Jungborn bietet auch noch heute Kaffee mit dem Markennamen „OGO“ an

<sup>554</sup> Die Löschung erfolgte nach einer Ankündigung „von Amtswegen (20. November 1998, HRA 12354)

Nach der Aufgabe mehrerer Betriebe im Gebäude waren es vornehmlich Designer und Künstler verschiedener Richtungen, die sich hier ab 2001 ihre Wohnungen und Ateliers einrichteten. Durch die neuen Eigentümer, durch ihre aktive Verantwortung für das Gesamtobjekt und die von ihnen durchgeführten Sanierungs- und Ausbauarbeiten wurde die Substanz des Gebäudes in erheblichem Maße verbessert. Aus einer vor der Verwahrlosung stehenden Gewerbeimmobilie entstand ein ansehnliches Vorzeigeobjekt, das auf diese Weise eine erhebliche materielle und ideelle Wertsteigerung erfuhr und in Hinblick auf die mehr als hundertjährige Hausgeschichte der Name „Ogohaus“ von den Bewohnern voller Stolz genannt wird.<sup>555</sup>



Das Ogohaus im Jahr 2016 (Foto: M. Palkowski)

## Hansa Waggonbau GmbH

Nachdem die Amerikaner nach Ende des Krieges in Bremen eine Militärverwaltung eingerichtet hatten, wurde zunächst die notwendige Infrastruktur, wie Straßen und Brücken instandgesetzt. Es folgten die Versorgungsleitungen für Strom, Wasser und Gas, und das Hastedter Kraftwerk ging wieder ans Netz.

---

<sup>555</sup> Vergl. homepage des Ogohauses: [www.ogohaus.de](http://www.ogohaus.de)



Foto der Zerstörungen auf dem Focke Wulf Gelände durch alliierte Bombenangriffe<sup>556</sup>

Das stark zerstörte Werk 2 von Focke Wulf an der Pfalzburger Straße in Hastedt wurde schon im Mai 1945 von der Amerikanischen Militärverwaltung wieder freigegeben, um es einer zivilen gewerblichen Nutzung zuzuführen. Da schon seit 1907 dort Straßenbahnen und Waggons gebaut wurden, dachte die Militärverwaltung daran, den Aufbau dieses Produktionszweiges zu genehmigen und voranzubringen.

Sowohl die Alliierten als auch die Bevölkerung war an einem funktionierenden Schienenverkehr interessiert, und die Alliierten, um Truppen- und Materialtransporte zu gewährleisten. Die Bevölkerung war darauf angewiesen, über den Schienenweg mit Heizkohle, Lebensmittel, Gütern des täglichen Gebrauchs und mit warmer Kleidung versorgt zu werden. Die wenigen einsatzbereiten Züge wurden massenhaft genutzt, um über Tausch in ländlichen Regionen Lebensmittel zu ergattern.

Auch in den Städten war die Straßenbahn oft das einzige Transportmittel, um von A nach B zu kommen. Daher verwundert es nicht, dass die alliierte Militärverwaltung dem Ausbau des Schienenverkehrs keine Steine in den Weg legte. Neben dem Ausbau mussten zudem unzählige kriegsbeschädigte Schienenfahrzeuge repariert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde am 26. März 1946 über einen Gesellschaftervertrag die Hansa-Waggonbau GmbH gegründet. Das Stammkapital betrug zunächst 50.000 Mark, wobei die Norddeutschen Kreditbank und der Kaufmann Richard Friedrich Rosenbaum je 25.000 Mark einlegten. Zum ersten Geschäftsführer wurde der Kaufmann Friedrich Heinrich Kramer berufen<sup>557</sup>.

Das Gelände von Focke Wulf an der Pfalzburger Straße konnte man als Pächter übernehmen. Nach Beseitigung der Trümmer und notdürftiger Instandsetzung der Fabrikhallen begannen die Waggonbauer zunächst mit der Instandsetzung der Straßen- und Eisenbahnwaggons für die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“<sup>558</sup>.

Die Anschaffung von Maschinen machte schon am 9. November 1946 eine Kapitalerhöhung auf 125.000 Mark erforderlich, wobei auch Geschäftsführer Kramer 25.000 Mark dazu beisteuerte. Nach einer weiteren Kapitalerhöhung kamen Reparaturen und Waggonneubauten, auch wegen

<sup>556</sup> In: Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte Heft 7 ,Bremen und NW-Deutschland am Kriegsende 1945 III Die Aufnahme stammt von den britischen Besatzern gleich nach ihrem Einmarsch in Bremen

<sup>557</sup> StaB 4,75-5-Ake-2-HRB-3744

<sup>558</sup> Das bezeichnet den Schienenverkehr in den Westzonen

des Materialmangels erst nach der Währungsreform mit Einführung der DM am 20. Juni 1948 und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 1949 richtig in Gang. Im Konstruktionsbüro ging man an die Entwicklung neuer Eisen- und Straßenbahnwaggon. Mit Gründung der Bundesrepublik kam es zur Abspaltung der DDR-Reichsbahn, das in Westdeutschland verbliebene Unternehmen wurde nun in „Deutsche Bundesbahn“ umbenannt. Schon 1950 lieferte Hansa Waggon vierzehn Postwagen aus der Hastedter Produktion an die Bundesbahn aus, und zwei Jahre später folgten Eisenbahnwaggon der ersten bis dritten Klasse, die nun eine Standardlänge von 26,4 Metern aufwiesen. Wenig später plante die Deutsche Bundesbahn gemeinsam mit dem Touristikunternehmen Touropa<sup>559</sup> auch Fernreisen anzubieten.



Hansa Waggonbau Montagehalle (1950/51) mit Montage von Paketpostwagen<sup>560</sup>

Touropa bestellte bei Hansa-Waggon Eilzugwagen, um sie zu Schlafwagen umzubauen. Auf Kosten des Reiseunternehmens wurden Bänke eingebaut, die dann in mehrstöckige Liegebetten umgewandelt werden konnten. Die von Touropa in den nächsten Jahren weiterentwickelten Schlafwagen erhielten ab 1957 die Bezeichnung UH (Universal-Hansa) führten. Dieses Modell wurde zum Standard fast aller europäischen Schlafwagen. In dieser Zeit wuchs das bei Hansa Waggon beschäftigte Personal auf über 1000 an. Bis 1954 orderte die Deutsche Bahn 24 dieser Waggon.

---

<sup>559</sup> Mit der 1951 in München gegründeten Touropa und ihrer Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn wurde in den 50er Jahren die Fernreisewelle zu bezahlbaren Preisen begründet.

<sup>560</sup> Abb. In: Carl Thalenhorst, Bremen und seine Bauten S.131. Carl Schünemann-Verlag Bremen 1952



Schlafwagen UH der Hansa Waggonbau (um 1957)

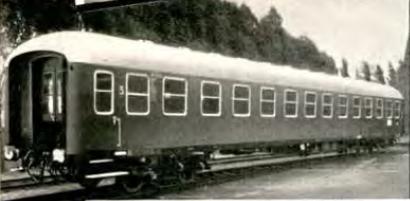


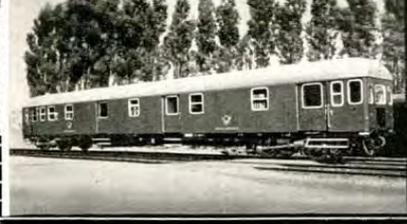
Rechts: Schlafwagen um 1954 (Archiv Stern)



Wieder aufgebaute Fabrikhallen der Hansa Waggonbau an der Pfalzburger Straße (1971)<sup>561</sup>

<sup>561</sup> Abb.: in Weserkurier Geschichte vom 3.10.2021. Foto: Rosemarie Rostek, 1971



**TRADITION VERPFLICHTET!**

Deshalb werden in Bremen nach Wiederherstellung der durch Kriegseinwirkung fast völlig zerstörten ehemaligen Norddeutschen Waggonfabrik wieder Waggons gebaut.

**HANSA WAGGONBAU GmbH.**

ist ständiger Lieferant der Deutschen Bundesbahn, Deutschen Bundespost, Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft und vieler Kleinbahn- und Straßenbahn-Gesellschaften. Ferner werden Transportbehälter aller Art für Bahn- und Schiffs-Transport sowie Werft- und Schiffsausrüstungen, besonders auch aus Leichtmetall, nach eigenen Konstruktionen hergestellt.



**HANSA WAGGONBAU <sup>GM</sup><sub>BH</sub> · BREMEN**

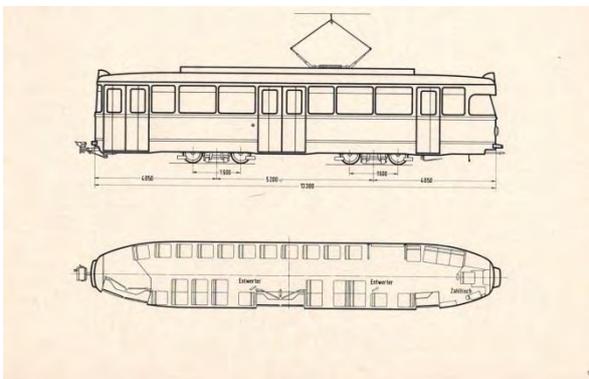
Werbeanzeige in „Bremer Handelshäuser und Industriewerke“ Jahrg. 1955, Seite 114 Noch zu sehen sind zwei von drei Spitzbunkern („Winkelbunker) Archiv Steinbrecher. Abgebildet ist auch ein Teil der Produktpalette: Die die Bundesbahn Personenwagen mit einer Standardlänge von 26,4m, eine Straßenbahn als Großraumzug (Trieb- und Beiwagen) und Paketwagen für die Deutsche Bundespost

Mehrere deutsche Waggonbaufabriken, fertigten ab 1958 mehr als 5.000 Waggons für den Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn. Diese anfänglich aus unlackiertem Edelstahl gebauten Waggons wurden allgemein als „Silberlinge“ bezeichnet. Auch Hastedt war an der Produktion dieser Wagen für die Deutsche Bahn beteiligt.



**Wendezug mit sogenannten „Silberlingen“ (gebaut ab 1958), während des Eisenbahnjubiläums in Nürnberg 1985 (Foto Manfred Kopka)**

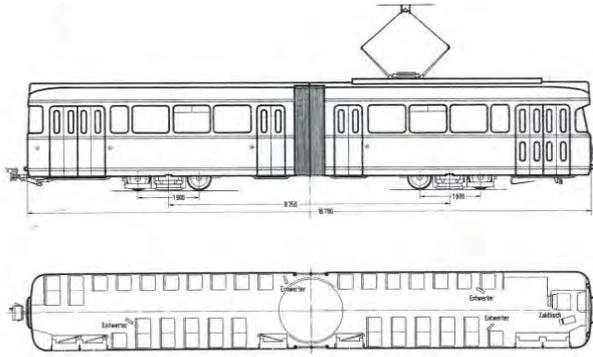
Doch auch der Straßenbahnbau nahm wieder Fahrt auf. Ab 1953 entwarfen die Konstrukteure von Hansa-Waggon einen vierachsigen Großraumtrieb- und Beiwagen mit der Bezeichnung T 4 b. Die Drehgestelle der 13,30m langen Triebwagen wurden von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigt und auf dem Schienenweg nach Bremen geschafft, wo die Aufbauten montiert wurden. Ausgestattet mit einem 60KW Gleichstrommotor von AEG verfügte der Triebwagen über 31 Sitz- und 75 Stehplätze. Dreiundzwanzig dieser TW4b und zwanzig Beiwagen (Typ B 4 b) wurden auch an die Bremer Straßenbahn AG geliefert. Neu an diesen Fahrzeugen war, dass der Schaffner nun einen festen Sitzplatz hatte, und von dort aus den Fahrgästen die Fahrscheine verkaufte.



**Vierachsiger Großraumtriebwagen TW4b von 1954<sup>562</sup>**

Um die Fahrgastleistung zu steigern, entwickelte Hansa-Waggon 195 Gelenktrieb- und Beiwagen. In Bremen wurde inzwischen auch das Fahrgestell in Eigenregie hergestellt. Trieb- und Beiwagen waren in der Lage, je 120 Personen zu befördern. Die Kapazität wurde nochmals gesteigert, als im Jahr 1959 der vierachsige Gelenktriebwagen für über 150 Fahrgäste von Hansa-Waggon gebaut wurde.

<sup>562</sup> Die Bilder der Straßenbahnen sind im Archiv des Bremer Straßenbahnmuseums



**Vierachsiger Großraumtriebwagen T4b von 1956**

Am 09. November 1961 schied Friedrich Heinrich Kramer als Betriebsleiter aus. Ihm folgte Hans Roeber. Noch war die Auftragslage gut. Man produzierte nach wie vor Eisenbahnwaggons für die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bahn. Auch Straßenbahnzüge wurden in eine Reihe deutscher Städte geliefert. In den 1966 gebauten Straßenbahnzügen wurde auf einen Schaffnerplatz verzichtet, an seine Stelle trat der Fahrscheinentwerter.

Die wirtschaftliche Lage für Hansa Waggon änderte sich mit Beginn der 70er Jahre entscheidend. Die Aufträge gingen massiv zurück und die meisten Waggonbauer mussten sich neue Aufgabenfelder suchen. Fortan lieferte man nun Schiffsausrüstungen oder baute massenhaft Container, die auch zu Wohnzwecken oder Büros genutzt werden konnten.

Eine Besserung der Situation war nicht in Sicht.

Der letzte Ausweg schien die Umwandlung der GMBH in eine Aktiengesellschaft zu sein. Am 15. November 1973 ließ man sich beim Bremer Amtsgericht mit einem Betriebseinheitswert von 750.000DM als Aktiengesellschaft eintragen. Den Vorstand bildeten die Herren Otmar W. Thienes, Heinz Rode, Peter Müller und Klaus Adelsberger. Das Grundkapital von 2.000.000DM wurde durch 2.000 Aktien je 1.000DM festgelegt<sup>563</sup>.

Doch die Hoffnung auf Besserung der wirtschaftlichen Situation war vergeblich. Am 4. September 1975 beantragt die Hansa Waggonbau AG ein Vergleichsverfahren zur Abwendung eines Konkurses. Stattdessen wurde das Anschlussverfahren zur Feststellung der Vermögenswerte eröffnet und 1978 das Konkursverfahren in Gang gesetzt. Das Verfahren wurde am 25. März 1982 eingestellt und der Betrieb am 3. November 1982 beim Bremer Amtsgericht gelöscht.

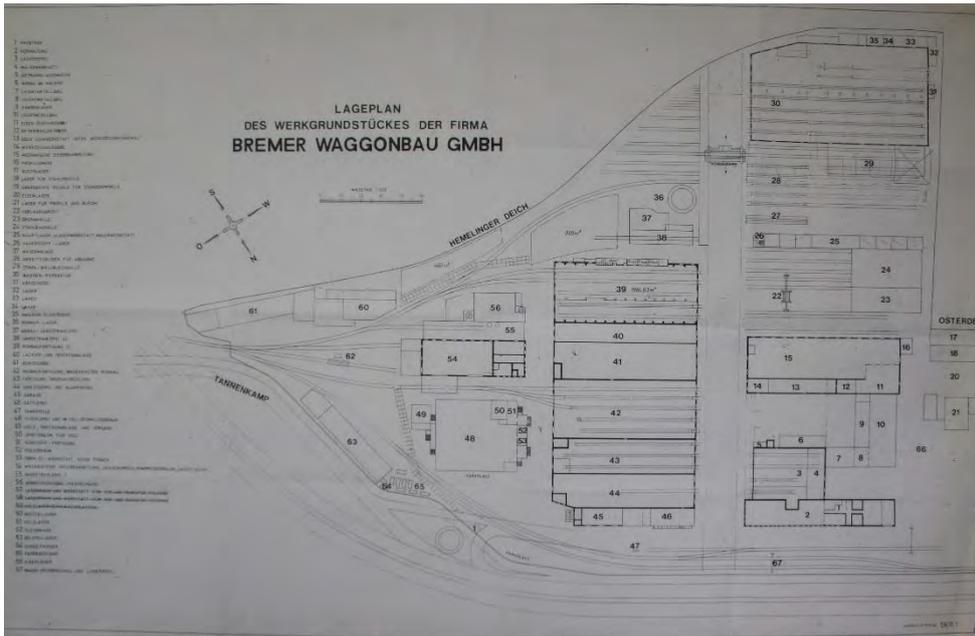


**Hansa Waggonbau 1971 (Foto; Rosemarie Rospek)**

Als einziger kostendeckender Bereich wurde die Reparatur von Straßenbahnen und Waggons der Bundesbahn sowie der britischen und amerikanischen Armee nun vom Nachfolgebetrieb, der „Bremer Waggonbau GMBH“ weitergeführt. Daneben hat sich der Bremer Waggonbau einen

<sup>563</sup> StaB 4,75-5-AK2-1-HRB 5601

Namen als Restaurier-Spezialist historischen Züge gemacht, wie beispielsweise dem Orientexpress.



Gelände von Hansa-Waggon Dezember 1975 (Archiv Steinbrecher)

Das

Nachdem die Aufträge der britischen Armee ausblieben, musste die Firma Konkurs anmelden. Mit dem Bau von elf Waggons für die Inselbahn von Langeoog endete 1995 die Geschichte des Waggonbaus in Bremen. Auf dem Betriebsgelände befindet sich heute die Firma AMCO Metallhandel.



## Yacht- und Bootswerft Johann de Dood



Hastedter Osterdeich 250/Koprstraße

Der Bootsbauer Johann de Dood hatte in Bremen eine Lehre zum Bootsbauer abgeschlossen. Breits 1917 kaufte de Dood ein Grundstück an der Drakenburger Straße 33 und nur wenige Jahre plante er seine Selbständigkeit als Bootsbauer. 1921 folgte der Erwerb eines Grundstücks an der Straße Am Schwarzen Meer 129/131.<sup>564</sup> Hier produzierte de Dood in einem Holzschuppen Segeljollen und kleinere Yachten aus Holz. Schon bald reichten auf Grund der hohen Nachfrage die räumlichen Kapazitäten nicht mehr aus. Am 8. Juli 1926 pachtete er vom Oberweser Segelverein (OSV) ein Areal neben der Roland-Werft am Hemelinger Weserhafen. Eigentümer des Grundstückes waren die Stadtwerke. Nach dem Bau eines ersten Hallengebäudes setzte de Dood den Bau seiner Holzschiffe fort. Daneben betrieb er eine Reparaturwerkstatt für Holzboote und bot ein Winterlager für Freizeitboote an.



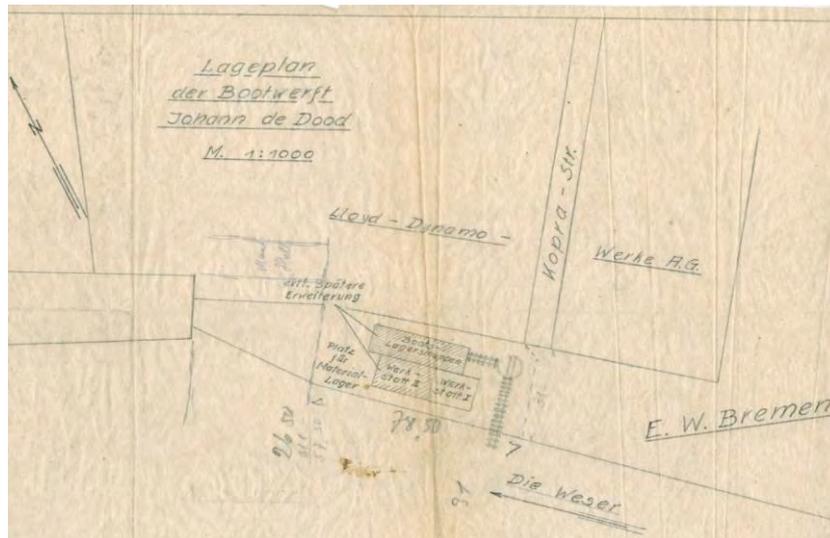
**Betriebsgelände Johann de Dood neben der Roland-Werft (30. September 1941)**  
**Foto Netzemuseum, Archiv Mathias**

Durch Luftschutzmaßnahmen wurde die Bootswerft auf Anordnung der Behörden zwangsweise abgebrochen und das Areal an die Stadtwerke übergeben<sup>565</sup>. De Dood wandte sich, wie er schrieb „nach jahrelangem vergeblichen Suchen“ an die Direktion der Stadtwerke, um ihm „...ein Stück des im Kriege mit Schutt aufgehörten Geländes, unterhalb der Stadtwerke (Kraftwerk Hastedt) zu verpachten“. Am 8. Juli 1946 wurde der Pachtvertrag zwischen den Stadtwerken und Johann De Dood für das Grundstück hinter den Lloyd-Dynamo-Werken<sup>566</sup> unterschrieben.

<sup>564</sup> Der Eintrag ins Handelsregister „Yacht- und Bootswerft Joh. De Dood“ erfolgte am 5. Mai 1922

<sup>565</sup> swb-Archiv Theodor-Heuss Straße: Schreiben von Johann de Dood vom 20. Juni 1946

<sup>566</sup> Hastedter Osterdeich 235



Lageplan der der Halle an der Weser (Archiv Netzemuseum)

Zwar hatte de Dood wieder ein Grundstück direkt am Wasser, nachteilig war jedoch, wie sich später herausstellte, dass das Grundstück zwischen den Lloyd-Dynamo-Werken und der Weser eingezwängt war und somit kaum die Möglichkeit einer Erweiterung bot.

Nachdem die Wasserstraßendirektion De Dood gestattete, eine Bootslippe zur Weser und einen Liegeplatz für Motor- und Paddelboote anlegen zu dürfen, ging man an die Erschließung des Geländes.

Zunächst mussten riesige Trümmerberge als Relikte des Krieges weggeräumt werden. Als erstes errichtete er einen großen hölzernen Schuppen für den Bootsbau und eine Ablaufbahn zur Weser hin, um die gebauten Schiffe zu Wasser lassen zu können. An den Schuppen setzte er aus Betonfertigteilen ein barackenähnliches Gebäude an, in das die Familie 1947 Quartier bezog. Die Zufahrt zur Werft war sowohl über die Koprastraße<sup>567</sup>, als auch über den Weserdamm, direkt am Weserufer möglich.

De Doods späterer Betriebsleiter Henry Roskamp schrieb über seinen Arbeitsantritt im Jahr 1953:

*„Unmittelbar oberhalb es Weserwehrs stand auf dem Pachtgelände (...) ein rustikaler Bootsschuppen aus Holz, der zunächst eine Bleibe für die Paddler und Kanufahrer der Oberweser war. Daran eine Wohnung, in der Junior Cornelius mit seiner Familie wohnte, und eine erste massive Halle für den zunehmenden Boots- und Yachtbau.“<sup>568</sup>*

Der Bau der größeren Kielyachten hatte schon Anfang der 50er Jahre dazu geführt, dass die Holzhalle einem größeren und massiveren Bau weichen musste. Inzwischen wuchs der Betrieb, nach den Anfängen als reinen Familienbetrieb waren 1953 bereits 14 Arbeiter beschäftigt und trotz der Beengtheit des Pachtgrundstückes wuchsen die Flächen der Hallen bis 1964 betrug auf 1.500qm an.

<sup>567</sup> Heute das Tor und die Hauptzufahrt der Lloyd-Dynamowerke

<sup>568</sup> In: Klaus Auf Den Garten: Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen. Verlag Hauschild, Bremen 2012



**Yacht und Bootsbau de Dood um 1954 (Archiv De Dood/Lange)**

Inzwischen hatte sich die Rechtsform der Werft mehrmals geändert. Das erste Mal, als de Dood 1926 von Bremen ins preußische Hemelingen<sup>569</sup> zog, dann 1953 als OHG und ein weiteres Mal am 9. November 1954, als sich Johann de Dood aus dem Geschäft zurückzog und Cornelius Alleininhaber wurde.



**Foto der Belegschaft anlässlich eines Stapellaufs 1957 (stehend: Links Johann De Dood, 2. Von rechts: Cornelius De Dood, 4. Von rechts: Henry Rosskamp) Archiv De Dood/Lange**

1958 stieg Henry Rosskamp zum Betriebsleiter auf, Anfang der 70er Jahre wurde er stiller Teilhaber. Cornelius Rosskamp schied am 30. September 1975 als Kommanditist aus. Wahrscheinlich war das auch das Datum der Betriebsschließung. Persönlich haftende Gesellschafter waren nach dem Tod von Cornelius de Dood dessen Ehefrau und Tochter, erst

---

<sup>569</sup> Hemelingen kam erst 1939 zu Bremen

1992 wurde die Gesellschaft aufgelöst. Grund für die Schließung der Yacht- und Bootswerft war der Siegeszug der Boote aus Polyester, die preiswerter und pflegeleichter als die Holzboote De Doods waren.



**Yacht von De Dood, Baunummer 550, gebaut für den Admirals Cup 1973 (Bootsmarkt 2024)**

Nach der Betriebsschließung im September 1975 übernahm Manfred Kerner als Unterpächter das Werftgelände und betrieb dort den „Emka-Yachtbau“. Später folgte Ben Cordes, der einen Bootszubehörhandel und eine Bootswerkstatt unterhielt.

Mit der Auflösung der Firma De Dood wurde am 25. Oktober 1991 auch der Pachtvertrag mit den Stadtwerken aufgelöst. Nach Umwandlung der Stadtwerke in die swb AG im Jahr 1999 wurde die Zuwegung zu den ehemaligen Werkstattgebäuden der Bootsbauer gesperrt und die Bauten schließlich abgerissen.

## **Auferstehungskirche mit Gemeindezentrum, Drakenburger Straße 42**

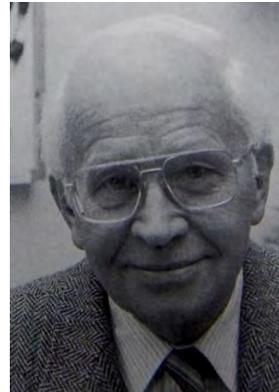


Durch die hohe Zuzugsrate nach dem zweiten Weltkrieg hatte sich die Zahl der Gemeindemitglieder der Hastedter Kirche deutlich erhöht, so dass man bereits 1952 über die

Gründung einer Filialgemeinde nachdachte. Auf der Suche nach einem geeigneten Grundstück fiel der Blick auf das Gelände der Großwäscherei Hayungs an der Drakenburger Straße, deren Gebäude nach der Bombardierung vom 12. Oktober 1944 nicht wieder aufgebaut worden waren. 1955 wurde das Areal erworben und bereits 1956 begannen die Vorplanungen von Kirche und Gemeindezentrum. Die treibende Kraft war Klaus Berg, seit 1950 Pastor der Alt Hastedter Kirchengemeinde.



**Pastor Klaus Berg (1912-2001)**



**Architekt Carsten Schröck (1923-1973).<sup>570</sup>**

Am 11. April 1957 vergab der Kirchenvorstand den Bauauftrag an den Bremer Architekten Carsten Schröck. Seinen architektonischen Schwerpunkt legte in den Bau von Kirchen. So entwarf er in Bremen und Umgebung insgesamt 10 Kirchen- und Gemeindebauten, die heute zu den Perlen bremischer Nachkriegsarchitektur zählen.



**Baustelle mit Blick in Richtung Malerstraße und Goliathwerke (1958)**

<sup>570</sup> Fotos: Archiv Auferstehungsgemeinde

Am 25. Juli 1957 wurde der Vorentwurf Schröcks von Kirchenvorstand genehmigt. Der Entwurf folgte dem Grundgedanken des Abbildes einer Kommune, und sollte durch die Ebenendigkeit das Sinnbild einer „Offenen Kirche“ vermitteln. Dem Kirchenbau schloss sich das eingeschossige Gemeindezentrum an. Barrierefrei sollte der Besucher von jeder Stelle des Außenraumes durch eine der über zwanzig Eingänge betreten können. Ein Glockenturm war außerhalb des Gebäudekomplexes vorgesehen.

*„Die Gemeinde soll sich um Altar, Kanzel und Taufbecken versammeln. Deshalb steht der Altar im Brennpunkt des Raumes, den das Kirchengestühl viertelkreisförmig umgibt. Den Altarraum umschließt eine hohe, gebogene Betonschale, die den Kirchenraum von Geschehen der Straße abschließt, sich hingegen weit öffnet zum Kirchenschiff und zu den weiteren Räumen des Gemeindezentrums (...) der Altarraum ist der höchste Raum im ganzen Gemeindezentrum (...) nun ist das was gebaut wird, aber nicht nur eine Kirche sondern ein Gemeindezentrum, d.h. es soll alle die Räume umfassen, die notwendig sind, damit sich hier eine evangelische Lebensgemeinschaft bilden kann (...) Vielleicht wird aus dem bisher Gesagten Verständlich, dass das Gemeindezentrum der Auferstehungsgemeinde aussieht wie eine kleine in sich geschlossene Stadt, die gebildet wird von den vielen Räumen unterschiedlicher Größe für die unterschiedlichsten Zwecke, über denen hoch die Kirche aufragt, die sich zu all diesen Räumen öffnet“,* so Carsten Schröck über seinen Entwurf im zweiten Gemeindeblatt von 1959.<sup>571</sup>



**Grundsteinlegung. In der Mitte Pastor Berg, rechts Carsten Schröck**



**Carsten Schröck bei der Grundsteinlegung**

Nachdem sich die Auferstehungsgemeinde bereits am 18. Januar 1958 im Lichtspielhaus „Odeon“ offiziell gegründet hatte, genehmigte der Bremer Kirchentage vom 28. November 1958 die Umwandlung der beiden Hastedter Pfarrbezirke in zwei selbständige Kirchengemeinden. Offiziell trat dieser Beschluss am 1. Januar 1959 in Kraft, und Klaus Berg wurde als Pastor der neuen Gemeinde eingesetzt. Seit der Gemeindegründung vom Januar 1958 lag nun die Verantwortung für das Kirchenbauprojekt in den Händen der Auferstehungsgemeinde. Die Grundsteinlegung erfolgte am 22. Juni 1958, die Bauleitung hatte der junge Architekt Gerhard Curdes<sup>572</sup>. Bereits am 1. Oktober desselben Jahres konnte das Richtfest gefeiert werden.

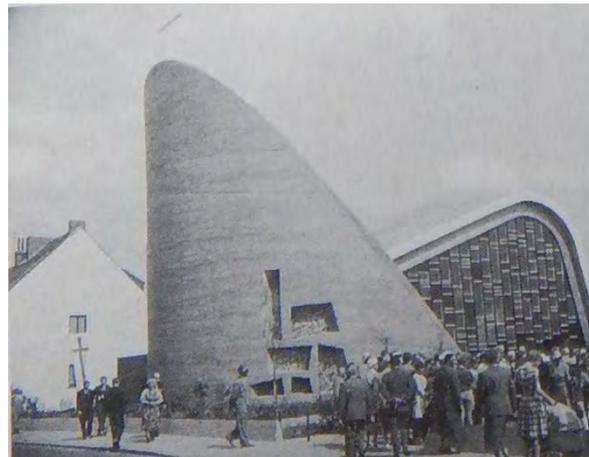
<sup>571</sup> Zweiter Gemeindebrief, Archiv der Auferstehungsgemeinde

<sup>572</sup> <https://www.gerhard-curdes.de/vita/>



Fotos des Baufortschrittes<sup>573</sup>

Während der Bauarbeiten kam es zu kritischen Äußerungen wegen der futuristisch wirkenden Architektur. „Man kann nicht einen Dom in Miniaturausgabe neben die Goliathwerke stellen“, so die Antwort aus dem Kirchenvorstand und Carsten Schröck sah sich genötigt, im besagten Gemeinde-brief Nr. 2 der Auferstehungsgemeinde neben dem oben ausgeführten sozialen Anspruch seines Kirchenbaus ihn auch nach architektonischen Kriterien zu begründen: „Von früh an hat sich im Laufe der Zeit die Form des Kirchenbaus geändert. Immer hat die Kirche, allen Bauherren voran, ihre Baumeister aufgefordert, die neuesten Erkenntnisse der Baukunst für ihre Kirchenbauten zu verwenden.“



Schlüsselübergabe durch Carsten Schröck an den Gemeindevorstand und Einweihung der Auferstehungskirche am 31. Mai 1959<sup>574</sup>

Am 31. Mai 1959 wurden Kirche und Gemeindezentrum eingeweiht, die für die Gemeindegemeinschaft vorübergehend genutzte Kirchenbaracke an der Hastedter Heerstraße 212 konnte aufgegeben werden. Die Baumaßnahmen hatten insgesamt fast 1.1 Millionen Mark gekostet.

<sup>573</sup> Fotos des Archivs der Auferstehungsgemeinde

<sup>574</sup> Archiv Auferstehungsgemeinde



*Auferstehungskirche: Blick in die Apsis*

**Kircheninnenraum mit Glasmosaiken und Fenstern  
von Erhart Mitzlaff (Foto: Auferstehungsgemeinde)**

Der symmetrisch gebogene Altarraum aus Sichtbeton bildet den Halt des Daches, das schräg zum Kirchenraum abgesenkt wird.

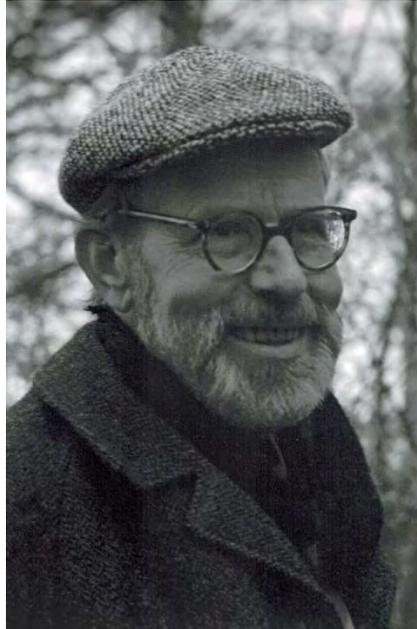
Die beiden Seitenwände des Kirchenraums sind pastellfarbig verglast. Ungewöhnlich ist die zum Altarraum abgeschrägte Dachkonstruktion aus Leimschichtholzbindern.

Die Mosaik- und Glasfenster im Altarraum wurden 1958 vom Maler und Grafiker von Erhart Mitzlaff (1916-1991) entworfen und umgesetzt. Der erklärte Pazifist Mitzlaff „fühlte sich lebenslang dem Friedensanliegen in seinem Leben und in seiner Kunst christlich verpflichtet.“<sup>575</sup> Gesellschaftlich engagiert, trat er der Antiwiederbewaffnungspartei GVP (Gesamtdeutsche Volkspartei) bei. Vor seinen Gegnern als „Friedenshetzer“ geschmäht, engagierte er sich von Anfang an in der Ostermarschbewegung.<sup>576</sup>

Der christlich geprägte Friedensgedanke war auch die Grundlage für die Entwürfe der Glasfenster und Mosaik in der Auferstehungskirche.

<sup>575</sup> Katalog „Erhard Mitzlaff. Künstler, Christ und Pazifist“ S. 9. Hrg. Kulturkirche St. Stephani Bremen (2016)

<sup>576</sup> Vergl. Katalog a.a. O. S. 13



**Erhart Mitzlaff**

Am 2. Mai 1960 kam es zur Gründung des Halbtagskindergartens im Gemeindezentrum mit 30 Kindern.

Der von den Hastedtern gern „Sessel des lieben Gottes“ benannte Kirche 1961 ein aus Holz gebauter Glockenturm angefügt. Die Glockengießer Schilling in Heidelberg lieferte das aus drei Glocken bestehende Geläut, das am 3. November 1962 in Hastedt eintraf.

Die Auferstehungskirche steht seit 2012 unter Denkmalschutz.



**Auferstehungskirche, 2016, Foto: Chris Steinbrecher**

## Namensregister

- Achgelis, Gerd 284  
Adelsberger, Klaus 404  
Aevermann, Friedrich 330  
Albrecht, Günter 392,393  
Allmers, Robert 188, 189,192,197,199,203,  
204, 208,211,254  
Ange, Henriette Sophie Marie 242,243  
Appelt, Hermann 330  
Arberg, Graf Philipp von 26, 27  
Aschenbeck, Nils 88  
Aurelia, Markiewitz 323  
Avsar, Vedat 188  
Backhaus, August Hinrich Ludolf 5, 15, 16,19,  
20,25,26,27,28,32,33,34,35,36,37,38,60  
Backhaus, Georg Friedrich Albrecht 25  
Backhaus, Justine Sophie Marie 25  
Balleer Ferk, 21  
Bartels, Olaf 257,261  
Benz, Carl 113  
Berg, Klaus 410  
Bergh, Simon van den 229,235  
Bernhard, Otto, 281  
Beth, Wilhelm 130  
Beutin, Ludwig 269  
Binder, Wilhelm 244  
Bismarck, Otto von 230  
Blume, Johann Conrad Hinrich 37  
Bobart, Gesina 38  
Böckler, Hans 330  
Bohlmann, W.K. 238,240  
Böhmcker, Johann Heinrich 83,312,  
321,329  
Böker, Heinrich 151,154  
Böker, Moritz 151  
Bolenz, Walter 313  
Bonatz, Paul 209  
Borchers, Hinrich 151  
Borgward & Tecklenburg 163,208  
Borgward, Carl F. W. 11,109,134,147, 214,249,  
251-256,259,262,263,283,313,337,371,372,  
376,382  
Bovenschulte, Andreas 357  
Brauns, August 173  
Brauns, August 46  
Brinckmann, Adolph 242  
Brinckmann, William 242  
Brinkmann & Lange 239,242,244,247,248  
Brunn, Johann Heinrich von 189,197  
Brunner, Dominik 228  
Bruns, Friederike Bernardine, geb. Eberlein, 178  
Bruns, Hinrich 178  
Buchenau, Franz 8  
Buck, Kurt 301  
Bücking, Hermann 89  
Bugaj,Stefania 323  
Bury, Michel Hubert Toussaint 234  
Buttel, Friedrich Wilhelm 238  
Cassian, Sophie Louise Johanna, 269  
Comolli, Giacomo 50  
Cordes, Ben 409  
Cossig, Nomislava 323  
Cüppers, Walter 140,185,268,279,280,294,308,316,323  
Dahm, Hermann 180  
Daimler, Gottlieb 109,113  
Dankward, Matthias 228  
De Dood, Cornelius 409  
De Dood, Johann 338,405,406,407  
Denker, Hermann 37  
Dettmar, Dr. Ing. Werner 83,341, 342, 343  
Dittmar, Karl 107  
Dohler, Stefan 357  
Drexel, Wiltrud 317  
Dreyer Bausenator 166  
Dreyer, Brüder 24,32,43,45,50  
Dreyer, Charlotte Amalie 50  
Dreyer, Friedrich Adolph, 31,50  
Dreyer, Gustav Wilhelm 44,45,50,52  
Dreyer, Johann Daniel 45,50,52  
Dreyer, Johann Heinrich 52  
Droste, Werner 225  
Duckwitz, Richard 86,329  
Duisenberg, Georg 290  
Dunn, Thomas F. 329  
Dünzelmann, Ernst 101  
Dupleix de Romöt 174  
Eberlein, Bernhard 183  
Eberlein, Johann 183  
Edison, Thomas Alva 66  
Edzard, Conrad 101  
Ehlers, Adolf 330  
Eichholz, Dietrich 300  
Engelbertz, Susanne 279  
Engelbertzt, Susanne 315  
Engisch, Peter Otto 226  
Esmann, Wilhelm 103  
Ewert, Willy 330  
Falek, Maria 323  
Fehrentz, Jacob 390, 391  
Felsing Ernst Wilhelm, 46,53  
Fischer, Hans-Joachim 3451  
Flamman, Bauer 47  
Flocken, Andreas 113,114  
Focke Wulf 163,246,280,281,283,284,288,311,  
316,399  
Focke, Henrich 280.281,282  
Ford, Henry 203  
Frank, Hans 296  
Franzius, Ludwig 86,87,88  
Franzius, Ludwig 9  
Frese, Hermann Wilhelm 19,20  
Friedrich August von Oldenburg,204  
Frings, Karola 300

Funk, Walter 263  
 Gaertner, Carl Heinrich Louis 177  
 Gaertner, Karl Heinrich Louis 108,116,119,120,  
 126,150,164-168,173,176,177,206,234,251  
 Garbade, Gerhard 52,56  
 Garlichs, Gerhard Christian 31,34  
 Gaudin, Michel 26  
 Georg I. König von von England 3  
 Georg Ludwig von Braunschweig-Lüneburg 3  
 Gerhard II. Erzbischof von Bremen 2  
 Gerhardt Charles H. (General) 328  
 Gielinska, Maria 323  
 Gieschen, Wilhelm 283  
 Gildemeister, Dr. Carl Hermann 23,24  
 Gleim, Betty 50  
 Gleim, Johann Wilhelm Ludwig 50  
 Goedeke, Alexander 389,392,395,396,398  
 Goedeke, Berthold 255,270,274,275,389,  
 392,397  
 Goedeke, Margarete 389  
 Goedeke, Michael 393  
 Goldhagen, Daniel Jonah 296  
 Göring, Hermann 292  
 Grashorn, Hans 175,176  
 Gremmler, Karl Theodor 264,273,275,276,  
 279,381  
 Groeneveld, Berthold 227,228  
 Grojiewaska,Zofia 323  
 Gröning, Georg, Senator von Bremen 3  
 Grunert, Senator 78  
 Grütznert, Friedrich 321,322  
 Grygiel, Henryk 317,318  
 Günthel, Carl Adalbert 115  
 Gusak,Sererine 323  
 Gusowka,Jatwiga 323  
 Haar, Johann Hinrich 39,41.42  
 Hackmack, Hans 330  
 Hagen, Gottfried 151  
 Hahndorf & Wucherpfennig 239  
 Haltermann, Senator 80  
 Harjes, Johann Friedrich 184  
 Harjes. Emma 185  
 Harmsen, Gustav W. 330  
 Harris, Arthur 322  
 Hayungs, Anna 290,291,320  
 Hayungs, Hans 291,292,320  
 Hayungs, Johann Christoph 289,291  
 Heckmann, Heinz 228  
 Heineken, Christian Abraham, Bremer Ratsherr und  
 Bürgermeister 3, 5  
 Heineken, Friedrich Alexander 151  
 Heineken, Philipp 104  
 Helms, Heinrich 383,385,387  
 Herbert, Ullrich 297,301  
 Hildebrand & Günthel 117,119,129,138,142,211,230,234  
 Hildebrand, Otto Wilhelm 115,  
 Hille, Johann 309  
 Himmler, Heinrich 321  
 Hincke, Fritz Heinrich 151  
 Hitchcock H.P. 258  
 Hitzegrad, Hermann Ferdinand Robert 269  
 Hoffmann, Karl-Heinz 94  
 Holler, Hermann 25,  
 Holler, Melchior 25,34,60  
 Hölscher, Werner 355  
 Hopf, Dr. Friedrich 313  
 Hopf, Dr. Friedrich 81,86,341  
 Horn, Detlef von 199  
 Horrocks, Brian Lieutenant General 326,327, 328  
 Huesden, Jan Jantz van 269  
 Iken, Clementine Antoinette 45,178  
 Iken, Dr. Arnold 12,13, 14,45,50,59  
 Iken, Friedrich Wilhelm, Senator 45  
 Iken, Justus Friedrich Wilhelm 12  
 Jansen, Hans 333,340  
 Jeffs, Captain Charles Richardson 186  
 Johnson, P.H. 258  
 Jordan, Johann Georg Fritz 72,73  
 Jurgens, Anton Paul 229  
 Jurgens, Emile 236  
 Jurgens, Rudolf 235  
 Juszezak, Janina 321  
 Juszezak,Janina 323  
 Kaisen, Wilhelm 288,330,380  
 Kalthoff. Albert 45  
 Kameier, Conrad 392,393  
 Kamm, Helene 321  
 Kerner, Manfred 409  
 Ketels, Stephan 10  
 Khuner, Emanuel 231,232  
 Kiechberg, Peter 264  
 Kieffer, Carl 234  
 Kirbitz, Bauunternehmer 44  
 Kirchner, Alex 66  
 Kittler, Erasmus 70  
 Klein, Benedikt 229  
 Kleinschmidt, Gustav 24  
 Klie, Dietrich und 249  
 Knapik,Viktoria 323  
 Knippe, Dr. Heinrich Theodor 14, 15, 16, 19,25,50  
 Köhne, Torsten 355  
 Kolbenschlag, Ruth 389,392  
 Kolbenschlag, Thomas 395,397  
 Kölle, Gottlieb Immanuel 89,90,93,95  
 Konitzky, Carl Louis 151  
 Kopka, Manfred 403  
 Korovnikow, Wladimir 320  
 Kosch, Heinrich 397  
 Koschnik, Hans 351  
 Köster 287  
 Krajewski, Hans 186  
 Kramer, Heinrich 404  
 Kreyenhopt, Adelheid 101  
 Kriéger, Louis 109,114,115

Krüder, Karl Heinrich Melchior 151  
 Krupp, Alfred 130  
 Kübler, Friedrich 109,114  
 Küchelmann, Hans 279  
 Kuleszynski, Sophia 323  
 Kurze, Peter 134, 141,149,172,256,264,265,283,  
 371,373,376  
 Kynast, Friedrich 55, 249  
 Lahrs, Johann 24, 44  
 Lahusen, Gebrüder 208  
 Lampe, Hanna 56,60  
 Lange, Adolf 243,247  
 Lange, Berend 58  
 Lange, Christian 58  
 Lange, Dr. Louis 387  
 Lange, Gerhard 242,243,247  
 Lange, Rolf Gerhard 243,246,337  
 Lathusen 15  
 Lentz, Richard Constanz Günther 289  
 Linke-Hoffmann-Werke (LHW) 163,164  
 Linne, Emma 45  
 Linne, Hermann Heinrich 45,46,52,178  
 Linne, Wilhelmine 46,47,111,178  
 Lisskiewicz, Janina 321  
 Lodders, Rudolph 134,149,256,257,258,260,  
 261,262,338,373,381  
 Loewe, Dr. Isidor 143  
 Loewe, Ludwig 104,143  
 Lohmann, Johann Georg 101  
 Lüdeck, Ludwig, 317  
 Lüdemann, Friedrich 321  
 MacMillan, Gordon Major General 328  
 Mansfeld, Albrecht von 2  
 Marazak, Zofia 323  
 Marcus, Siegfried 113  
 Mardfeld, J.F. 173  
 Maritschnigg, Ralf 162  
 Mattfeld, Johann Heinrich 387  
 Mattfeld, Klara 387  
 Matthias, Werner 77,80,81,83, 341,342  
 Mausolf, Andreas 103  
 May, Stanislaw 323  
 Maybach, Wilhelm 109,113  
 Mège-Mouriès, Hippolyte 229  
 Meier, Dr. Johann Daniel 43  
 Menken, Johann Heinrich 31,50  
 Mester, Hermann 330  
 Meyer, Dr. Volkhard 16  
 Meyer, Hans Sigismund 108-109,114,127,143,151, 166,  
 193,195,199,211,215,254  
 Meyer, Marcus 311,312  
 Meyer, Marcus 80,82  
 Meyer-Braun, Renate 333,340  
 Meyerdiercks, Elisabeth 101  
 Michaelsen, Stephan Cornelius 234,236  
 Michailowna, Olga 320  
 Michalkowski, i Cornelius von 101  
 Miller, Oskar von 68,69,70  
 Napoleon Bonaparte 3, 5  
 Napoleon III. 229  
 Naumann, Max 397  
 Neumann, Harro 380  
 Mittelviehhaus, Clemens 46  
 Mitzlaff, Erhard 413,414  
 Momberger, August 374  
 Mönnich, Johann 290  
 Monska, Katharina 323  
 Morschel, Theodor Siegfried 358, 363  
 Müller, Franz 313  
 Müller, Peter 404  
 Mohr, A.L. 235  
 Mohrschladt, Hermann 180  
 Niehus 316  
 Nölker, Max 394  
 Nolthenius 26  
 Nolting-Hauff, Wilhelm 330  
 Nullmeyer 134  
 Nyholm, Johannes Christoffer 92,94  
 Oeltjen, Johann 89  
 Oetgen, Heinrich 269,272,274,275  
 Oethen, Heinz 273,274  
 Oetken & Goedeke 270,272  
 Oetken, Hinrich 255  
 Oppermann, Otto 185  
 Palkowski, Michael 398  
 Panka, Stanislaw 323  
 Papendieck, Christoph Hellwig 65  
 Parizot, Franz Carl Nikolaus 46,111,168,178,193  
 Paul, Luise 243  
 Paulmann, Christian 330  
 Paulmann, Christian Schulsenator 186  
 Pavenstedt, Johann Eberhard 27  
 Pellenz, Richard 68,69  
 Peter I. von Brasilien 269  
 Petzet, Arnold 102,116,151  
 Pichet René, 173  
 Pieper, Dietrich 238,240  
 Pittmann, Peter 309  
 Plate, Geo Heinrich 101,114,142  
 Plate, Ludwig 94,95  
 Ploghöft, Hermann 145  
 Ploghöft, Hermann 215,216,219,221  
 Ploog, Erwin 387  
 Poos, Christian 22,23  
 Popall, Käthe 330  
 Poppe Friedrich Clemens 151  
 Poppe, Johann Hermann 34  
 Post, Liborius Diederich Bremer Bürgermeister 45  
 Prinz Heinrich (von Preußen) 125  
 Pusta, Alexandra 323  
 Ratgera, Genoveva 323  
 Rathjen 182,185  
 Reich, Georg 244  
 Reisser, Paul 68  
 Remmers, Remmer Ehnsten 24  
 Riedel, Heinz 300  
 Röben, Ewald 355  
 Rode, Heinz 404  
 Roeber, Hans 404

Roelfs, Heinrich 11 Rogonka, Helena 323  
 Roselius, Ludwig 281  
 Rosenbaum, Friedrich 399  
 Rössing, Gerhard Freiherr von 207  
 Rosskamp, Cornelius 409  
 Rosskamp, Henry 407  
 Rosteck, Rosemarie 401  
 Röver, Carl 263  
 Salzenberg, August Ludwig 69,70  
 Saukel, Fritz 297  
 Schackow, Heinrich Wilhelm 151  
 Schaecker 318  
 Schaecker 18  
 Scheel, Ernst 258  
 Schell, Adolf von 263  
 Schelle Junior, Heinrich Carl 24,43,44,45,50,51,62,  
 Schelle sen., Heinrich Carl 20,21,38,39,41,42,43,63  
 Schellenberger, Gebrüder 139,145,194,197,209-211,  
 220  
 Schellenberger, Gustav 209  
 Schellenberger, Richard Kilian 209  
 Schicht, Georg 235  
 Schindelhauer, Wilhelm 207,262, 371  
 Schindler, Melchior 14  
 Schminck-Gutavus, Christoph 321  
 Schneiker, Karsten 357  
 Schnell, Ferdinand 392  
 Schnell, Ferdinand, 270  
 Schomers, Manfred 352,353  
 Schrader, Georg 396  
 Schröck, Carsten 338,410-413  
 Schröder, Johann Friedrich 207, 208,254  
 Schubert, Hans 288  
 Schulze, Hans Richard 387  
 Schumacher, Dr. Isaak Hermann Albrecht  
 Landherr Rechts der Weser und Bürgermeister  
 20,29,33,35,37,42,56,62  
 Schumacher, Hinrich Georg 21  
 Schümann, Max 268  
 Schurich, Otto 281  
 Schürmann, Rainer 352,353  
 Schwarzkopf, Johann Wilhelm 20,21,38,39,41,62  
 Seekamp, Wilhelm 237,238  
 Sell, Gerhard M. 96  
 Semmler, Dr. Johannes 379,380  
 Siemens, Werner von 71  
 Sigmann, Walter 224  
 Sippel, Franz Wilhelm August 184  
 Spilker, Christian, 15  
 Spilker, Johann Gerhard 14, 15, 17, 18,19  
 Spitta, Theodor 330  
 Sporkhorst, August 188, 189,192,199,211  
 Spudijko, Maria 323  
 Stasing, Wanda 323  
 Steinbrecher, Chris 121,141,294,318,324,325,378,404  
 Stickelberger, Rudolf 277  
 Stieler, Karl 6  
 Stinnes, Hugo 110  
 Stöcker, Arthur 244  
 Strauß, Carl Wilhelm (Architekt) 167,168  
 Stridde, Walter H. 352,353  
 Stromberg, Anna Catharina Dorothea 14  
 Süchting, Fritz 77  
 Szäiska, Alexandra 323  
 Tank, Kurt 281,282,286,288  
 Tecklenburg, Wilhelm 109,147, 208,249,251,  
 253,254,262  
 Tettenborn, Karl von, General 6, 27,28  
 Thalenhorst, Carl 91,106,225  
 Theil, Emil 330  
 Theil, Emil Bausenator 186  
 Thienes, Otmar W. 404  
 Todt, Fritz (Organisation Todt) 266  
 Tomaschewska, Revania 323  
 Tonanskiewiez, Halina 323  
 Uchtmann, Branislawa 321  
 Ulrichs, Bartholomäus 21  
 Vagts, Erich 327,333  
 Vaupel, Martin 383,385,387,388  
 Vliet, Anton van der 234  
 Vogt, Kristina 357  
 Wagner, Hugo 209, 210  
 Waldmann jr., Fritz 240  
 Waldmann, Friedrich 237  
 Waldmann, Fritz Hermann 241  
 Waldmann, Horst 241  
 Walker, Brion C. 326,329  
 Waltjen, Carl 64  
 Wania, Hubert 71  
 Wark, Karl 226  
 Warwryniak, Janina 323  
 Weber, Christian 188  
 Wegner, Paul 268  
 Weidemann, Alex 221,223  
 Weigelt, Gerhard 308  
 Weyhausen, Albert Ernst 208  
 Wiegand, Christoph 101  
 Wiegand, Heinrich 9,10,48,67,73,100,101,102,103,104,  
 106,108,110,114,115,116,127,143,150,230,233  
 Wieslocka, Wanda 323  
 Wietecka, Czedawa 323  
 Wilhelmi, Carl 255,269,272, 389,392  
 Wilkens & Söhne 242,245,247  
 Wilkens, Dr., Bremische Bürgerschaft 70  
 Wilkens, Martin Heinrich 245  
 Winkel, Leo 286  
 Wittdorf, W. 182  
 Wohlers, Carl 182  
 Wojzek, Genefefa 323  
 Wolff, Peter Heinrich August 50,53  
 Wolters, Hermann 330  
 Woltmann, Manfred 112, 136,149,380  
 Woyeik, Janina 323  
 Wulf, Georg 280  
 Wulfken, Johann 179  
 Zarelska, Maria 323

## Literaturverzeichnis

- Allgemeine Automobilzeitung Nr. 46/1907
- Aschenbeck, Nils: Bremen 1860-1945, Ed. Temmen, Bremen 2002
- Bartels, Olaf (Hrg.): Rudolf Lodders - Schriften zum Neuaufbau 1946-1971. Schriftenreihe der Hamburger Architektenkammer. Hamburg 1989
- Beutin, Ludwig: Drei Jahrhunderte Tabakhandel in Bremen. Stuttgart 1937
- Bildband „Altbremen“. Weihnachtsgabe des H.M. Hauschild Verlags 1908
- Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte Heft 7: Bremen und NW-Deutschland am Kriegsende 1945 III
- Brockhaus´ Konversationslexikon in sechzehn Bänden 14. Auflage Bd. 11
- Brunn, Johann Heinrich von: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert (Motorbuch-Verlag Stuttgart 1972)
- Brunn, Johann Heinrich von: Ein Mann macht Auto-Geschichte. Der Lebensweg des Robert Allmers
- Buchenau, Franz, Die Freie Hansestadt Bremen und ihre Gebiete. Bremen 1862, im Nachdruck Bremen 2013
- Buck, Kurt, Auf der Suche nach den Moorsoldaten. Emslandlager 1933–1945 und die historischen Orte heute. 6. Auflage. Papenburg 2008
- Buttel, Friedrich Wilhelm: „Praktische Erfahrungen über Domsche Dächer Neubrandenburg 1842
- Christiansen, Jörn (Hrg) Bremen wird hell. 100 Jahre Leben und Arbeiten mit Elektrizität . Hauschild Bremen 1993
- Die Wahrheit“ Jüdische Wochenzeitschrift Wien, 20. Jahrgang 16. März 1934
- Die Welt“, Zentralorgan der Zionistischen Bewegung. Heft 46. Köln, 20. Nov. 1908 und Heft 47 27. Nov. 1908
- Drexel, Wiltrud u.a.: Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens. Heft 5: „Arbeit“ Teil 1, Zwangsarbeit, Rüstung, Widerstand 1931-1945. Universität Bremen o.J.
- Eberwein, Wilhelm, Jochen Tholan, Borgwards Fall. Steintor 1987
- Eckstein, Adolf Industrielle Vertreter Deutscher Arbeit in Wort und Bild“ Ad. Eckstein Verlag, Berlin 1916
- Eichholz, Dietrich, Geschichte der Deutschen Kriegswirtschaft, Gesamtausgabe S. 216. Akademie-Verlag, Berlin 1969
- Engelbertz, Susanne: Heimatgeschichtlicher Wegweiser zu Stätten des Widerstandes und der Verfolgung 1933-1945 Band 6 Bremen.
- Füßl, Wilhelm Oskar von Miller 1855–1934: eine Biographie, München: C.H. Beck, 2005
- Gremmler, Karl Theodor: Männer am Netz, Berlin 1939
- Gress, Gerhard. Verkehrsknoten Bremen. Von den Anfängen bis 1970/71 EK-VerlagFreiburg 2006
- Grützner, Friedhelm Die polnischen Zwangsarbeiterinnen der Großwäscherei Hayungs, Drakenburger Straße 36, als Teil der Polenversklavung in Bremen während des Zweiten Weltkrieges Schrift für die Ev. Auferstehungsgemeinde Bremen
- Hanke, Birgid Carl F.W. Borgward, Unternehmer und Autokonstrukteur, Verlag Delius Klasing
- Hendlmeier, Wolfgang Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte. Band I München 1981
- Herbert, Ullrich: Fremdarbeiter. Berlin/Bonn 1985
- Herbert, Ulrich, Geschichte der Ausländerbeschäftigung in Deutschland 1880 bis 1980. Saisonarbeiter, Zwangsarbeiter, Gastarbeiter, Berlin 1986
- Historisch Biographischen Blättern – Der Staate Bremen“ (Ecktein Biographischer Verlag Berlin 1906-11)
- Hitchcock, H.P. und Ph. Johnson; „The International Style, Architecture since 1922“ New York 1922
- Hoffmann, Karl-Heinz: „Ludwig Plate – herausragender Wasserbauingenieur. In: Ein Streifzug durch die Geschichte Bremens (Uni Bremen, Hrg. Günter Garbrecht)
- Hübschmann, Werner: Die Bedeutung von Prof. Kittler und seiner Schüler für die Entwicklung der Elektrotechnik. In: Horst Wessel (Hrsg.): Elektrotechnik im Wandel der Zeit. Berlin/Offenbach 1986
- Jansen, Hans /Renate Meyer-Braun; Bremen in der Nachkriegszeit S. 210 ff. Bremen 1990
- Kirchberg, Peter: Heeresmotorisierung, Schell-Programm und die Auto-Union, in: Kirchberg, Peter (Hrsg.): Vom Horch zum Munga. Militärfahrzeuge der Auto-Union, Bielefeld 2010
- Klöffler, Martin „Chausseebau in der Franzosenzeit 1811-1812“
- Knauf, Diethelm, Hastedt. Eine Geschichte in Bildern Schulmuseum Bremen Hg. Edition Temmen 2015
- Kubisch, Ulrich (Hrsg.): Borgward – ein Blick zurück auf Wirtschaftswunder, Werksalltag und ein Automythos. Elefanten-Press, Berlin 1984
- Kubisch, Ulrich : Hans-Lloyd Automobilbau Bremer Verlagsgesellschaft. 1986
- Kurze, Peter Carl F. W. Borgward Automobilwerke – Wirtschaftswunder im Großformat. Verlag Peter Kurze, Bremen 2003
- Lampe, Hanna: Die Dörfer Hastedt und Schwachhausen. Verlag Heinrich Döll, Bremen 1981
- Lehe, Erich von, Grenzen und Ämter im Herzogtum Bremen, Göttingen 1926
- Linz, Harald H., Halwart Schrader: Die Internationale Automobil-Enzyklopädie. United Soft Media Verlag, München2008
- Lodders, Rudolf Vortragsentwurf S. 1f in: Rudolf Lodders: Bilderbuch eines Architekten. Bauten 1931-1961. Hrg..Freie Akademie der Künste Hamburg 1961
- Mausolf, Andreas / Wilhelm Esmann: Bremer Straßenbahnen 1892–1992 – 100 Jahre elektrischer Linienbetrieb. Europäische Bibliothek, Zaltbommel 1992
- Mercedes-Benz AG: Benz & Cie (Hrsg.). Zum 150. Geburtstag von Karl Benz. Stuttgart, 1994
- Meyer, Marcus: ...uns 100 Zivilausländer umgehend zu beschaffen. Zwangsarbeiterbei den Bremer Stadtwerken. Bremen 2002
- Miesegaes, Carsten: Chronik der freyen Hansestadt Bremen Teil 3. (1833)
- Mitzlaff, Erhard Künstler, Christ und Pazifist“ Hrg. Kulturkirche St. Stephani Bremen (2016)

Neumann, Harro, Peter Kurze: 100 Jahre Automobilbau in Bremen – Die Hansa-Lloyd- und Borgward-Ära – 1906 bis 1961. Verlag Peter Kurze, Bremen 2007,

Petzet, Arnold Hrg.: Heinrich Wiegand, ein Lebensbild. Bremen 1932

Poten, Bernhard von: Tettenborn (ADB). Band 37, Duncker & Humblot, Leipzig 1894

Rathjen, Wilhelm D. Hastedt. Wie es früher einmal war. 3 Bände Rathjen Hr. Bremen 1986

Rathjen, Wilhelm D., Angelika Timm, Anne Dünzelmann: Hastedt- ein Dorf wird zum Stadtteil. H.M. Hauschild Bremen 1990

Scheffler, Helmut: Soldaten Napoleons im Raum Schermbeck. Selbstverlag, Schermbeck 1983

Schminck-Gustavus, Christoph U. Bremen kaputt, Edition Te,,em2008

Schwarzwälder, Herbert Geschichte der Freien Hansestadt Bremen in 3 Bänden. H. Christians Verlag Hamburg 1985

Seherr-Thoß, Hans Christoph Graf von: Loewe, Isidor. In NDB. Band 15, Duncker & Humblot, Berlin 1987,

Sell, Gerhard M. Das Weserwerk, ein Flußkraftwerk in Bremen Seite 12. Verlag H.M. Hauschild, Bremen 1988

Sport im Bild 1910 bis 1920 (Österreichische Nationalbibliothek Archiv

Stadtwerke Bremen AG Hrsg Sonderschrift „60 Jahre Elektrizitätsversorgung in Bremen“ 1953

Stadtwerke Bremen AG Hrsg Kraftwerk Hastedt. Ein Beitrag zur Strom- und Fernwärmeversorgung Bremens Hauschild 1990

Steinbrecher, Chris 111 Jahre Kraftwerk Hastedt: Block 14 swb (Hrg) Bremen2018

Suhr, Elke: Die Emslandlager. Die politische und wirtschaftliche Bedeutung der emsländischen Konzentrations- und Strafgefangenenlager 1933–1945. Verlag Donat & Temmen, Bremen 1985 Hrg.

Thalenhorst, Carl Bremen und seine Bauten 1900-1951, S. 34. Verlag Carl Schünemann, Bremen o.J.

Thiel, Reinhold: Focke-Wulf Flugzeugbau. Verlag H.M. Hauschild, Bremen 2011

Wachsmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau, Berlin 1932: „Bauten der Industrie, Architekt Rudolf Lodders“ Seite 1-8, Text und Bilder

Wania, Hubert: 30 Jahre Bremen 1876-1906. Seite 106 Schünemann Verlag Bremen 1906

Weniger, Andrea: Die Bildergalerie von F.A. Dreyer in Bremen von 1817 in: Bremisches Jahrbuch Bd. 96 von 2017 Zentralblatt der Bauverwaltung Bremen Nr. 90 vom 9. November 1910