

# PROBLEME KOMMUNALER WIRTSCHAFTSPOLITIK

Zur Ansiedlung der Firma Schuchmann in Bremerhaven<sup>1</sup>

VON RITA KELLNER-STOLL

In den »Wesermünder Neuesten Nachrichten« Nr. 22 erschien am 27. Januar 1926 ein Artikel mit der Überschrift:

Die bevorstehende Abwanderung Schuchmanns nach Bremerhaven. Wieder eine versäumte Gelegenheit in der preußischen Unterweserpolitik

Worum ging es damals?

Unter den mittelbaren und unmittelbaren Folgen des Ersten Weltkriegs hatten die Unterweserorte Bremerhaven, Geestemünde und Lehe bzw. seit 1924 Bremerhaven und das aus den beiden letztgenannten entstandene Wesermünde mit ihrer seewärts orientierten Wirtschaft besonders stark zu leiden. Um so wichtiger war es für jede Stadt, Geschäftssitz von wirtschaftlich gesunden Unternehmen zu sein, zu bleiben oder zu werden. Die Ansiedlung eines Betriebes in einem der Unterweserorte kam, gesamtwirtschaftlich betrachtet, der Region insgesamt zugute. Die Steuereinnahmen aus einem Gewerbebetrieb flossen jedoch nur in die Kassen des jeweiligen Firmensitzes. Wesermünde und Bremerhaven — am Nord- bzw. Südufer der Geeste an deren Einmündung in die Weser gelegen — standen insofern in einem Wettbewerb zueinander, der einen zum Teil verbissenen geführten Konkurrenzkampf beider zur Folge hatte.

Der Städtedualismus an der Unterweser nahm vor allem dann besonders krasse Formen an, wenn sich das bremische Bremerhaven und das preußische Wesermünde Betriebe gegenseitig abwarben, wenn es also nicht um die prinzipielle Neuansiedlung eines Unternehmens, sondern um dessen Verlegung von einem Unterweserort in den anderen ging. Ob das Konkurrenzverhalten beider Städte, aus ihrer unterschiedlichen Staatszugehörigkeit erklärlich, der Region und ihnen selbst im Endeffekt nützte, muß stark bezweifelt werden. Es versetzte jedoch unbestritten ihre Verhandlungspartner aus der Wirtschaft in die günstige Lage, Bremerhaven und Wesermünde gegeneinander ausspielen zu können. So auch im Falle Schuchmann.

Der Geestemünder Reederei Schuchmann war bereits 1924 ein Aktienpaket der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft Hamburg<sup>2</sup> angeboten worden. Das Aktienpaket stellte ungefähr 65% des sich auf 5,5 Millionen Reichsmark belaufenden Gesamtkapitals der Hamburger Gesellschaft dar. Mit seinem Erwerb verband sich für Schuchmann die Möglichkeit, seine Reedereiflotte erheblich zu vergrößern.<sup>3</sup> Eine etwaige Verlegung des Firmensitzes der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-AG konnte nur mit Zustimmung einer  $\frac{3}{4}$ -Mehrheit der Kapitaleigner geschehen. Da Schuchmann mit der Unterstützung der Deutschen Bank, die einen größeren Anteil an dem Hamburger Unternehmen hielt, für seine künftigen Vorhaben rechnete, lag die Entscheidung letztlich bei ihm, sofern er in den Besitz der Aktien gelangte.

Im September 1925 waren die Verhandlungen so weit gediehen, daß ein konkretes Angebot vorlag. Schuchmann sollte für die Aktien den Nennwert von  $3\frac{1}{2}$  Millionen Reichsmark zahlen. Davon konnte er aus eigenen Mitteln eine Million aufbringen. Für die restlichen  $2\frac{1}{2}$  Millionen benötigte er einen Kredit.

Schuchmann hatte deswegen bereits mit dem Hamburger und Bremer Senat verhandelt. Hamburg war vor allem darauf bedacht, das Bugsier-, Reederei- und Bergungsunternehmen nicht zu

verlieren, hatte sich zu konkreten Konzessionen jedoch nicht bereitgefunden. Bremen zeigte großes Interesse, die Flotte für sich zu gewinnen, knüpfte seine Hilfe bei dem Erwerb der Aktienmehrheit jedoch an die Bedingung, den gesamten Schuchmannschen Betrieb einschließlich der Wesermünder Firma nach Bremerhaven zu verlegen. Als Gelände stellte Bremen das Grundstück der ehemaligen »Hansa-Kokswerke«, auch »Midgard-Platz« genannt, am Neuen Hafen in Aussicht.<sup>4</sup>

Schuchmann wurde daraufhin am 25. September 1925 in Wesermünde vorstellig, um anzufragen, ob auch die Stadt Wesermünde, der er persönlich verbunden war<sup>5</sup>, das benötigte Darlehen von 2 1/2 Millionen Reichsmark »allein oder mit Hilfe des Preussischen Staates (Seehandlung)« zu marktüblichen Zinsen und gegen entsprechende Sicherheiten zur Verfügung stellen könne bzw. wolle. Drei Tage später sandte der Wesermünder Oberbürgermeister Delius ein persönliches Schreiben an den in Berlin weilenden preussischen Landtagsabgeordneten und Regierungspräsidenten in Stade, Dr. Rose, in dem er sein und Schuchmanns Eintreffen in der Hauptstadt für den 30. September<sup>6</sup> ankündigte.

Das Treffen zwischen Rose, Delius, Schuchmann und Vertretern der Ministerialbürokratie fand dann am 1. Oktober in Berlin statt. Schuchmann war zu weitgehenden Zugeständnissen für die Gewährung des Kredits durch Wesermünde bzw. Preußen bereit. Ihm mußte nicht zuletzt daran gelegen sein, die kostenverursachende und wirtschaftlich gesehen für ihn sinnlose Verlegung seines Unternehmens von einem Unterweserort in den anderen zu vermeiden. Schuchmann versprach neben finanziellen Sicherheiten für den Kredit auch die »pachtweise Übernahme des zur Zeit brachliegenden Wesermünder Handelshafens oder eines Teils desselben« sowie die »Verlegung des Sitzes der Hamburger Gesellschaft nach Wesermünde, Eintragung aller Schiffe dieser Gesellschaft in das Schiffsregister in Wesermünde und Aufrechterhaltung dieses Zustandes für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren.«

Die mit dem Ausbau des Schuchmannschen Betriebes für die Stadt Wesermünde verbundenen Vorteile lagen auf der Hand. Neben einem für den Ruf der Stadt als Schifffahrtsplatz nicht unerheblichen Prestigegewinn wurden von der Reederei auch wirtschaftliche Impulse erwartet wie eine Aktivierung des Hafenverkehrs und der Handelstätigkeit sowie eine Belebung des trostlosen Arbeitsmarkts durch das erhoffte Warenumschlags- und Schiffsreparaturgeschäft. Nicht zu unterschätzen war auch die politische Bedeutung des Reedereiausbaus. Wesermünde glaubte dadurch »der stadtbremisch gerichteten Schifffahrtspolitik an der Weser . . . wirksam« entgegenzutreten zu können.

Einmal mehr wurden die von den Bedürfnissen der Unterweserregion her konvergierenden Interessen Preußens und Bremens im politischen Argumentationsfeld in einen Gegensatz umformuliert, der zumindest die Gefahr einschloß, daß die anstehenden Probleme zum Nachteil beider Staaten auf Kosten Bremerhavens und Wesermündes gelöst wurden. Im Falle Schuchmanns war immerhin denkbar, daß Hamburg ein günstiges Angebot unterbreitete und der Betrieb von der Weser an die Elbe verlegt wurde.

Diese Befürchtung hegte auch Dr. Delius, denn er bat mit dem Hinweis auf Hamburg in Berlin nicht nur um eine schnelle, sondern auch streng vertrauliche Behandlung der Angelegenheit. Delius, der den Kredit nachdrücklich befürwortete, bezog jedoch keinen Augenblick ein gemeinsames Vorgehen Bremens und Preußens in seine Überlegungen mit ein.

Im Handelsministerium waren seine Vorschläge sehr begrüßt worden. Das Finanzministerium hatte sich bei den Unterredungen am 1. Oktober zwar »nicht ablehnend«, wohl aber »ziemlich undurchsichtig« verhalten. Delius bat daraufhin den Regierungsrat Lauenstein in Berlin, der ihm freundschaftlich verbunden war, in einem Eilbrief vom 2. Oktober um zusätzliche Unterstützung. Dabei betonte Delius besonders, daß es in diesem Fall nicht — wie derzeit so häufig — um die Subvention eines wirtschaftlich maroden Unternehmens ginge, sondern in erster Linie darum, »dem toten Geestemünder Handelshafen neues Leben zuzuführen und den Bestand der preussischen Reedereiflotte beträchtlich zu erhöhen.«

Die undurchsichtige Haltung des Vertreters des Finanzministeriums stellte sich wenige Tage später als Ablehnung heraus. Der Minister Dr. Höpker-Aschoff hielt jedoch die Alternative einer

Beteiligung des preußischen Staates für überlegenswert, wenn die Provinz Hannover »etwa 2 Millionen der Aktien übernehmen würde«<sup>7</sup>; d. h. Höpker-Aschoff war unter der Bedingung zu einem finanziellen Engagement bereit, daß für den Staat über eine eigene, nennenswerte Kapitalbeteiligung auch eine Einflußnahme auf die Geschäftstätigkeit des unterstützten Wirtschaftsbetriebes möglich war.

Am 15. Oktober erfolgte die Mitteilung des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe an den Regierungspräsidenten in Stade, Dr. Rose, daß es nicht möglich sei, »bei der gegenwärtig äußerst gespannten Finanzlage die gewünschten Kredite in irgend einer Form zur Verfügung zu stellen.« Oberbürgermeister Delius teilte Schuchmann diese Entscheidung aus Berlin in einem vertraulichen Schreiben vom 26. Oktober mit. Gleichzeitig bat er darum, »wegen der Aufnahme der Verhandlungen durch die Provinz« wieder an ihn heranzutreten, sobald Schuchmann dies für geboten hielt.

Letzterer zögerte den Eintritt in Unterredungen mit der Provinz Hannover mit der Begründung hinaus, daß der Aktienverkauf von Hamburg aus mittlerweile ausgesprochen dilatorisch behandelt werde, weil dort unter Umständen doch etwas über die Gespräche mit Wesermünde bzw. Berlin bekannt geworden sei.

Mitte November 1925 galten die Verhandlungen zwischen Schuchmann und der Hamburger Gesellschaft als gescheitert. Die Geestemünder Reederei, der gegenüber Bremen sein Kreditangebot erneuert hatte, beabsichtigte nunmehr nach eigenem Bekunden, den Flottenbestand innerhalb kürzester Zeit durch günstige Aufkäufe zu verdoppeln. Dazu benötigte sie einen Kredit in Höhe von 1½ Millionen Reichsmark, um den sie nun den preußischen Staat ersuchte.

Oberbürgermeister Delius trug die Angelegenheit dem Landeshauptmann von Campe in Hannover bei einer Besprechung am 24. November 1925 vor. Von Campe lehnte das Ansinnen Schuchmanns mit dem Hinweis auf die prekäre finanzielle Situation der Provinz Hannover ab. Gleichzeitig betonte er, daß sich Hannover auch »aus grundsätzlichen Erwägungen an derartigen Privatunternehmen nicht beteiligen könne«, Erwägungen, die nicht weiter ausgeführt werden.

Mit dem Regierungspräsidenten Dr. Rose in Stade kam Delius am 1. Dezember überein, den Minister in Berlin zunächst nicht mit den geänderten Plänen Schuchmanns zu konfrontieren, sondern die Angelegenheit vorläufig ruhen zu lassen.<sup>8</sup>

Am 18. Dezember 1925 teilte Delius Dr. Rose mit, daß es Schuchmann nunmehr offensichtlich doch gelungen sei, eine Aktienmehrheit an der Hamburger Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft zu erwerben. Delius mutmaßte, daß der Handel mit Hilfe eines Hamburger Darlehens zustande gekommen sei, denn Schuchmann, der inzwischen als Direktor in das hamburgische Unternehmen eingetreten war, solle die Absicht verfolgen, den Geestemünder mit dem Hamburger Betrieb in Hamburg unter dem Namen »Schuchmann'sche Bugsier- und Reedereigesellschaft« zu vereinigen. Die Informationen, auf die sich Delius berief, besagten ferner, daß Schuchmann die Wesermünder Reparaturfirma nach Bremerhaven in den Neuen Hafen auf den ehemaligen Midgard-Platz verlegen wolle. Statt der bisherigen Pachtzinsen von 3,— Reichsmark pro m<sup>2</sup> müsse Schuchmann in Bremerhaven nur 40 Pfennig an den bremischen Staat entrichten.

Resigniert drückte Delius sein Bedauern über die sich abzeichnende Entwicklung aus. Zum einen wertete er als Niederlage, was Bremen als »staatspolitischen Erfolg« verbuchen würde: die Umsiedlung. Zum andern sah er zu Recht seine Hoffnungen auf eine Wiederbelebung des verödeten Wesermünder Handelshafens schwinden. Zudem würde Wesermünde mit dem Weggang Schuchmanns einen seiner potentesten Steuerzahler verlieren, »fast die einzige Firma, die hier in dieser Zeit der wirtschaftlichen Depression noch mit Gewinn arbeitete.« Nicht zuletzt befürchtete Delius ein negatives Echo, welches das angedeutete Verhandlungsergebnis in der Öffentlichkeit in Hinblick auf die Beurteilung der preußischen Unterweserpolitik finden mußte, und resümierte: »Es ist zu bedauern, daß anscheinend das Hanseatentum durch sein größeres Entgegenkommen und die Schnelligkeit seiner Entschlüsse sich wieder einmal Preussen als überlegen gezeigt hat.«

Was die Entscheidungsfreudigkeit und den Nachdruck, mit dem die Angelegenheit Schuchmann vorangetrieben wurde, anbetrifft, so ist auch Delius nicht über jeden Vorwurf erhaben. Im-



merhin war er es, der mit Rose eine Verhandlungspause vereinbart und nicht auf einer Weiterverfolgung der Schuchmannschen Anträge bestanden hatte.

Im Handels- und Börsenblatt der »Weser-Zeitung« vom 23. Dezember 1925 erschien ein Kommentar zu dem tags zuvor offiziell bekannt gewordenen Wechsel der Aktienmehrheit an der Hamburger Bugsiergesellschaft. Von der Hamburg—Amerika Linie waren die Anteile der Zeitungsmeldung zufolge an eine Gruppe von Geschäftsleuten unter Führung von Bremer Kaufleuten und unter Einschaltung eines niederländischen Bankinstituts gegangen.<sup>9</sup> Nicht mitgeteilt werden konnte, wer hinter den Kapitalgebern stand. Der Norddeutsche Lloyd, der zunächst mit der Transaktion in Verbindung gebracht wurde, dementierte. Das »Hamburger Fremdenblatt« vermutete, daß »der in Erscheinung getretene Wettbewerb mit einem Geestemünder Reeder . . . jetzt seine Beendigung finden« werde, da dieser dem Bremer Käuferkonsortium nahestehen solle.<sup>10</sup>

Erst aufgrund der Zeitungsmeldungen fühlte sich der Magistrat in Wesermünde zu erneutem Handeln veranlaßt. Gemeinsam mit dem Syndikus der Wesermünder Handelskammer, Dr. Johann Jung, wollte man bei Schuchmann zwecks Klärung der Frage nach einer möglichen Verlegung des Wesermünder Betriebes in das bremische Bremerhaven vorstellig werden.

Am 8. Januar 1926 sprach Schuchmann bei Senator Apelt in Bremen vor, erläuterte den Erwerb der Aktienmajorität an der Bugsiergesellschaft über eine Amsterdamer Bank und legte seinen Plan dar, einen Teil des Hamburger Unternehmens, insbesondere die Reparaturwerkstatt, an der Weser mit seinem bisherigen Betrieb zusammenzuführen. Da das Geestemünder Firmengelände eine Erweiterung nicht zuließ, bat er um Überlassung eines entsprechenden Areals, des Hansa-Platzes, in Bremerhaven. Mit der Begründung, die neuen Anlagen bereits zum 1. April 1926 nutzen zu wollen, ersuchte er um eine »schleunige« Antwort auf seine Frage.

Nur drei Tage später, am 11. Januar, sprach der Bremerhavener Architekt Jäger bei der Stadtverwaltung in Wesermünde vor, weil er von Schuchmann beauftragt worden war, die Reparaturhalle der Reederei am Geestemünder Handelshafen zu verkaufen. Die Verlegung des Betriebes war also zu diesem Zeitpunkt eine beschlossene Sache.

Mittlerweile war die Lokalpresse hellhörig geworden. Am 18. Januar sandten die »Wesermünder Neuesten Nachrichten« ein Schreiben an Oberbürgermeister Delius mit der Bitte um eine Presseerklärung in Sachen Schuchmann. Da in unterrichteten Kreisen bereits Stimmen der Kritik an Delius' Verhalten in dieser Angelegenheit laut wurden, riet die Redaktion, um »derartigem Gerede die Spitze abzubrechen, . . . gleichzeitig mit der Veröffentlichung der Nachricht betr. Schuchmann dem Publikum eine Darstellung der ganzen Vorgeschichte dieses Falles vorzusetzen, die den Standpunkt Preussens — Wesermündes darlegt«.

Trotz ihres Kooperationsangebots setzte die Zeitung Delius damit in Zugzwang und brachte ihn in die unangenehme Lage, eingestehen zu müssen, daß er die Abwanderung letztlich nicht zu verhindern vermocht hatte. Delius wandte sich sofort an den Regierungspräsidenten in Stade. Er legte dar, daß er nicht verschweigen könne, daß das Finanzministerium in Berlin seine Unterstützung versagt habe. Da Delius sich jedoch keine Sympathien in der Ministerialbürokratie Preussens durch eine eindeutige Schuldzuweisung verschmerzen wollte, bat er Stade, ihm Maßregeln für die öffentliche Erörterung der Angelegenheit aufzugeben. Erst mit diesem Gesuch verband er die Darlegung konkreten Zahlenmaterials über den Einnahmeausfall, den die Abwanderung Schuchmanns für die Stadtkasse verursachen würde: insgesamt 8550,— Reichsmark zuzüglich der Anteile an der Reichseinkommen- und -umsatzsteuer sowie der Steuereinnahmen durch die Frequentierung des Handelshafens.<sup>11</sup>

Am 20. Januar erschien eine erste, 27zeilige, sachlich gehaltene Notiz über die Verlegung der Schuchmannschen Reparaturwerkstatt im Lokalteil der »Nordwestdeutschen Zeitung«, die sich überwiegend mit der Beschaffenheit des Hansa-Platzes auseinandersetzt und mit dem Hinweis schließt, daß die Abwanderung des Betriebes von der Weser an die Elbe zu befürchten gewesen sei und dieser Schritt »dank des Übereinkommens mit dem bremischen Staat im Interesse der Unterweserorte vermieden« werden konnte. D. h. der Bericht bewertet die Entwicklung an dem durch die mögliche Umsiedlung nach Hamburg gesetzten Maßstab insgesamt als positiv.

Inzwischen kamen die magistratsfreundlichen »Wesermünder Neuesten Nachrichten« nicht mehr umhin, auch ohne eine amtlich autorisierte Stellungnahme zumindest von der geplanten Betriebsverlegung zu berichten. Sie kleideten ihren kurzen, 22zeiligen Artikel in eine unbestätigte, ihnen nur vom Hörensagen bekannte Meldung. Gleichzeitig betonten sie nachdrücklich, daß den Magistrat und insbesondere Oberbürgermeister Delius keine Schuld an der Entwicklung treffe. Diese maßten sie vielmehr »einzig und allein« dem mangelnden Verständnis und der »wenn gering entgegenkommende(n) Haltung von Regierungsstellen und Behörden ausserhalb Wesermündes« zu.

An der Diskussion um die Verantwortung beteiligte sich jetzt auch die Industrie- und Handelskammer Wesermünde, die sich bisher in der Schuchmannfrage zurückgehalten hatte. Sie vertrat die Ansicht, daß der Reparaturbetrieb für Wesermünde hätte erhalten werden können, »wenn nicht die von der Reichsbahndirektion festgesetzten Lagerpachten im Vergleich zu den der Firma jetzt vom Bremer Staat bewilligten Pachtsätzen so außerordentlich hoch gewesen wären.« Für sich selbst machte die Kammer geltend, mehrfach auf die negativen Konsequenzen der Tarife sowohl in Hinblick auf Schuchmann als auch allgemein aufmerksam gemacht zu haben. Ihre Auffassung bestätigt sah sie in der ihr am 21. Januar angekündigten Abwanderung der Firma Adolf Wulff, einer Kommandit-Gesellschaft und Zuchtviehgroßhandlung, nach Bremerhaven. Die IHK forderte die Reichsbahn auf, unverzüglich Maßnahmen zur Senkung der Pachtzinsen zu veranlassen, um eine weitere Verödung Wesermündes in wirtschaftlicher Hinsicht zu verhindern.

Obwohl sicher der den Unternehmen durch Mieten und Pacht entstehende Kostenaufwand nicht unterbewertet werden darf, scheint es doch nicht gerechtfertigt, der Reichsbahn so eindeutig und einseitig die Verantwortung für die eingetretene Entwicklung zuzuschreiben.

Erst am 23. Januar 1926 erhielt der Magistrat in Wesermünde die gewünschte Antwort auf die Frage nach einer offiziellen Stellungnahme aus Stade. Der Regierungspräsident bat um die Beachtung des Gesichtspunktes, daß der Grund für die Verlegung des Reparaturbetriebes nicht in einem unzureichenden Entgegenkommen seitens des preußischen Staates zu suchen sei, sondern in der derzeit gespannten Finanzlage seine Ursache finde, die es verbot, »Mittel der Allgemeinheit einem privaten Unternehmen zum weiteren Ausbau seines Betriebes zur Verfügung zu stellen«, zumal das erbetene Darlehen den laufenden Einnahmen hätte entnommen werden müssen. Eine staatliche Beteiligung hielt Stade nur dort für sinnvoll, »wo bei der Betriebsführung öffentliche Belange zu wahren sind.« Einen mehr als zufriedenstellenden Ausgleich für den Abwanderungsverlust sah der Regierungspräsident Dr. Rose in dem vom preußischen Staat zugesicherten Ausbau des Wesermünder Fischereihafens für ungefähr 7,85 Millionen Reichsmark.

Am 27. Januar erschien dann in den »Wesermünder Neuesten Nachrichten« der eingangs zitierte Zeitungsbericht unter der Überschrift »Die bevorstehende Abwanderung Schuchmanns nach Bremerhaven«. Sich erneut vor den Wesermünder Magistrat und auch den Regierungspräsidenten in Stade stellend, richtete der Schreiber seine sarkastisch formulierten Angriffe gegen Berlin und die preußische Staatsbank, »die für Schieber . . . erheblich größere Summen übrig« habe, als Schuchmann für seinen Verbleib in Wesermünde erbeten hatte. Die preußische wurde der Bremer Unterweserpolitik gegenübergestellt. Das Ergebnis fiel für Berlin und hier — wie bei der Einschätzung der IHK — insbesondere für die Reichsbahn vernichtend aus. Der Verfasser des Artikels rechnete die Abwanderung Schuchmanns zu »der Reihe verpaßter Gelegenheiten in der Unterweserpolitik Preußens«, von denen er namentlich und beispielhaft die Betriebsverlegungen von Riedemann und Rickmers nennt. In beiden Fällen waren die Unternehmen nach Hamburg gegangen, d. h. die Unterweser insgesamt hatte die daraus resultierenden Verluste zu tragen.

Ob eine gemeinsame Unterweserpolitik Bremens und Preußens erfolgreicher gewesen wäre, bleibt dahingestellt. Es nicht versucht zu haben aber ist die entscheidende »versäumte Gelegenheit«, und nicht die unnachgiebige Haltung Preußens allein. Solange sich beide Staaten trotz bzw. wegen ihrer gleichlaufenden Interessenlage immer wieder gegeneinander ausspielen ließen, mußten sie gegenüber der Wirtschaft sowohl in materieller als auch in argumentativer Hinsicht die schwächeren Verhandlungspartner bleiben.

Das Verhältnis Bremens zu Preußen bzw. Bremerhavens zu Wesermünde kennzeichneten die »Bremer Nachrichten« in ihrer Ausgabe vom 30. Januar 1926 durchaus treffend, wenn sie bemerkten, daß es in Wesermünde zahlreiche Leute gebe, »die es lieber gesehen hätten, wenn die Reederei W. Schuchmann . . . nach Hamburg statt nach Bremerhaven abgewandert wäre«.

Erst in Reaktion auf »den scharfen polemischen Artikel« in den »Wesermünder Neuesten Nachrichten« vom 27. Januar sandte der Magistrat von Wesermünde eine den Ausführungen des Regierungspräsidenten vom 23. d. Monats entsprechende Stellungnahme an die Redaktion mit der Bitte um Veröffentlichung. In einem Schreiben nach Stade wies Delius zwar den aggressiven Ton der Zeitung zurück und verwahrte sich auch gegen die Vorwürfe, daß der schlechte Zustand der veralteten Wesermünder Hafenanlagen einer der Gründe für die Abwanderung Schuchmanns gewesen sei. Gleichzeitig machte er jedoch darauf aufmerksam, daß anläßlich der Verhandlungen und Beratungen im Provinziallandtag vom Oberpräsidenten in Hannover zugegeben worden sei, »dass die preussische Unterweserpolitik bislang vielfach ausserordentlich schwächlich gewesen ist«. In einer Nachricht an den Oberpräsidenten stimmte Delius den Ausführungen der »Wesermünder Neuesten Nachrichten« in sachlich-inhaltlicher Hinsicht sogar ausdrücklich zu. Die ablehnende Haltung des Finanzministeriums und die ungünstigen Pachtverhältnisse konnte und wollte er nicht abstreiten. Lediglich dem Argument, daß die unmodernen Hafeneinrichtungen die Entscheidung Schuchmanns beeinflußt haben sollten, vermochte er auch hier nicht zu folgen.

In der Ausgabe vom 2. Februar 1926 druckten die »Wesermünder Neuesten Nachrichten« die amtliche Stellungnahme ungekürzt ab. Vier Tage später erschien jedoch ein scharfer Kommentar darauf, in dem von einer fadenscheinigen und oberflächlichen Begründung die Rede ist. Schwere Vorwürfe wurden gegenüber dem bürokratisch-formalistischen Beharren der Reichsbahn und dem indifferenten Verhalten des preußischen Staates gegenüber dem Schuchmannschen Angebot, den Handelshafen in Wesermünde ganz in betriebseigene Regie zu übernehmen, erhoben. Dem erbetenen Kredit von 2½ Millionen Reichsmark stellte die Zeitung das kurz zuvor dem ebenfalls privaten Stettiner Vulkan gewährte Darlehen in Höhe von 13 Millionen Mark gegenüber.

Die preußische Politik in der Angelegenheit Schuchmann wird als »symptomatisch« für die Stiefkindrolle bezeichnet, die die Unterweser insgesamt nun schon seit Jahrzehnten einnehme. Der Schreiber meldet zuletzt nicht unberechtigte Zweifel an dem Argument an, daß »bei einem großen Staate doch die besten Entwicklungsmöglichkeiten liegen«. Davon habe man »in bezug auf Handel und Industrie . . . verdammt wenig gemerkt« und ein Blick auf das bremische Bremerhaven vermöge eher von dem Gegenteil dieser Behauptung zu überzeugen.

Ende Februar 1926 war der umstrittene und für die preußische Staatsregierung zu einem erheblichen Prestigeverlust gewordene Umzug im wesentlichen vollzogen. De iure setzte eine Eintragung im Handelsregister vom 27. Februar für Wesermünde einen Schlußstrich unter die unter Berücksichtigung der lebhaften Zeitungsberichterstattung nur noch als peinlich zu bewertende Entwicklung: »Der Sitz der Firma ist nach Bremerhaven verlegt und die Firma in Wesermünde Geestemünde erloschen.«

Unabhängig davon, ob Preußen durch sein Vorgehen in anderen Fällen seine eigenen Argumente zur Unglaubwürdigkeit verurteilt hatte, ist bezeichnenderweise von keinem der Kritiker die grundsätzliche Überlegung nach einer staatlichen Subventionierung privater Wirtschaftsunternehmen angestellt worden.

#### Anmerkungen:

- 1 Der Artikel basiert, wenn nicht anders angegeben, auf den Akten des Stadtarchivs Bremerhaven mit den Signaturen Fach 142 Nr. 52 »Akten des Stadtrats zu Bremerhaven betreffend Förderung der Seefischerei und des Fischhandels in Bremerhaven« sowie 014/29/4 »Akten betr. Schifffahrt. Bestrebungen zur Heranziehung von Schifffahrtsgesellschaften«.
- 2 In einem ersten Vermerk vom 25. September 1925 ist von einem »Aktienpaket, welches sich zurzeit im Besitze der Firma Stinnes befindet«, die Rede. In einem zweiten Schriftstück, einem Brief vom 28. September, wird von einer Möglichkeit gesprochen, »die zusammenhängt mit der bekannten Liquidation der Firma Stinnes. Herr Schuchmann hat die Möglichkeit, ein Aktienpaket der Firma Stinnes käuflich zu erwerben«.

Beide Mitteilungen scheinen auf einem Irrtum über die tatsächlichen Mehrheitsverhältnisse zu beruhen. 1917 hatte die Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) 51% der Aktien an der Vereinigten Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft Hamburg erworben und im Laufe des Jahres 1918 ihre Beteiligung an dem Unternehmen erhöht. Am 1. Mai 1919 wurde der Betrieb in »Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft« umbenannt, an der die HAPAG 67,5% der Anteile hielt. Die Aktien der Bugsiergesellschaft hatte sie vor allem aus dem Grund erworben, Kriegs- und Nachkriegsverluste aufzufangen und sich eine Beschäftigungsmöglichkeit außerhalb ihrer traditionellen, auf die Überseefahrt ausgerichteten Betätigungsfelder zu sichern. Im Dezember 1922 schloß die HAPAG mit der Bugsier einen Betriebsgemeinschaftsvertrag, im Rahmen dessen sie ihre Schlepper an die Bugsier abgab.

Seit 1925 versuchte die HAPAG, Aktien ihres in Schwierigkeiten geratenen Konkurrenzunternehmens, das zum Stinnes-Konzern gehörte, zu erwerben. Um die für die Aufkäufe benötigten Gelder bereitzustellen, stieß sie für sie uninteressant gewordene Beteiligungen ab. In diesen Zusammenhang ist auch der Verkauf der Bugsier-Aktien an die Schuchmann-Reederei einzuordnen, der im Dezember 1925 in der Presse bekanntgegeben wurde.

Weitere Angaben über die HAPAG und ihre Beteiligungen finden sich bei Arnold Kludas, Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. 3 Bände. Herford 1979—1981.

- 3 Die Bugsier-Flotte bestand aus insgesamt 92 Fahrzeugen: 17 Frachtdampfer zwischen 2000 und 445 tdw, 25 Schleppschiffe zwischen 1225 und 350 tdw, 27 Hochseeschlepper und Bergungsdampfer zwischen 3350 und 250 iPS, 6 Bergungs- und Hebefahrzeuge, 3 Hafenschlepper sowie 14 Hafenfahrzeuge. Schuchmann selbst war im Besitz von 12 Frachtdampfern von insgesamt 46850 tdw sowie 9 Schlepp- und Bergungsdampfern von zusammen 10630 PS. Vgl.: Zwillinge von Elbe und Weser. Bugsier und W. Schuchmann. In: Die Seekiste, Heft 2, 1957, S. 127—140, hier S. 129.
- 4 Bereits seit längerer Zeit liefen Verhandlungen zwischen der »Hansa« (Stinnes-Konzern) und dem bremischen Staat über die Rückgabe des Grundstückes, das die Kokswerke in Erbpacht hatten. Strittig war der Preis, den Bremen für die Einrichtungen und Gebäude zahlen sollte bzw. wollte. Noch am 8. September 1925 hatte Senator Dr. Apelt in einem Schreiben seinen Kollegen Bömers darum gebeten, die »Angelegenheit dilatorisch zu behandeln«. Der offizielle Verkauf erfolgte erst im November, die Löschung des Erbbaurechts wurde zum 1. Januar 1926 vereinbart, d. h. Bremen bot Schuchmann das Gelände zu einem Zeitpunkt an, an dem das Erbbaurecht noch nicht verloschen war. Vgl. Staatsarchiv Bremen, 4,35:2090 »Vergabe von Staatsgelände zu Erbbaurecht. 1906—1926«.
- 5 Wesermünde war der Heimatort Schuchmanns, der auch der Wesermünder Industrie- und Handelskammer angehörte.
- 6 In dem Originalschreiben heißt es »30. Oktober vormittags«. Aus den weiteren Unterlagen geht jedoch eindeutig hervor, daß der 30. September gemeint war.
- 7 Auch über 1½ Millionen Reichsmark wollte Höpker-Aschoff noch mit sich reden lassen.
- 8 Der Vermerk trägt den Zusatz »Wieder vorlegen am 1. Februar 26«!
- 9 Namentlich genannt werden Dr. Kurt Isermeyer und Karl Hinsch aus dem Unternehmen A. Atermann. Laut Adreßbucheintragung von 1925 handelt es sich bei den beiden Herren um Kaufleute bzw. Inhaber von Atermann und bei der Firma um ein Versicherungsmaklerbüro.
- 10 Der Name Schuchmann wird in einem Einschub als in diesem Zusammenhang an der Börse gefallen erwähnt.
- 11 Die Steuereinnahmen setzten sich wie folgt zusammen:

Gewerbeertragssteuer	5 000,— Reichsmark
Gewerbelohnsummensteuer	1 000,— Reichsmark
Grundvermögens- und Hauszinssteuer	
für die Gemeinde	2 550,— Reichsmark
	8 550,— Reichsmark
staatliche Hauszins- und Grundvermögenssteuer	4 100,— Reichsmark

Zum Vergleich: Die Gewerbesteuern der 18 in Wesermünde ansässigen Fischreedereien beliefen sich 1925 auf:

nach dem Ertrag	17 081,20 Reichsmark
nach der Lohnsumme	35 257,29 Reichsmark

Die größte Reederei zahlte:

nach dem Ertrag	8 437,20 Reichsmark
nach der Lohnsumme	3 998,85 Reichsmark

Vgl. 940/14/4 »Steuerstatistik. Gewerbeerträge der verschiedenen Berufe (u. a. Reedereien) 1925—1928«

Das Istaufkommen der Gewerbesteuer in Wesermünde betrug im Jahr 1925:

Gewerbeertragssteuer .....	460 164,— Reichsmark
Gewerbelohnsummensteuer .....	275 864,— Reichsmark

Vgl. 940/14/5 »Realsteuern 1925—1928«

Nach Mitteilung der Kämmereikasse der Stadt Wesermünde wurde das Rechnungsjahr 1925 wie folgt abgeschlossen:

	ordentliche Rechnung	außerordentliche Rechnung
Einnahmen	6688556,57 RM	4785627,51 RM
Ausgaben	<u>6598969,87 RM</u>	<u>4882837,05 RM</u>
	+ 89586,70 RM	− 97209,54 RM

Vgl. 932/36/1 »Akten betr. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung«

Für die Zeit vom 1. 4. 1925 bis 28. 2. 1926 zahlte Schuchmann:

Gewerbeertragssteuer .....	3029,26 Reichsmark
Gewerbelohnsummensteuer .....	962,37 Reichsmark

*[Faint, illegible text, possibly a stamp or signature]*