

**Der Norddeutsche Lloyd**  
**Das Jubiläum des NDL im Jahre 1907**  
**Dietrich Schäfer und Heinrich Wiegand**  
**Ein Beitrag zur Bremer Wirtschafts- und Kulturgeschichte**





Hans Kloft und Lars U. Scholl (Hrsg.)

# Der Norddeutsche Lloyd

**Das Jubiläum des NDL im Jahre 1907**  
**Dietrich Schäfer und Heinrich Wiegand**

Ein Beitrag zur Bremer Wirtschafts-  
und Kulturgeschichte

**Mit 66 Abbildungen**

Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 2023 – 2024

Edition Falkenberg

**Gedruckt mit freundlicher Unterstützung  
der Wolfgang und Ursula Braun Stiftung zu Bremen**

Titelbild: © gemeinfrei

Firmenwappen über dem Eingang des ehemaligen Lloyd-Gebäudes für die Gepäckabteilung am Bremer Hauptbahnhof. Links davon der antike Meeresgott Poseidon, rechts der antike Gott des Handels Hermes.

1. Auflage 2025

Das Copyright © liegt bei den Autoren und  
der Edition Falkenberg, Bgm.-Spitta-Allee 31, 28329 Bremen

[produktsicherheit@edition-falkenberg.de](mailto:produktsicherheit@edition-falkenberg.de)

ISBN 978-3-95494-354-8

ISSN 0447-2624

[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Außerdem behält sich der Verlag die Verwertung des urheberrechtlich geschützten Inhalts dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

# Inhalt

- 6     Einleitung**
- 12    Das Fest des Norddeutschen Lloyd und die Presse**  
Hans Kloft
- 28    Dietrich Schäfer – ein Historiker zwischen Wissenschaft  
und Politik**  
Hans Kloft
- 58    J. H. Ch. Wiegand, der Norddeutsche Lloyd und die Wirtschaft**  
Lars U. Scholl
- 96    Deutschland, Bremen und der Norddeutsche Lloyd**  
Dietrich Schäfer
- 122   Nachwort**  
Hans Kloft
- 131   Anhang**  
Bibliografie  
Bildnachweis  
Autoren

# Einleitung

Deutsche Städte haben sich bis in die Gegenwart hinein über bedeutende Industrieanlagen definiert, die sie weit über das Stadtbild hinaus geprägt haben. Man denke an Stuttgart und Daimler, an Leverkusen und Bayer, an Ludwigshafen und die BASF, um geläufige Beispiele aus der Auto- und der Chemischen Industrie zu geben. Man darf, wenn man auf vergangene Zeiten zurückschaut, dem Norddeutschen Lloyd durchaus eine vergleichbare Rolle für Bremen und besonders Bremerhaven zusprechen, ohne von einem Alleinstellungsmerkmal reden zu wollen.

Die umfassende Bedeutung für einen Standort wird Zeitgenossen und Nachgeborenen dann meist schmerzlich bewusst, wenn Betriebe sich einschränken, umstrukturieren oder auch ganz schließen müssen. Die Geschichte des Stadtstaates Bremen kann in der jüngeren Zeit mit eindrucksvollen Beispielen aufwarten. Das Ende des Bremer Vulkan 1995/1996 wurde vor Ort als Ende einer Ära empfunden. Die weitgehende Schließung der Bremer Wollkämmerei im Ortsteil Blumenthal zeitigte Nachwirkungen im gesamten Bremer Norden. Die Beendigung der ehemals so blühenden Tabakindustrie wird der Bremer Öffentlichkeit zurzeit wieder bewusst an der baulichen Umstrukturierung des sogenannten Tabakquartiers in Woltmershausen, wo auf ehemaligem Industriegelände zeitgemäße urbane Formen erprobt werden.

## I.

Industriekonjunkturen haben, um einen Gemeinplatz anzusprechen, ihre Hochs und ihre Tiefs, deren Gründe nur zum Teil an ihnen selbst liegen. Sie folgen in aller Regel den allgemeinen Entwicklungstrends in der Politik, in Wirtschaft und Gesellschaft.

So gehört die Gründung des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1857 und »sein Aufstieg zur Größe« (Ostersehlte) bis zum Ersten Weltkrieg zentral in das Zeitalter der Industrialisierung, die das 19. Jahrhundert entscheidend prägte (North 2005). Der Erfolg des Norddeutschen Lloyd beruhte auf Voraussetzungen und Möglichkeiten, die an der Zeit waren:

- Die Ausweitung der Schifffahrt und des Seehandels, verbunden mit der Tendenz, kleine Gewerke und Betriebe zu größeren effektiven Einheiten zusammenzulegen;
- die Zunahme wirtschaftlicher Interessen in Amerika und im asiatischen Raum, die auch einer aufkommenden Touristik zugutekam;
- die Ausweitung einer binnenstaatlichen Mobilität zu Wasser und zu Lande, die durch den Eisenbahn- und Kanalbau gefördert wurde;
- die Bereitstellung und Sicherung der notwendigen Kapitalien, für die eigens gegründete Aktiengesellschaften verantwortlich waren;
- der Bau technisch moderner und großer Schiffstypen, für die leistungsfähige Werften mit dem entsprechenden Personal benötigt wurden, man denke an den Vulkan in Stettin und die Schichau Werft in Danzig.

Zu den technischen und organisatorischen Entwicklungen kamen bedeutende soziale Veränderungen, welche die Industrialisierung tief beeinflussten. Ein neuer Charakter von Arbeit und Beschäftigung machte die Formierung einer Arbeiterschaft, einer Arbeiterklasse, erforderlich, die mit gewaltigen Problemen einhergingen, welche als soziale Frage das 19. Jahrhundert bestimmten.

Der Entrepreneur, ein neuer Unternehmertyp, verband kaufmännisches Gespür mit unternehmerischem Organisationstalent, und eine finanzielle Risikobereitschaft mit Augenmaß bildete die Grundlage des wirtschaftlichen Aufschwungs. In diesem Sinne darf man den Gründer der Norddeutschen Lloyd H. H. Meier als einen norddeutschen Vertreter einer für das 19. Jahrhundert typischen Wirtschaftsgesinnung bezeichnen, der ein richtiges Gespür für die Chancen seines Produktes auf dem Markt besaß. Dass Kommunikation, Waren und Personenverkehr Länder und Erdteile einander näherbringen werden, davon war er wie viele seiner Mitstreiter und Nachfolger tief überzeugt. Es war eine große Herausforderung, den erwarteten Bedarf gerade auch im Hinblick auf exquisite Seereisen eines arrivierten Bürgertums in Schiffskapazitäten umzurechnen und dies angesichts einer starken Konkurrenz über Jahrzehnte erfolgreich umzusetzen. Die Aufgabe hat der Norddeutsche Lloyd in bewundernswerter Weise geleistet. Das festliche 50-jährige Firmenjubiläum im Jahre 1907 konnte eine stolze Bilanz vorweisen, die in der Öffentlichkeit Herkunft und Zukunft des Unternehmens zu verbinden wusste und in dem imposanten neuen Verwaltungsgebäude sichtbaren Ausdruck fand.

## II.

Das Fest im Jahre 1907 bedeutet zweifellos einen Höhepunkt in der Firmengeschichte, der 2007 nach 150 Jahren in einer gewandelten Zeit auch in den Publikationen einen bemerkenswerten Nachhall erfuhr. Das Focke Museum in Bremen und das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven veranstalteten Sonderausstellungen, die durch eine eigene Publikation wissenschaftlich untermauert wurden (Peters 2007), begleitet vom ehemaligen Direktor des DSM Prof. Dr. Lars U. Scholl, der in unserem Zusammenhang eine Würdigung von Heinrich Wiegand beisteuert. Im gleichen Jahr (2007) veröffentlichte Christian Ostersehlte im Bremischen Jahrbuch unter dem Titel »Soll und Haben« einen wirtschaftsgeschichtlichen Blick auf den NDL (1857–1970), der



wirtschaftliche Krisen nicht aussparte und in dankenswerter Weise auch die gewaltige Sekundärliteratur einzubinden wusste.

Der NDL verdankte, wie man mit Recht hervorgehoben hat, sein Ansehen in Deutschland und in der Welt einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit, einer »virtuos gehandhabten Public Relations«, wie der Vorstandsvorsitzende der Hapag-Lloyd AG Michael Behrendt schrieb. Schiffe wurden als Werbeträger einbezogen. Künstlerisch gestaltete Plakate wussten über Jahre ein gutbürgerliches Publikum anzusprechen (Reedereigeschichte im Plakat 2007).

Der NDL legte großen Wert auf gute Beziehungen zur Presse und lieferte Material für eine kontinuierliche Berichterstattung: Gleichsam ein Heimspiel in der Hansestadt, das viele Leser erreichte.

### III.

Aber es gab eben auch die Verbindung zur Wissenschaft und zur Politik, wofür der Name Dietrich Schäfer (1845–1929) stehen darf. Schäfer, in Bremen in ärmlichen Verhältnissen geboren und vom Gründer H. H. Meier finanziell unterstützt, galt um 1900 in Deutschland als d e r Fachmann für Seefahrtsgeschichte, hatte Grundlagenforschung zur mittelalterlichen Hanse geleistet und sah in den modernen Großreedereien Hapag und Lloyd zeitgemäße Fortsetzungen einer deutschen Sendung zur See. Die Suche nach einer historischen Kontinuität führte Schäfer zu einer stark nationalistischen Auffassung, für die er besonders im Ersten Weltkrieg eintrat und viele Widersacher auf den Plan rief. Bei aller fragwürdigen Aktualisierung blieb ihm die historische Verortung wichtig und zentral, die eine Auseinandersetzung mit Person und Werk nach wie vor lohnend macht.

Die von ihm ins Leben gerufene H.-H.-Meier-Stiftung (vgl. S. 49) unterstützte den wissenschaftlichen Nachwuchs. Schäfers Schüler Friedrich Hardegen, der 1905 von ihm in Berlin promoviert wurde, verfasste eine immer noch wichtige Biografie über den Gründer des Norddeutschen Lloyd, eine mittelbare Würdigung des großen Mannes und Mäzens, dem Schäfer so viel zu verdanken hatte.

»Männer machen Geschichte«, dieser Leitsatz einer vergangenen historischen Zunft ist aus vielen Gründen mit Recht in Verruf geraten; dass aber historische Prozesse durch besondere Individuen – Männer wie Frauen – ihre spezifischen Konturen erhalten können, darf man nicht in Abrede stellen. In diesem Sinne ist Heinrich Wiegand, der bedeutendste Nachfolger Meiers, der als Generaldirektor im Rahmen der Firmenpolitik dem Festjubiläum von 1907 seinen Stempel aufdrückte, in unsrem Rahmen unverzichtbar. Auf ihm ruhten in der Hauptsache die organisatorischen und gesellschaftlichen Verpflichtungen des Festes. Es war Wiegands Plan, das neu zu errichtende Verwaltungsgebäude zu einem repräsentativen Ausdruck von Weltgeltung und Bremer Tradition zugleich zu machen: Ein Monument der Bremer Baugeschichte, das leider dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer fiel. Auf Wiegands Anordnung geht die moderne kunsthandwerkliche Innenausstattung der Luxusdampfer zurück, die in Bremer Werkstätten gefertigt wurden. Ihm verdankt die Wirtschaftsentwicklung Bremens und des Unterweserraumes entscheidende Impulse. Er war in jeder Hinsicht eine tatkräftige, weit vernetzte und denkwürdige Persönlichkeit, dessen früher Tod in Bremen tief betrauert wurde.

Es ist Absicht dieser kleinen Abhandlung, die verschiedenen Aspekte, die den Norddeutschen Lloyd und seine Festivität im Jahre 1907 prägten, zu verdeutlichen und anschaulich zu machen.

Die örtliche Presse hatte Stadt und Bevölkerung in die Festtage eingebunden, eine reiche, wichtige und vielfach unterschätzte Quellengattung, deren Pflege und Beurteilung in Bremen eine anerkannte Tradition besitzt.

Dieses Jahrbuch der Wittheit versteht sich als Beitrag zur Wirtschafts- und Kulturgeschichte Bremens, die sich vielfältig überlappen. Die biografischen Skizzen zu Wiegand und Schäfer werden ergänzt durch dessen schöne Würdigung zum Jubiläum, die den NDL historisch und aktuell verortet. Als Privatdruck geplant wird er hier zum ersten Mal einer größeren Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

So ist an dieser Stelle vielen Institutionen und Personen zu danken, welche unsere Publikation ermöglicht haben. Auf die finanzielle Unterstützung des Bremer Senates bei der Edition des Jahrbuches durfte die

Wittheit weiter bauen. Die Veröffentlichung hat mit einer großzügigen Spende die Wolfgang und Ursula Braun Stiftung ermöglicht. Hinzu kam dankenswerterweise ein Druckkostenzuschuss des Bremer Arbeitgeberverbandes. Die einschlägigen Quellen im Staatsarchiv und in der Staatsbibliothek wurden uns bereitwillig zur Verfügung gestellt. Ohne die Hilfe von Claudia Haase in der Universität und von Karin Gozzi in der Wittheit hätte das Manuskript nicht umgesetzt werden können. Bei der Bildauswahl hat wie auch in der Vergangenheit Peter Heinitz mit Rat und Tat geholfen. In bewährter Zusammenarbeit wurde das Manuskript von der Edition Falkenberg zum Druck gebracht. Ihnen allen sind wir zu großem Dank verpflichtet.

Unsere Publikation erscheint 100 Jahre nach der Gründung der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft, der späteren Wittheit. Sie hatte sich 1925 zum ersten Mal mit einem Vortrag über Bürgermeister Smidt von Theodor Spitta der Bremer Öffentlichkeit vorgestellt. Wie damals versucht sie, wichtige Aspekte einer Bremer Geschichte zu bündeln, die ihre Aktualität nicht verloren haben.

Wir hoffen auf eine zahlreiche und interessierte Leserschaft.

Bremen im Frühjahr 2025

Hans Kloft  
Lars U. Scholl

Hans Kloft

# Das Fest des Norddeutschen Lloyd und die Presse

## I.

Am 20. Februar 1907 feierte der Norddeutsche Lloyd sein 50-jähriges Jubiläum, eine Erfolgsgeschichte in der maritimen Entwicklung Deutschlands, die in der Presse weit über Bremen hinaus gewürdigt wurde.

Die »Bremer Nachrichten« publizierten am Mittwoch, den 20. Februar 1907, einen Sonderdruck zur Geschichte und Gegenwart des Unternehmens und berichteten bis Sonntag kontinuierlich über die Feierlichkeiten. Über die »Persönlichkeiten in Politik und Wirtschaft«, die eingeladen waren, über die Tafelreden, über die große Resonanz der Bevölkerung. »Unser Lloyd«, titelten die Bremer Nachrichten am 21.2.:

*»In den Straßen um das Lloydgebäude herum war es bis in den späten Abend schwarz vor Menschen.«*

Es schien eine glückliche Fügung, dass Wilhelm II. bei seiner Rückkehr vom Marinestützpunkt Wilhelmshaven nach Berlin am 23.2. in Bremen Station machte. Der Besuch bot den Zeitungen Gelegenheit, die maritime Politik des Kaisers lobend hervorzuheben, nicht ohne die Verdienste der eigenen Heimatstadt ins rechte Licht zu setzen.

*»Kühner Wagemut und urgermanische Unerschrockenheit verschafften der Hansa einen Glanz, deren Strahlen noch heute aus der Geschichte zu uns herüber leuchtet.«* (BN 23.02.1907, 2).

Die Trias von Hanse, Bremen und Norddeutschem Lloyd verband in erwünschter Form Geschichte, Region und Ökonomie, unterstützt von

einem Schuss ethnischem Nationalstolz, eine Interpretation, die nicht auf die Presse beschränkt war.

Das Lloyd-Jubiläum wurde bewusst inszeniert als Demonstration in mehrerer Hinsicht: Als Werbung für die zivile Schifffahrt und eine militärische Flottenpolitik, die in der Gestalt des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes Admiral von Tirpitz ihren Fürsprecher fand; als Werbung für den Standort Bremen und als Möglichkeit für die Honoratioren und die Bevölkerung Bremerhavens, an den Feiern teilzunehmen. Die Würdigung des Generaldirektors Heinrich Wiegand in Bremerhaven schließt mit einem Hoch auf Kaiser und Reich.



Bremer Nachrichten vom  
23.2.1907

In Bremerhaven fanden sich, wie die Zeitung weiter berichtete, 2.000 Menschen zu einem Fackelzug zusammen. Wiegand war es ein Anliegen, die Leistung der Beamten und Arbeiterschaft in Bremerhaven besonders hervorzuheben:

*»Mit solchen Männern werden wir weiter arbeiten, kämpfen und siegen. Stimmen Sie ein in den Ruf: Bremerhaven hoch, hoch, hoch!«*

## II.

Der Sonderdruck, den der Verlag Carl Schünemann im Februar 1907 für die Weserzeitung und die Bremer Nachrichten herausgab und der aus der Feder von Wilhelm Ehlers stammte, ist in mehrerlei Hinsicht ein interessantes Dokument: Er schildert das halbe Jahrhundert Bremer Schifffahrtsentwicklung als Erfolgsgeschichte, nicht nur für die Stadt, sondern für das gesamte Reich. Der Erfolg konnte sich nach vielen Jahren harter Arbeit, die auch Rückschläge zu verkraften hatte, sehen lassen: In der Präsentation einer leistungsfähigen Flotte, die sich gegen nationale und internationale Konkurrenz zu behaupten wusste und deren Wert 1906 auf etwa 160 Mio. Mark geschätzt wurde. Das Firmenkapital war auf 125 Mio. Mark zu veranschlagen. Das Unternehmen setzte nicht nur 22.000 Arbeiter (davon 12.000 als Flottenbesatzung) in Lohn und Brot. Eine von der Firma eingerichtete sogenannte Wohlfahrtskasse unterstützte Seeleute, Witwen und Waisen und war zur Zeit des Jubiläums mit ca. 5 Mio. Mark fundiert. Sie flankierte so die staatliche Sozialpolitik, die in der kaiserlichen Botschaft ab 1881 durch Bismarck auf den Weg gebracht worden war.

Es verwundert wenig, dass die bürgerliche Presse Bremens zum Jubiläum ein weithin zutreffendes, aber eben auch geschöntes Bild des Unternehmens zeichnete und die Krisen, die es in der Firmengeschichte durchaus gab (vgl. Ostersehlte), herunterspielte. Sie sang das Lob der leitenden Männer von H. H. Meier, Ed. Crüsemann, H. G. Lohmann, Geo Plate und vor allem von Heinrich Wiegand, der den Lloyd und damit vor allem die Stadt Bremerhaven geprägt hatte.





Der Norddeutsche Lloyd – das Jubiläum; Sonderdruck des Verlages Carl Schünemann zum 20. Februar 1907

Selbst die sozialdemokratische Bürgerzeitung vermeldet am 22. Februar 1907 die beeindruckende Zahlenbilanz. Sie mahnte aber zugleich ein Koalitionsrecht und bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Arbeiterschaft und der kleinen Angestellten an. Auch ihnen werden die großen Profite der Gesellschaft verdankt.

22 000 Menschen beschäftigt der Lloyd, davon entfallen auf die gegenwärtig 878 Schiffe mit 764 441 Brutto-Registertons und 676 670 Überbesetzte zahlende Flotte mehr als 12 000 Mann Besatzung. In der Flotte sind etwa 160 Millionen Mark angelegt. An Treibstoff wurden 1906 für etwa 15 Millionen Mark verbraucht. Der Gesamtverbrauch an Kohlen auf den Dampfern betrug 1906 1 450 000 t. im Werte von etwa 23 Millionen Mk. An Fracht wurden 1906 3 837 847 tcm befördert; Passagiere 1906 449 248, seit der Gründung 3 977 884 Personen. In den 70er Jahren wurde die später auf alle Lloydangestellten ausgedehnte Seemannskasse ins Leben gerufen, später traten eine Blumen- und Wollenkasse und die „Elisabeth-Wiegand-Stiftung“ hinzu. Das Gesamtvermögen dieser Kassen betrug am 31. Dezember 1906 4 916 187,80 Mk. An die Mitglieder sind seit dem Bestehen der Kassen im ganzen 4 666 084,70 Mk gezahlt worden.

Vergeden aber haben wir nach einer Zusammenstellung gesucht, wie hoch sich die Gesamtgewinne der Lloydaktionäre in diesem halben Jahrhundert beßieren. Warum hat man diese Zahlen wohl nicht irgendwo in den aus Anlaß des Jubiläums erschienenen Druckschriften angeführt?

Vor fünf Jahren, im Jahre 1902, errichtete sich der Lloyd eine Maschinen- und Armaturenfabrik, in der heute an die 1000 Arbeiter beschäftigt sind. Zu bedauern ist nur, daß die dort herrschenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse manches zu wünschen übrig lassen und nicht selten schon in der Öffentlichkeit kritisiert werden mußten.

Uebrigens — man weiß nur zu genau, daß über so manches beim Lloyd die niederen Angestellten, Seeleute, Arbeiter der bescheidenen Meinung sind, es könnte nicht nur, nein es sollte damit besser bestellt sein. So z. B., daß das Koalitionsrecht durchaus geachtet werden mußte; Vorkommnisse, vor nicht allzulanger Zeit und noch gut in Erinnerung, beweisen aber, daß es nicht immer der Fall ist.

Als Wunsch zum 60jährigen Jubiläum des Lloyd, das jetzt gefeiert worden ist, könnte man den Wunsch aussprechen, daß die Verwaltung darauf bedacht sein möchte, den Lloyd in betreff der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der unteren Angestellten, Seeleute, Arbeiter zu einem durchaus muster-giltigen Institut zu gestalten. Wären denn die großen Profite, die die Gesellschaft abwirft, möglich, ohne diese Kategorie von Unterangestellten?

Der Bericht der  
Bürgerzeitung vom  
22. Februar 1907

Den Bogen zum Deutschen Reich schlug am Schluss des Sonderdruckes ein Zitat des Prinzen Heinrich von Preußen aus dem Jahre 1900:

»Der Lloyd ist die feste Brücke für das Deutschtum, die deutsche Zivilisation und das deutsche Ansehen in der Welt.«



So wird das Fest des Lloyd zu einem nationalen Ereignis hochstilisiert, das nicht zuletzt der regionalen Bevölkerung als Sinnstiftung dienen sollte. Die Bremer Nachrichten hatten im Vorfeld schon am 19. Februar die entsprechende Order ausgegeben.



### III.

Einer Repräsentation im ganz großen Stile dienten dabei glanzvolle Festivitäten, von denen ein großes Galadiner an Bord des Dampfers Kaiser Wilhelm II. in Bremerhaven am 22. Februar mit der Aufzählung der Honoratioren und den auswärtigen Glückwünschen sowie den obligatorischen Ordensverleihungen der Feier die nationale Bedeutung gab. Der Repräsentation in Bremen selbst diente die feierliche Grundsteinlegung des neuen Verwaltungsgebäudes in der Papenstraße am 20. Februar, das von dem Architekten Johann Poppe in ähnlicher Manier gestaltet werden sollte wie das wenige Jahre zuvor von ihm erbaute Verwaltungsgebäude der Baumwollbörse (1902): historisierend, die Renaissance beschwörend und überladen, so erscheint es uns heute. Die wuchtige, auf Eindruck angelegte Außenfassade verdeckte im Inneren eine funktionale, moderne Technologie, ohne die deutsche Großunternehmen nicht konkurrenzfähig waren.



Postkarte zum Jubiläum

Für die Hansestadt war der Lloyd-Bau ein Ereignis. Das Bremer Tageblatt vom 23. Februar 1907 brachte einen ausführlichen Artikel mit einem Bild über die festliche Grundsteinlegung des imposanten Verwaltungsgebäudes, das im Äußeren wie im Inneren programmatischen Charakter besitzen sollte. Allegorien stehen für die fünf Erdteile und repräsentieren in gleicher Weise Industrie, Handel, Gewerbe, Kunst und Wissenschaft. Das Vestibül schmückt ein Modell des Kaiser-Friedrich-Denkmals, das der berühmte (und umstrittene) Berliner Künstler Louis Tuaillon geschaffen hatte und dank der finanziellen Unterstützung Franz Schüttes 1905 in Bremen Aufstellung fand (Thiel III, 181ff.). Der Norddeutsche Lloyd hatte sich, wie es wenige Jahre später in einer Monografie hieß,

*»ein glänzendes Bauwerk geschaffen, das neben den in ihrer Art unübertroffenen ehrwürdigen Bauten des Mittelalters als der mächtigste und der imposanteste neuzeitliche Profanbau Bremens anzusprechen und zu würdigen ist«* (Poppe-Ehlers 1912, 46).

Der imposante Turm wetteiferte mit den christlichen Kirchtürmen der Stadt und rief mittelalterliche Burgen in Erinnerung – eine charakteristische städtische Chiffre bis in den Zweiten Weltkrieg hinein. So bot das Jubiläum Gelegenheit, den regionalen Stellenwert des Lloyd und seine ökonomische wie politische Bedeutung in Deutschland und in der Welt sichtbar zu machen.

#### IV.

Die Bindung Bremens zum hohenzollerischen Kaiserhaus, besonders zu Wilhelm II., ist schon oft thematisiert worden (Brinkhus). Der dekorativste Dampfer des Lloyd trägt seinen Namen, auf der Feier am 22. Februar vertritt den Kaiser sein Sohn Prinz Friedrich Wilhelm, dessen Namen ein weiteres Schiff des Lloyd tragen wird. Wilhelm II. machte am 24. Februar wie so oft auf seinem Weg von Wilhelmshaven nach Berlin in Bremen Station, besuchte den Ratskeller und verweilte einige

Zeit beim Rheinwein im Kreise von *Senatus Populusque Bremensis*. Die ursprünglich auf Rom bezogene Hoheitsformel machte sich die Hansestadt seit der beginnenden Neuzeit gern zu eigen. *Das Volk* repräsentierte im Zeitungsbericht ein Bremer Original:

*»... Lise oder eigentlich Frau Plaster, wohnhaft in der Hemmstraße, eine frische, resolute Matrone, die als Marketenderin die Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 mitgemacht hat, und deren Brust bedeckt ist mit einer Reihe von Orden und Ehrenzeichen. Sie trägt unter anderem die Schlachtspangen von Orleans, Loigny-Poupry, Metz, Colombey und Paris. Unsere alte Marketenderin lässt es sich nicht nehmen, jedes Mal, wenn der Kaiser nach Bremen kommt, ihm ein großes, geschmackvolles Bouquet zu überreichen.«*

Der Satzesatz des Artikels: *»Heil dem Kaiser, Segen auf seine Arbeit und unsere im Dienste des Vaterlandes«* unterstreicht noch einmal deutlich, worauf es der Zeitung ankam: Der Kaiserbesuch im Anschluss an das Lloyd-Jubiläum beförderte die gegenseitige Loyalität, die dem Herrscher ebenso dienlich war wie den Bürgern bzw. »den Untertanen«, den Kommunen und Gesellschaften. Es war eine Inszenierung, auf die beide Seiten angewiesen waren und welche durch die bürgerliche Presse befördert und akzentuiert wurde. Für Wilhelm II., den »Reisekaiser«, sind Ablauf und Stationen seines Bremaufenthaltes am 23. Februar 1907 vom Protokoll sorgfältig vorgeplant. Er spricht mit Angehörigen des Senates, lässt sich vom Vorstand des NDL über das Jubiläum genau berichten, besucht das neue Sparkassengebäude und wird vom Bürgermeister Marcus und den Senatoren Pauli und Lührmann standesgemäß verabschiedet, ehe er im Bahnhof den *Hofzug* nach Berlin besteigt.

So wurde das Jubiläum des Lloyd in die Rituale eines normalen kaiserlichen *adventus* eingepasst, die Ankunft des Herrschers, die bei aller Normalität die ursprüngliche Funktion der Huldigung nie ganz verloren hat.

## V.

Aber es sind nicht nur Berlin und Preußen allein, die in die Feiern einbezogen werden. Der Initiative Wiegands war es gelungen, eine Zweigniederlassung der Münchener Werkstätten (den Vereinigten Werkstätten für Kunst im Handwerk) in Bremen zu gründen, die den handwerklichen Innenausbau der Schiffe nach zeitgemäßen künstlerischen Maßstäben durchführen sollten. Das Bremer Tageblatt vom 21. Februar 1907 versprach sich davon einen Aufschwung des Bremer Kunsthandwerks, eine zukunftsweisende Beschäftigung für *Bremer Künstler, Bremer Handwerker und Bremer Arbeiter*, endlich die Aussicht, deutschem Kunstgewerbe in der Welt wieder Ansehen verschaffen zu können. Der Norddeutsche Lloyd wächst insgesamt so in die Rolle eines *Kulturförderers deutscher Geistesart* hinein, der das nationale Deutschtum regional untermauern soll. *Der Norddeutsche Lloyd und Bremens künstlerische Zukunft*, so titelt das Bremer Tageblatt vom 24. Februar 1907 und weist damit dem Unternehmen eine Verpflichtung zu, die weit über die Ökonomie hinausgeht.

Die Übertragung kunstgewerblicher Initiativen aus München in den Norden mag mit dafür verantwortlich gewesen sein, dass der Prinzregent von Bayern Luitpold den Generaldirektor des NDL Heinrich Wiegand für seine Verdienste besonders auszeichnete und ihm den »Königlichen Verdienstorden vom Heiligen Michael 2. Klasse mit Stern« verlieh. Gleichzeitig überbrachte der bayerische Generalkonsul dem Norddeutschen Lloyd »die herzlichsten Glückwünsche seiner Regierung« (BN 22. Februar 1907).

Die Presse macht das Jubiläum des NDL im Reich bekannt. König Friedrich August von Sachsen sendet Glückwünsche ebenso wie der Großherzog von Oldenburg, der Lübecker und der Hamburger Senat, die in den Bremer Nachrichten vom 23. Februar sorgfältig vermerkt werden. Die Würdigung durch den Generaldirektor des Hamburger Konkurrenzunternehmens Hapag Albert Ballin, die das Bremer Tageblatt zu einem Teil wörtlich abdruckt (21. Februar 1907), geht auf die Verdienste Wiegands, Plates und Achelis, des Vizepräsidenten des Aufsichtsrates, ein. Wichtiger allerdings ist für Ballin ein Bremer Spezifikum:



# Vereinigte Werkstätten für Kunst im Handwerk AG Bremen

München ↔ Berlin ↔ Hamburg  
↔ ↔ ↔ Köln ↔ ↔ ↔



*Ausstattung von Wohnungen und Zimmereinrichtungen nach Entwürfen erster Künstler, wie Prof. Bruno Paul, Prof. Krüger, Prof. Danko, H. H. Schröder u. a. - Herstellung in eigenen Werkstätten. In den Fabriken Bremen, Berlin, München werden ca. 600 Arbeiter beschäftigt. Höchste Auszeichnungen auf sämtl. deutschen Kunstausstellungen*

Inserat der Vereinigten Werkstätten aus dem Jahre 1909

*Eins ist überhaupt nicht nur für die Entwicklung des NDL, sondern für die ganze Entwicklung Bremens ausschlaggebend gewesen. Das ist der Umstand, dass sich eine an Zahl zwar kleine, an Einsicht und Mitteln aber reiche Gruppe von Männern, in den Dienst des Gemeinwohls mit einer Energie und Opferwilligkeit – in dieser Hinsicht genügt es, den Namen Franz Schütte zu nennen – gestellt hat, die wahrlich Ihresgleichen sucht! ... das ist ein Beispiel so uneigennütziger und erfolgreicher Zusammenarbeit, dass man wohl wünschen möchte, es möge anderswo im Deutschen Reiche recht viele Nachahmung finden!*

Und wenn auch zwischen den beiden weitaus größten Schifffahrtsgesellschaften der Welt ein frischer, fröhlicher Wettbewerb besteht, der durch verständige Kompromisse in Grenzen gehalten werden konnte, dann liegt das gemeinsame, das nationale Interesse für Ballin auf der Hand: die Abwehr der unfairen englischen Subventionspolitik, von der die konkurrierende Cunard-Linie profitiert. So werde das System der freien Schifffahrt unterlaufen. Abseits der ökonomischen und sozialen Probleme stellte die Ausstattung der Schiffe die Hersteller vor nicht einfache Herausforderungen.

Eine moderne Warenästhetik schuf auch für die kunstgewerbliche Industrieproduktion neue Maßstäbe, die sich vom Historismus der Gründerzeit bewusst absetzte und die im 1900 gegründeten deutschen Werkbund eine geistige und publizistische Heimat besaß. Ihr gehörten als Gründungsmitglieder der Architekt Fritz Schumacher (1869–1947) und der Maler Heinrich Vogeler (1872–1942) an, die beide in Bremen und darüber hinaus ein beachtliches Renommee besaßen. Eine neue Richtung in der Inneneinrichtung der Schnelldampfer, die mit dem Jubiläumsjahr 1907 einsetzte (vgl. Scholl), hat ohne Zweifel Heinrich Wiegand mit veranlasst und verrät seine weitgespannte Kunstauffassung, die Altes und Neues zu verbinden wusste.

## Bremisches.

Bremen, den 10. Februar 1907.

### Vom Norddeutschen Lloyd.

Der Norddeutsche Lloyd kann morgen auf ein halbhundertjähriges Bestehen zurückblicken. Weder in Bremen und Bremerhaven, wo dieses Jubiläum durch besondere festliche Veranstaltungen der Gesellschaft begangen werden soll, noch sonst in Deutschland wie im Ausland wird man ganz achtlos an diesem Gedenktag vorbeigehen: denn diese Dampfergesellschaft, die zweitgrößte der Welt, die bedeutendste ist die Hamburg-Amerika-Linie, besitzt für den Welthandel und Weltverkehr eine eminente Bedeutung.

Auf dem Gebiete des Seehandels und Verkehrs zeigt sich so recht, was zusammengeworfenes Kapital leisten kann: es hat sich allmählich auf diesem Gebiete ein Monopol einiger weniger Gesellschaften herausgebildet. Ein Gebiet, wo das Großkapital so recht schalten und walten kann, wo kleinere Kapitale kaum noch atmen, geschweige denn existieren können. Und nicht nur in der Seeschifffahrt, sondern auch in der Flußschifffahrt macht sich die unübersehbare Konkurrenz des Großkapitals immer mehr geltend.

Man wird in diesen Tagen in Reden und unzähligen Artikeln die Bedeutung der Aktien-Gesellschaft Norddeutscher Lloyd für Handel und Verkehr — und mit Recht — sehr betonen, indes werden dabei kapitalistische Blätter kaum der Tatsache gedenken, daß durch das Emporblühen so mächtiger, den ganzen Handel und Verkehr monopolisierender Gesellschaften unzählige auf kleinerem Kapital aufgebaute Unternehmungen die Existenzmöglichkeit genommen wird, ja daß durch solche Großgesellschaften unzweifelhaft unzählige Existenzen vernichtet worden sind.

Unbewußt und ungewollt werden kapitalistische Blätter somit, indem sie die halbjahrhundertlange Tätigkeit des Norddeutschen Lloyd lobend hervorheben, damit auch die ökonomische Entwicklung preisen.

Einer der unerbittlichsten Totengräber der heutigen Gesellschaftsordnung ist die Verdrängung der kleineren Betriebe, Kapitale, Gesellschaften durch kolossale Großbetriebe, Großkapitale, große Gesellschaften. Diese Verdrängung ist nun einmal die Folge des Wirkens der der ökonomischen Entwicklung immanenten Gesetze.

Die Sozialdemokratie aber, die die Existenz und das Wirken dieser Gesetze nachweist, wird dafür nicht selten verantwortlich gemacht von denselben Verfechtern der kapitalistischen Gesellschaft, die nun morgen in der Lobpreisung des Norddeutschen Lloyd die ökonomische Entwicklung lobpreisen werden.



## VI.

Die Bremer Presse am Beginn des 20. Jahrhunderts informiert ihre Leserschaft buten und binnen nicht nur über anstehende Ereignisse in der Stadt und im Reich, sondern bietet Deutungen und Wertungen auf dem Boden ihrer Weltanschauung an: National, liberal oder eben auch sozialistisch gewandt, wie es die Bremer Bürgerzeitung, das Organ für die Interessen des Volkes, war.

Sie zählte als Vertreterin des linken Flügels der SPD neben der Leipziger Volkszeitung zu den einflussreichsten Medien und Vertretungen der Arbeiterschaft in Deutschland. Die Bürgerzeitung versteht sich als Sprachrohr der Arbeiterklasse und bringt Nachrichten, welche die bürgerliche Presse weniger interessieren: Lohnbewegungen, Wohnverhältnisse, Lebensmittelpreise, die für die kleinen Leute lebenswichtig waren. Weil die Brauerei Doornkaat in Norden die Organisation ihrer Arbeiter zu verhindern suchte, bringt die Zeitung einen Appell »an die Arbeiterschaft Bremens«: *Meidet alle Doornkaatschen Getränke* (BBZ 20. März 1907).

Ihrer Ausrichtung gemäß stellt sie den Norddeutschen Lloyd in die sozio-ökonomische Entwicklungen der Zeit, betont die Monopolisierung der Branche, die Konzentration des Kapitals in den großen Gesellschaften und die Verdrängung kleinerer Betriebe.

Dabei übernimmt sie ganz ungeniert aus der rechtslastigen Vossischen Zeitung die Geschäftsbilanz des NDL und mahnt bessere Arbeitsbedingungen an (vgl. S. 16). Sie wendet sich in einem Aufruf an die Arbeiter »gegen die brutale, durch nichts zu rechtfertigende Aussperrung der gesamten Hafenarbeiter durch das protzige Reedertum« in Hamburg (BBZ 23. Februar 1907).

»Es gilt dem brutalen Kapitalismus entgegenzutreten.« Die Kollegen werden aufgefordert: »Auf die Schanzen!« So soll die Reaktion der Bremer Arbeiterschaft auf die großspurigen Feiern des Norddeutschen Lloyd aussehen, wie sie von den bürgerlichen Zeitungen, insbesondere den Bremer Nachrichten gefeiert werden.



Märzluft von Richard Wagner  
– Bremer Bürgerzeitung vom  
18. März 1907

Aber es bleibt nicht bei diesen kritischen Tönen. Die Leser werden über die Entstehung und Entwicklung des Lloyd informiert (23. Februar 1907), über die Inbetriebnahme von Schnelldampfern, über den Bau neuer Hafenanlagen, über Tarifikämpfe in den Betrieben und den Konkurrenzkampf unter den Großschiffahrtsgesellschaften, wobei besonders die englische Cunard-Linie hervorgehoben wird (20. März 1907). Die beklagenswerten Schiffsunglücke der Branche, gegebenenfalls mit

der Zahlenangabe der ertrunkenen Personen, sind für die Bürgerzeitung der Berichterstattung wert (23. Februar 1907). Sie formulieren damit gewissermaßen eine Gegenstimme zu den euphorischen und gefälligen Erfolgsmeldungen, welche die nationalen Schifffahrtslinien aus der bürgerlichen Presse erfahren. Schifffahrt tut Not – navigare necesse est, aber sie hat auch ihre dunklen und problematischen Seiten, dafür steht die Bürgerzeitung.

Der Bericht der Bremer Medien über das Lloyd-Jubiläum zeigt wie in einem Lehrstück, welche Fülle wichtiger Informationen und welche Verständnishilfen die zeitgenössischen Blätter bereitstellen. Man mag die klassenkämpferische Grundierung auf der einen, die bürgerlich-nationale auf der anderen Seite nicht teilen wollen: Beide besaßen ihre Funktion und ihre Berechtigung. Was freilich bleibt und Hochachtung verdient, ist die inhaltliche, die argumentative und sprachliche Qualität der Printmedien unserer Hansestadt, die unterstreicht, was im Deutschen Kaiserreich, was in der vordemokratischen Epoche der deutschen Geschichte möglich war.

Dabei reicht die klassenkämpferische Grundierung der sozialdemokratischen Bürgerzeitung bis ins lyrische Fach hinein. Wenige Wochen nach dem Lloyd-Jubiläum nimmt ein uns nicht näher bekannter Poet – der nur den Namen mit dem großen Komponisten gemein hat – die kommende schöne Jahreszeit zum Anlass, den ersehnten Völkerfrühling anhand historischer Beispiele herbeizusehnen. *Formiert die Bataillone der Proletarier, so wie es die Revolutionäre im März des Jahres 1848 in Berlin und jüngst die städtische Arbeiterschaft in Russland 1905 vorgemacht haben.*

Bei aller unverkennbarer Agitation hat man auch von heute aus gesehen in *Märzluft* des Jahres 1907 ein bemerkenswertes Gedicht vor sich, in seiner Form, in seinem historischen Rückgriff und seiner aktuellen Erwartung, dass die Erleuchtung, das Licht, aus dem Osten kommt. Russland ist und bleibt für den Poeten das Land, an dem sich nicht nur die sozialdemokratischen Geister scheiden werden.

Hans Kloft

## Dietrich Schäfer – ein Historiker zwischen Wissenschaft und Politik

Das Jubiläum des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1907 war ein Medienereignis. Die lokale Presse lebte dabei von den öffentlichen Verlautbarungen der Kommunen, der sozialen Gruppierungen und der Firmen. Sie verbindet ihre Informationen mit unterschiedlichen Wertungen und stellt so Öffentlichkeit her als ein wesentlicher Teil des neuzeitlichen Strukturwandels, wie ihn Jürgen Habermas beschrieben hat.

Die Presse partizipiert aber auch von den Publikationen und Reden der Gelehrten, der »Mandarine«, so die Nomenklatur des Historikers Fritz K. Ringer. Ihr Expertentum war gefragt und bildete ein wesentliches Element des öffentlichen Diskurses, in den die Zunft gebend und nehmend eingebunden war. In ihr nimmt Dietrich Schäfer einen ganz bedeutenden Platz ein, ein Bremer Junge, der es im Wissenschaftsbetrieb des Kaiserreiches und der Weimarer Republik zu Ansehen, aber auch zu großem Widerspruch gebracht hatte.

Schäfer, seit 1903 Professor für Geschichte an der Universität Berlin, hat mit dem Jubiläum eine Publikation vorgelegt, die den Charakter eines Festvortrags besitzt: *Deutschland, Bremen und der Norddeutsche Lloyd*, die 1907 in Leipzig erschien (vgl. S. 96 ff.). Die Trias fasst seine Herkunft und seine historisch-politischen Interessen zusammen, die den Zeitgenossen wohlbekannt waren.

Über seinen Werdegang hatte knapp 20 Jahre später der 80-Jährige 1925 in seinem autobiografischen Abriss »Mein Leben« einen sehr persönlichen Rechenschaftsbericht vorgelegt, ein wichtiges Zeitzeugnis und eine Art Vermächtnis, das sehr deutlich macht, worauf er 1925 im Umkreis der unruhigen frühen Jahre der Weimarer Republik Wert legte. Seinem Lebensbericht wollen wir im Folgenden nachgehen.

## I.

Breiten Raum nehmen im Rückblick seine ersten Jahre und seine Sozialisation im Bremer Hafenmilieu ein. Dietrich Schäfer wurde am 16.05.1845 geboren und ist an der Schlachte groß geworden, die zu dieser Zeit noch Anlegeplatz für die Weserschiffahrt war und eine Art eigenen sozialen Kosmos darstellte.



Seine Eltern waren, wie er in »Mein Leben« betont, einfache Leute, der Vater Kornstecher, später Weinküper, die Mutter besorgte eine kleine Wirtsstube in einem Wohnkeller des Hauses Schlachte 29, das vor der Weserregulierung stets vom Hochwasser bedroht war. Hier wuchs der aufgeweckte Junge neben seiner älteren Schwester Anne auf, entwickelte seine Interessen für den Hafenbetrieb, für Baumwollballen, Tabak-, Herings- und Tranfässer, für Felle, für Reis- und Kaffeesäcke – für all die Waren, die der regionalen Wirtschaft ihren Stempel aufdrückten und die Bremen im 19. Jahrhundert wohlhabend machten. Die Schankstube im Souterrain war Anlaufstelle für Hafenarbeiter, die

Die Schlachte,  
Lithografie nach einer  
Zeichnung von F. W. Kohl,  
um 1845

ihr Bier tranken, sich austauschten und auf die nächsten Arbeitsanweisungen in die Packhäuser und bei den Schiffen warteten.

Schäfer legt großen Nachdruck darauf, dass in diesem Milieu sein Sinn für die Realia des praktischen Lebens geweckt wurde, die er sorgfältig verzeichnet: Die Höhe der Kornpreise und der Miete, die Pacht von Gartenland und den Anbau von Kartoffeln und Gemüse, die über den Eigenbedarf hinaus auf dem Markt verkauft wurden; Hühner- und Schweinehaltung mit der obligatorischen Hausschlachtung kamen hinzu. Nach dem Tode des Vaters musste die Mutter als Reinmachefrau das nötige Geld verdienen, das penibel auf die Ausgabenkosten verteilt wurde. Der junge Dietrich konnte durch kleinere Arbeiten zeitweise täglich zwei Groten (Groschen) zusteuern. Schon früh war er selbstständig und musste tagsüber für sich selbst sorgen, während die Mutter nach einem zwölfstündigen, schweren Arbeitstag erst spät nach Hause kam. In dieser ausführlichen und nüchternen Schilderung einer Bremer Kindheit um die Mitte des 19. Jahrhunderts, die ihren Quellenwert in sich besitzt, werden Erfahrungen greifbar, die seinem Lebens- und Weltbild die Richtung gaben.

Die Hafenwelt an der Schlachte führt ihm die Wichtigkeit der Ökonomie, der Schifffahrt und des Handels lebhaft vor Augen. Waren und Dienstleistungen haben ihre Relevanz, die sich in Geld, in Bremer Talern, Mark, Groten und Schwaren ausdrücken lassen: Ein rares Gut, mit dem man sorgfältig umgehen muss.

Seefahrt tut not, sie garantiert die Existenz und das Wohlergehen der Menschen auf vielen Ebenen. Schäfer macht in späteren Jahren die mittelalterliche Hanse zur Grundlage seiner wissenschaftlichen Forschung und unterstützt im deutschen Kaiserreich die umstrittene Flottenpolitik des Admirals Alfred von Tirpitz. Die Vermutung liegt nahe, dass Kindheits- und Jugenderfahrungen bei diesen Entscheidungen eine wichtige Rolle gespielt haben.

Im Hafenmilieu lernt man die kleinen Leute kennen, Kahnschiffer, Zimmerleute, Zigarrenmacher, Wäscherinnen und Reinmachefrauen, die ihren eigenen Lebensstil und sich in ihrem sozialen Stand



eingerrichtet haben (Leben 31f.). Das Bremer Hafenmilieu, so wie es Schäfer erfahren hat, lässt allgemeine Schlüsse zu:

*»Es handelt sich bei den Kleinen Leuten nicht um eine unterschiedslose, gleichartige Masse; sie haben selbst ein feines Gefühl für die Schichtungen, und man sollte alles tun, dieses Gefühl nicht abstupfen zu lassen, sondern zu stärken, vor allem das Bewusstsein der Verantwortlichkeit des eigenen Geschicks nicht zu schwächen, sondern tunlichst zu stärken.«* (Leben 32).

Das ständische Gesellschaftsgefüge, das für ihn die Achtung der unteren Schichten einschließt, besitzt, so sieht er es, seine Akzeptanz und hat für ihn weiterhin Gültigkeit. Es spricht, wie er an anderer Stelle ausführt, gegen die sozialen und politischen Bestrebungen, die »Agitationen« der Sozialdemokratie, wenn diese traditionellen Ordnungen aufgehoben werden. So kann man kein »gesundes Staatswesen« aufbauen (Leben 80).

Die harten und doch so anregenden Kinder- und Jugendtage haben ihn in keiner Weise dazu gebracht, die Programme der »Linken« zu übernehmen. Das Milieu habe ihn vielmehr gelehrt, mit Wenigem zufrieden zu sein und trotz der Entbehrungen ein frohes und glückliches Leben zu führen (Leben 29). So gewinnt er der Bremer Kindheit ein bürgerliches Leistungs- und Lebensideal ab, in dem Fleiß, Beharrlichkeit, Sparsamkeit auf der einen, Vergnügen und Lebensfreude auf der anderen Seite für ihn keine Gegensätze bilden.

Dieses Lebensbild ist im Rückblick des 80-Jährigen als Exempel gedacht, die Idealisierung eines Kleine-Leute-Milieus, die in der Weimarer Republik bei vielen fremd und unzeitgemäß wirken konnte.

## II.

Zu Schäfers früher Sozialisation in Bremen gehört im Besonderen seine Erfahrung mit den örtlichen Schulverhältnissen, denen er ein eigenes Kapitel widmet (Leben 44–61). Er macht sich mit den bremischen Bildungsinstitutionen der Zeit vertraut, lernt über den Künstlerverein wichtige Bremer Persönlichkeiten kennen, Albert Gröning (1839–1903), Thomas Achelis (1850–1905) und Constantin Bulle (1844–1905), Mitbegründer der Literarischen Gesellschaft und ab 1879 Direktor des Alten Gymnasiums, um Namen zu nennen. Entscheidend erwies sich für seinen späteren Lebensweg die Bekanntschaft mit dem Reeder und Kaufmann H. H. Meier (1809–1898), den Mitbegründer des Norddeutschen Lloyd (vgl. S. 8) und Aufsichtsratsvorsitzenden der 1855 gegründeten Bremer Bank. Er war ohne Zweifel neben Franz Schütte (1836–1911) die einflussreichste Persönlichkeit der Bremer Wirtschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.



Hermann Henrich Meier  
(1809–1898), links



Franz Schütte (1836–1911),  
rechts