

KUA/001/2020

Sitzung des Kulturausschusses der Landeshauptstadt Düsseldorf 23.01.2020

Ergebnispräsentation der Überprüfung Düsseldorfer Straßen- und Platzbenennungen

Dr. Bastian Fleermann (Mahn- und Gedenkstätte); Dr. Benedikt Mauer (Stadtarchiv)

Der Kulturausschuss der Landeshauptstadt Düsseldorf beauftragte am 8. März 2018 die Mahn- und Gedenkstätte und das Stadtarchiv Düsseldorf damit, zusammen mit einem wissenschaftlichen Beirat all jene Straßennamen zu überprüfen, deren Namensgeber nach dem Jahr 1870 verstorben waren. Denn der Schwerpunkt der Untersuchungen sollte auf den Bereichen Kolonialismus, Militarismus, Nationalsozialismus und Antisemitismus liegen. Der Beirat nahm im Sommer 2018 seine Arbeit auf und die beiden Vorsitzenden dieses Beirats stellen die Ergebnisse der Überprüfungen nun im Kulturausschuss der Öffentlichkeit und der Politik vor: Der Beirat spricht damit jedoch nur Empfehlungen aus. Wie mit den jeweiligen Straßen- und Platznamen weiter umgegangen wird und ob es tatsächlich zu Umbenennungen kommt, kann am Ende nur der Stadtrat beschließen.

Der über 300 Seiten umfassende Abschlussbericht des wissenschaftlichen Beirats inklusive aller 79 Gutachten wird ab Donnerstagnachmittag, 23. Januar, online auf den Seiten des Stadtarchivs und der Mahn- und Gedenkstätte als pdf der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Ziel der Prüfung:

Das vorrangige Ziel der Überprüfung Düsseldorfer Straßen- und Platzbenennung war es, jene Straßenbezeichnungen zu identifizieren, die mit den Grundsätzen einer freiheitlich-demokratischen Gesellschaft unvereinbar sind. Die betreffende Person/Bezeichnung ist selbstverständlich immer in ihrem historischen Kontext zu sehen. Eine einzelne, Kategorien isoliert betrachtende Bewertung bzw. eine solche nach ausschließlich gegenwärtigen Moralvorstellungen wäre unwissenschaftlich. Zudem findet ein Abwägungsprozess statt, der das Spannungsverhältnis von zeitgenössischer Ehrung und notwendiger, auch unbequemer, gegenwärtiger Erinnerung in den Blick zu nehmen hat. Eine einfache "Reinigung" des städtischen Raums von vermeintlich unliebsamen Personen oder historischen Bezügen würde zu kurz greifen und auch die Stadtgeschichte in unzulässiger Weise simplifizieren. Der Beirat war sich der Tatsache bewusst, dass auch seine eigene Arbeit eine zeitgebundene ist, und dass die Bewertung den Kenntnisstand sowie moralische Maßstäbe unserer Gegenwart spiegelt. Es existiert kein Automatismus zur Umbenennung, falls eines oder auch mehrere der oben genannten Kriterien zutreffen sollten.

Zum Vorgehen des wissenschaftlichen Beirats

Von den fast 3.500 mit Namen versehenen Düsseldorfer Straßen erfüllen fast 650 das oben genannte Kriterium: Die Namensgeber verstarben nach 1870. Im Rahmen einer ersten Überprüfung wurde zunächst eruiert, ob und wenn ja welche Berührungspunkte diese Personen mit den oben genannten Bereichen (Kolonialismus, Militarismus, Nationalsozialismus und Antisemitismus) hatten. Die danach übriggebliebenen 99 Personen wurden näher in den Blick genommen. Schließlich wurden auf Wunsch des Beirats zu 79 Persönlichkeiten Gutachten angefertigt. Alle anderen Straßenbezeichnungen waren unverdächtig beziehungsweise so unzureichend dokumentiert, dass eine vertiefte Recherche unverhältnismäßig gewesen wäre.

Die 79 Gutachten gingen dem wissenschaftlichen Beirat zu. Der Beirat tagte fünf Mal und wies jede der Personen, zu denen Gutachten angefertigt wurden, einer Kategorie zu.

Folgende Kategorien wurden vergeben:

Kategorie A: schwer belastet/nicht haltbar

Hier schlägt der wissenschaftliche Beirat eine Umbenennung vor. Die Gesamtbiographie lässt sich in diesen Fällen mit einer Ehrung – und das ist eine Straßenbenennung - nicht vereinbaren.

Kategorie B: teilweise belastet/diskussionswürdig

Die Lebensläufe der hier eingestuften Persönlichkeiten bzw. Namen geben Anlass zu Kritik und sind durchaus diskussionswürdig. Alles in allem sprach nach jetzigem Kenntnisstand allerdings die Gesamtlebensleistung der Personen für eine Beibehaltung des Straßennamens.

Kategorie C: unbelastet

Die Straßennamen der Kategorie C werden vom Beirat nicht für eine Umbenennung vorgeschlagen. Die dahinter stehenden Persönlichkeiten sind entweder wenig belastet oder gar unbelastet. Gleichwohl gibt es auch in dieser Kategorie Straßenbenennungen, die heute keine Mehrheit mehr finden würden.

Die Ergebnisse des wissenschaftlichen Beirats

In die Kategorie A fielen folgende, somit zur Umbenennung vorgeschlagene zwölf Straßennamen:

- Pfitznerstraße
Hans Erich Pfitzner (1869-1949), deutscher Komponist, Dirigent und Autor
- Petersstraße
Dr. Carl Peters (1856-1918), deutscher Kolonialpolitiker und Afrikaforscher
- Wissmannstraße
Hermann von Wissmann (1853-1905), deutscher Offizier, Kolonialbeamter und Afrikaforscher; Reichskommissar
- Porschestraße
Ferdinand Porsche (1875-1951), deutscher, österreichischer und tschechoslowakischer Automobilkonstrukteur und Unternehmer
- Münchhausenweg
Börries Freiherr von Münchhausen (1874-1945), deutscher Lyriker; Senator der Deutschen Akademie der Dichtung
- Lüderitzstraße
Franz Adolf Eduard von Lüderitz (1834-1886), deutscher Kaufmann; Kolonialist
- Woermannstraße
Adolph Woermann (1847-1911), deutscher Kaufmann und Großbreeder; Kolonialist
- Leutweinstraße
Theodor Leutwein (1849-1921), deutscher Kolonialpolitiker; Kommandeur der

Kaiserlichen Schutztruppe und Gouverneur von Deutsch-Südwestafrika

- Schlieffenstraße
Alfred Graf von Schlieffen (1833-1913), preußischer Generalfeldmarschall
- Wilhelm-Schmidtbonn-Straße
Wilhelm Schmidt(bonn) (1876-1952), deutscher Schriftsteller und Dramatiker
- Heinz-Ingenstau-Straße
Heinz Ingenstau (1910-1971), deutscher Jurist; Stadtdirektor von Düsseldorf
- Hans-Christoph-Seebohm-Straße
Hans-Christoph Seebohm (1903-1967), deutscher Politiker und Ingenieur;
Bundesminister für Verkehr und Vizekanzler der BRD

Der Kategorie B wurden 25 Straßen zugewiesen, der Kategorie C 42 Straßennamen. Eine Liste mit allen kategorisierten Straßennamen findet sich in der Anlage, ebenso die Gutachten zu den Straßen der Kategorie A.

Der Beirat schlägt außerdem vor alle in die Kategorie B eingeordneten Straßennamen mit erklärenden Tafeln/Schildern zu versehen. Diese sollten allerdings mehr Platz bieten als die bisher zur Erläuterung verwendeten Flächen.

Im Kontext seiner Arbeit stellte der Beirat fest, dass konkretere Regularien zur Benennung von Straßen sinnvoll sein könnten. Daher stellt er folgenden, gegebenenfalls an geeigneter Stelle aufzunehmenden Text zur Diskussion:

"Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf ehrt verdiente Persönlichkeiten auf verschiedene Weise für Ihre Leistungen oder ihr Engagement. Zu den größten Ehrungen, die im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung vergeben werden können, zählt die Benennung einer Straße, eines Weges oder eines Platzes auf dem Stadtgebiet. Die Landeshauptstadt Düsseldorf ehrt mit einer solchen Benennung ausschließlich verstorbene Persönlichkeiten, die sich ehrenamtlich oder weit über ihren Berufsalltag hinausgehend für die Bürgerinnen und Bürger eingesetzt und engagiert haben oder sich durch sonstige herausragende Leistungen auszeichneten. Diese Leistungen können auf sozialer, politischer, kultureller oder künstlerischer, sportlicher, wirtschaftlicher oder publizistischer Ebene oder im lokalen Brauchtum und Ehrenamt erbracht worden sein. Gewürdigt wird die gesamte Lebensleitung einer Persönlichkeit. Verbunden mit dieser Ehrung ist neben der Würdigung der Person und ihrer Leistung vor allem der Vorbildcharakter für die Bürgerinnen und Bürger: Die geehrte Person sollte dem Leitgedanken der Landeshauptstadt von Weltoffenheit, Toleranz und Menschlichkeit nicht entgegenstehen. Jüngere Generationen müssen in der geehrten Person einen Vorbildcharakter für ein gesamtstädtisches Gemeinwesen erkennen können. Straßenbenennungen werden zunächst der Fachverwaltung (Stadtarchiv und Mahn- und Gedenkstätte) zur Überprüfung vorgelegt."

Im Rahmen seiner Arbeit erreichten den Beirat auch aus der Bürgerschaft mehrere Vorschläge zur Benennung von Straßen, die gegebenenfalls bei Umbenennungen Berücksichtigung finden könnten.

Weiteres Vorgehen:

Alle Vorschläge des wissenschaftlichen Beirats inklusive der Kategorisierung der

Straßennamen haben Vorschlagscharakter und sind nicht bindend. Allein der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat das Recht, Straßen- und Platzbenennungen zu ändern. Ob er den Vorschlägen des Beirats in Gänze, teilweise oder auch überhaupt nicht folgt, ist eine politische Entscheidung.

Hintergrund zum wissenschaftlichen Beirat:

In ihren Grundzügen folgte die Struktur der Überprüfung jener der Stadt Freiburg i.Br. (Überprüfung der Namen wurde dort 2016 abgeschlossen). Der wissenschaftliche Beirat in Düsseldorf bestand aus folgenden Personen: Als Vorsitzende Dr. Bastian Fleermann, Leiter der Mahn- und Gedenkstätte, sowie Dr. Benedikt Mauer, Leiter des Stadtarchivs. Als Mitglieder Prof. Dr. Volker Ackermann, Heinrich-Heine-Universität/Vorsitzender Düsseldorfer Geschichtsverein, Dr. Peter Henkel, Mahn- und Gedenkstätte; seit 1. November 2018 Projektgruppe "Haus der Landesgeschichte NRW", Sigrid Kleinbongartz, stellvertretende Leiterin des Stadtmuseums, Dr. Julia Lederle-Wintgens, stellvertretende Leiterin des Stadtarchivs, Rajiv Strauß (Referent im Büro des Oberbürgermeisters für den Bereich Kultur) sowie je ein beratendes Mitglied aus jeder Ratsfraktion (beratend/ohne Stimmrecht).

Anlagen:

Kategorisierung der Straßen durch den Beirat;

Gutachten der Kategorie A

Kategorisierung der Straßennamen durch den Beirat

Kategorie A (Umbenennung)	Kategorie B (diskussionswürdig)	Kategorie C (unkritisch/überholt)
<p>Pfitznerstraße Petersstraße Wissmannstraße Porschestraße Münchhausenweg Lüderitzstraße Woermannstraße Leutweinstraße Schlieffenstraße Wilhelm-Schmidtbonn-Straße Heinz-Ingenstau-Straße Hans-Christoph-Seebohm-Straße</p> <p>Bitte wenden!</p>	<p>Wagnerstraße Richard-Strauß-Platz Erwin-Rommel-Straße Oswald-Spengler-Straße Haberstraße Sedanstraße Gurlittstraße Solfstraße Max-Halbe-Straße Josef-Ponten-Straße Paul-Bonatz-Straße Harry-Piel-Platz Lubarschstraße Wilhelm-Kreis-Straße Eitelstraße Hördtweg Gravelottestraße Spichernplatz/Spichernstraße Moltkestraße/Helmutstraße Arthur-Kampf-Straße Helmut-Hentrich-Platz Ernst-Poensgen-Allee Wilhelm-Suter-Pfad Rolf-Bongs-Straße</p>	<p>Freytagstraße Ganghoferstraße Lönsstraße Gerhart-Hauptmann-Straße Heinrich-Lersch-Straße Bismarckstraße/ Bismarckweg/Kanzlerstraße Roseggerstraße Boschstraße Otto-Hahn-Straße Max-Planck-Straße Nernstweg Graf-von-Stauffenberg-Straße Bergiusstraße Gustaf-Gründgens-Platz Erwin-von-Witzleben-Straße Ludwig-Beck-Straße Gerhard-Domagk-Straße Max-Clarenbach-Weg Helmut-Stieff-Straße Erich-Hoepner-Straße Robert-Bernardis-Straße Klausingstraße Albrecht-von-Hagen-Platz Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße Kaiser-Wilhelm-Ring Kaiser-Friedrich-Ring/Kaiser Friedrich-Straße Kriegestraße Ulanenstraße / An der Ulanenkaserne</p>

		<p>Kategorie C</p> <p>Paul-von Hase-Straße Finschstraße Virchowstraße Speckmannweg Robert-Lehr-Ufer Joseph-Beuys-Ufer Sodenstraße Wolfgang-Döring-Straße Otto-Petersen-Straße Füsilierstraße Diedenhofener Straße Franz-Jürgens-Straße/ Jürgensplatz Jakob-Kneip-Straße</p>
--	--	---

Straßen-/Platzname: Heinz-Ingenstau-Straße

Datum der Benennung: 24. 04. 2004

Begründung der Benennung

„Ende der sechsziger Jahre wurde durch seine Aktivitäten im Düsseldorfer Norden (unmittelbar neben dem Rheinstadion und in der Nähe des Flughafens) das Messegelände angesiedelt.“

Name, Titel, Beruf oder Amt:

Heinz Ingenstau (1910-1971), deutscher Jurist; Stadtdirektor von Düsseldorf (1964-1971).

Kurzbiographie / Verdienste

Nach dem Studium der Rechtswissenschaften absolvierte Heinz Ingenstau von 1933 bis 1936 sein Referendariat am Oberlandesgericht Düsseldorf und engagierte sich während seiner praktischen Ausbildung in verschiedenen NS-Organisationen. Ab 1937 arbeitete der Jurist als Gerichtsassessor an verschiedenen Land- und Amtsgerichten, bevor er 1941 zum Landgerichtsrat ernannt wurde. Nach seinem Einsatz im Zweiten Weltkrieg übernahm Ingenstau 1953 die Leitung des Düsseldorfer Landgerichts sowie den Vorsitz der Umlegungsbehörde und widmete sich der städtebaulichen Neuordnung. Als Beigeordneter und späterer Stadtdirektor machte sich Heinz Ingenstau darüber hinaus vor allem um das Düsseldorfer Messewesen und den Ausbau des Flughafens verdient.

Nationalsozialismus

Heinz Ingenstau ist als *„einer der fähigsten leitenden Beamten der Nachkriegszeit“* (Houben) in die Düsseldorfer Stadtgeschichte eingegangen; der Landgerichtsdirektor und Kommunalpolitiker engagierte sich in besonderem Maße für die Wirtschaftsförderung und realisierte unter anderem das Messegelände in Stockum, dessen Einweihung er allerdings nicht mehr erlebte. Während des Dritten Reiches passte er sich berufsbedingt an, um seine juristische Laufbahn nicht zu gefährden.

Im Jahr der „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten hatte Ingenstau sein Jurastudium an der Universität Köln abgeschlossen und war unmittelbar in den Staatsdienst übernommen worden. Während seines Referendariats betätigte er sich ehrenamtlich in verschiedenen NS-Organisationen; so trat der angehende Jurist 1933 beispielsweise für einige Monate als Anwärter in die paramilitärische „Sturmabteilung“ (SA) ein. Von 1934 bis 1937 beriet Ingenstau als Rechtsreferent die Mitglieder der örtlichen „Hitlerjugend“ (HJ) in rechtlichen Fragen und stieg in diesem Zusammenhang in den Rang eines „Scharführers“ auf, durfte aufgrund seiner *„rein fürsorglichen Aufgaben“* allerdings keine leitende Funktion übernehmen. Laut eigener Aussage deckte sich diese Tätigkeit mit der Arbeit im Kreisamt der „Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt“ (NSV), in der er als Unterabteilungsleiter in der Jugendhilfe aushalf. Darüber hinaus betätigte sich Ingenstau für kurze Zeit als Bezirksgruppenleiter im „Nationalsozialistischen Rechtswahrerbund“ (NSRB) und war für die

Weitergabe von Anordnungen und Mitteilungen der Berufsorganisation an andere Referendare verantwortlich. Dieses Amt beinhaltete auch die Position des Kreisstellenleiters beim Kreisrechtsamt sowie den Beisitz im Gau-Ehrengericht (disziplinarrechtliches Berufsgericht); Ingenstau selbst behauptete, aufgrund seiner fehlenden Parteimitgliedschaft nicht in diese Ämter eingewiesen worden zu sein und überdies auch keine politischen Gutachten verfasst zu haben.

Nach seiner Übernahme in den richterlichen Probendienst trat der Gerichtsassessor 1937 schließlich in die NSDAP ein und wurde in der Folge ehrenamtlich im Gauschatzamt Düsseldorf (Verwaltung von Staatsvermögen) eingesetzt, wo er Mietverträge für Büroräume der Partei überprüfte und Versicherungen für Kraftfahrzeuge überwachte. Gegen Ingenstaus „politische Zuverlässigkeit“ wurde seitens seiner Ausbilder „keine Bedenken“ erhoben; die beruflichen Zeugnisse fielen durchweg positiv aus: „*Er ist ein überzeugter Nationalsozialist.*“ 1940 erfolgte der Einzug zum Wehrdienst, den Heinz Ingenstau als Unteroffizier bei der Nachrichtentruppe ableistete. Auf Betreiben des Düsseldorfer Gauleiters Friedrich Karl Florian wurde dem Juristen während seiner Abwesenheit 1941 vom Staatssekretär des Reichsjustizministeriums – Roland Freisler – eine Stelle als Landgerichtsrat übertragen; 1944 erhielt er das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse.

Nach seiner Rückkehr aus russischer Kriegsgefangenschaft wurde Heinz Ingenstau ohne Überprüfung zunächst an der Berufsausübung gehindert und bat den zuständigen Landgerichtspräsidenten im Jahr 1946 um dessen Intervention bei der Militärregierung. Seine Ehrenämter in NS-Organisationen sowie die positiven Beurteilungen seiner Person rechtfertigte er als notwendige Übel, die seine berufliche Zukunft sichern sollten. In seinem Entnazifizierungsverfahren wurde Ingenstau schließlich durch mehrere Zeugen – darunter eine angeheiratete jüdische Verwandte – entlastet. Auch die Entnazifizierungsausschüsse seiner ehemaligen Arbeitsstellen empfahlen die Wiedereinstellung des Juristen: „*Er hat sich zu keiner Zeit propagandistisch oder aktivistisch für die Partei betätigt, auch den NatSoz. [sic] nicht gefördert.*“ Die Spruchkammer stufte Heinz Ingenstau daraufhin als „minderbelastet“ ein (Kategorie IV) und hob die Berufsbeschränkung auf. 1950 wurde dessen Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens und die von ihm angestrebte Einstufung in Kategorie V („unbelastet“) allerdings abgelehnt.

Kategorie: A

Begründung: exponierte Stellung im Dritten Reich / SA-Mitgliedschaft

Quellen

Stadtarchiv Düsseldorf

0-1-5-81564.0000

3-1996-25-10.0000

Landesarchiv NRW – Abteilung Rheinland

NW 1008 KAT ¾ / 107

NW 1037-RS

NW-Pe / 2597

Bundesarchiv Berlin

BArch 9361-VIII / 13171240

Houben, Alfons: *Stadtdirektor erlag einem Herzinfarkt – Trauer um Heinz Ingenstau*. In: *Düsseldorfer Nachrichten*, 13. April 1971.

Beschlussvorlage Nr. 175 39/2004 der Bezirksvertretung 5.

Straßen-/Platzname: Leutweinstraße

Datum der Benennung: 16. 12. 1937

Begründung der Benennung

Im Zusammenhang mit der für die NS-Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ geplanten Mustersiedlung in Düsseldorf-Stockum schlug der damalige Direktor der Landes- und Stadtbibliothek – Hermann Reuter – 1936 vor, die Straßen dieses Geländes „*nach verdienten Männern der deutschen Kolonialgeschichte zu benennen.*“ Ein halbes Jahr später wurden die Mustersiedlung auf Betreiben des damaligen Gauleiters Florian in „Schlageter-Stadt“ benannt und ihre Straßen umgewidmet. Als Ausgleich schufen die Nationalsozialisten kurze Zeit später ein neues Kolonialviertel in Urdenbach, in dem die ursprünglichen Straßennamen wieder zum Tragen kamen.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Theodor Gotthilf Leutwein (1849-1921), deutscher Kolonialpolitiker; Kommandeur der Kaiserlichen Schutztruppe (1895-1905) und Gouverneur von Deutsch-Südwestafrika (1896-1905).

Kurzbiographie/Verdienste

Theodor Leutwein schlug 1868 als Fahnenjunker des 5. Badischen Infanterie-Regiments eine militärische Laufbahn ein und stieg nach kurzer Zeit in den Rang eines Leutnants auf. Nach der Teilnahme am Deutsch-Französischen Krieg, der Lehrtätigkeit an Kriegsschulen und der Beförderung zum Major ging Leutwein 1893 nach Deutsch-Südwestafrika, wo er als Kommandeur der Kaiserlichen Schutztruppe die Unterwerfung der indigenen Bevölkerung vorantrieb und ein deutsches Herrschaftssystem installierte; später wurde er zum ersten Gouverneur von Deutsch-Südwestafrika ernannt. Nach Beginn des Aufstands der Herero im Jahr 1904 ließ sich Leutwein in den Ruhestand versetzen und widmete sich unter anderem seinen Memoiren.

Kolonialismus

In der Geschichte des deutschen Kolonialismus zählt Theodor Leutwein zu den „gemäßigeren“ Kolonialpolitikern, die bei der Durchsetzung des staatlichen Gewaltmonopols diplomatisch und verhandlungsorientiert agierten. Seine Machtbildung folgte dem Prinzip „divide et imperia“ und strebte „eine deutsche Oberherrschaft auf der Basis eines allgemeinen Landfriedens“ (Gründer, S. 122) an.

Theodor Leutwein war 1893 nach Deutsch-Südwestafrika entsandt worden, um den Aufständen und Konflikten der indigenen Bevölkerung Einhalt zu gebieten und einen Kolonialkrieg zu vermeiden. Dementsprechend machte er sich die Spannungen zwischen den Völkerstämmen zunutze und suchte den Kontakt zu ihren Anführern, mit denen er sogenannte „Schutzverträge“ aushandelte. Im Gegenzug für die Anerkennung des deutschen Hoheitsanspruchs sowie des Landfriedens verpflichtete sich das Deutsche Reich zur

militärischen und rechtlichen Unterstützung und erkannte die Autorität der lokalen Oberhäupter an. Auf diese Weise spielte Leutwein die Stämme gegeneinander aus und stabilisierte gleichzeitig die deutsche Vormachtstellung; Vertragsbrüche wurden streng sanktioniert und teilweise mit dem Tod bestraft.

Während sich zahlreiche Anführer wie beispielsweise Samuel Maharero vom Stamm der Herero freiwillig unterordneten und mit den Deutschen zusammenarbeiteten, leisteten andere erbitterten Widerstand. Im Fall des Nama-Führers Hendrik Witbooi schritt Leutwein militärisch ein und konnte diesen nach mehrwöchigen Kämpfen schließlich zur Kapitulation bewegen. Darüber hinaus mischte sich der Kolonialpolitiker massiv in die inneren Angelegenheiten der Einheimischen ein; um die Position Samuel Mahareros zu stärken und ihn als obersten Anführer der Herero durchzusetzen, ließ er dessen Konkurrenten "durch eine militärische Machtdemonstration vor den Augen ihrer Gefolgsleute demütigen und zur Unterwerfung zwingen" (Zimmerer, S. 25). Ferner war die indigene Bevölkerung im „System Leutwein“ gegenüber den europäischen Siedlern einer straf- und zivilrechtlichen Benachteiligung ausgesetzt, wurde doch *„das Leben des Weißen höher eingeschätzt, als dasjenige des Eingeborenen“*.

Mit dem Fortschreiten der Kolonisierung und dem Ausbruch von Infektionskrankheiten (Rinderpest) wurden die Herero zunehmend aus ihren Gebieten verdrängt und in die wirtschaftliche Abhängigkeit der Siedler getrieben. Daraufhin stellte Theodor Leutwein Reservate zur Verfügung, die allerdings die ursprünglichen Gebietsgrenzen nicht berücksichtigen und neue Konflikte auslösten. Diese Gemengelage führte 1904 schließlich zum Aufstand der Herero, den Leutwein durch Friedensverhandlungen vergeblich zu beruhigen versuchte. Um den Widerstand gewaltsam aufzulösen, übertrug die Reichsregierung das Kommando schließlich an Lothar von Trotha, der mit seinem „Vernichtungsbefehl“ den ersten Völkermord des 20. Jahrhunderts auslöste. Theodor Leutwein lehnte dieses brutale Vorgehen entschieden ab und wurde auf eigenen Wunsch in den Ruhestand versetzt.

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Kolonialismus

Literatur

Dvorak, Helge: Biographisches Lexikon der Deutschen Burschenschaft. Band 1: Politiker, Teilband 3: I-L, Heidelberg 1999, S. 280-281.

Eicker, Steffen: Der Deutsch-Herero-Krieg und das Völkerrecht. Die völkerrechtliche Haftung der Bundesrepublik Deutschland für das Vorgehen des Deutschen Reiches gegen die Herero in Deutsch-Südwestafrika im Jahre 1904 und ihre Durchsetzung vor einem nationalen Gericht, Frankfurt am Main 2009.

Gründer, Horst: Geschichte der deutschen Kolonien. Paderborn 2012.

Helbig, Helga/Helbig, Ludwig: Mythos Deutsch-Südwest. Namibia und die Deutschen, Weinheim 1983.

Kaulich, Udo: Geschichte der ehemaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika. Eine Gesamtdarstellung, Frankfurt 2003.

Poser, Alexis Themo von/Baumann, Bianca: Heikles Erbe. Koloniale Spuren bis in die Gegenwart, Dresden 2016.

Sudholt, Gerd: Die deutsche Eingeborenenpolitik in Südwestafrika von den Anfängen bis 1904. München 1975.

Zimmerer, Jürgen: Deutsche Herrschaft über Afrikaner. Staatlicher Machtanspruch und Wirklichkeit im kolonialen Namibia, Hamburg 2002.

Quellen

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 15919 (4)

0-1-7-1937.0000 / Blatt 421

IV 52054 / Band 1

Leutwein, Theodor: Elf Jahre Gouverneur in Deutsch-Südwestafrika. Berlin 1906.

Leutwein, Theodor: Die Kämpfe der Kaiserlichen Schutztruppe in Deutsch-Südwestafrika in den Jahren 1894 - 1896, sowie die sich hieraus für uns ergebenden Lehren. Berlin 1899.

Straßen-/Platzname: Lüderitzstraße

Datum der Benennung: 16. 12. 1937

Begründung der Benennung

Im Zusammenhang mit der für die NS-Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ geplanten Mustersiedlung in Düsseldorf-Stockum schlug der damalige Direktor der Landes- und Stadtbibliothek –Hermann Reuter – 1936 vor, die Straßen dieses Geländes *„nach verdienten Männern der deutschen Kolonialgeschichte zu benennen.“* Ein halbes Jahr später wurden die Mustersiedlung auf Betreiben des damaligen Gauleiters Florian in „Schlageter-Stadt“ benannt und ihre Straßen umgewidmet. Als Ausgleich schufen die Nationalsozialisten kurze Zeit später ein neues Kolonialviertel in Urdenbach, in dem die ursprünglichen Straßennamen wieder zum Tragen kamen.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Franz Adolf Eduard von Lüderitz (1834-1886), deutscher Kaufmann.

Kurzbiographie / Verdienste

Nach dem Abschluss einer Handelslehre arbeitete der Sohn eines Bremer Tabakhändlers zunächst in einem Handelshaus in Mexiko, bevor er in das väterliche Unternehmen eintrat und 1878 dessen Leitung übernahm. Auf der Suche nach Bodenschätzen und Niederlassungsmöglichkeiten erwarb er ab 1883 Gebiete im heutigen Namibia, die sowohl den Kern der späteren Kolonie Deutsch-Südwestafrika als auch die Grundlage für den deutschen Kolonialismus bildeten. Adolf Lüderitz kam 1886 auf einer Expedition in Südafrika ums Leben; bis heute erinnert die namibische Hafenstadt Lüderitz in der Lüderitzbucht an ihn.

Kolonialismus

Adolf Lüderitz zählt zu den frühen Wegbereitern des deutschen Kolonialismus; sein privatwirtschaftliches Engagement in Übersee ermöglichte dem Deutschen Reich den „Eintritt in den Kreis der Kolonialmächte“ (Zimmerer, S. 16). Bei dem Erwerb von Landstrichen in Südwestafrika schloss der Bremer Großhändler dubiose Kaufverträge mit lokalen Autoritäten und betrog diese um ein Vielfaches ihres Besitzes.

Um seine „Vision eines südafrikanischen Großreiches“ (Gründer, S. 112) zu verwirklichen, sandte Lüderitz 1883 seinen Bevollmächtigten Heinrich Vogelsang nach Südwestafrika, der dem Nama-Führer Joseph Fredericks zunächst die Bucht von Angra Pequena und kurze Zeit später den ganzen Küstenstreifen abkaufte. Dieses Abkommen ging als sogenannter „Meilenschwindel“ in die Geschichte ein: da Fredricks lediglich die englische Meile (1,6 km) kannte, wurde im Vertrag vorsätzlich die geographische Meile (7,5 km) festgehalten. Auf diese Weise trat der Nama-Führer unfreiwillig ein fünfmal größeres Gebiet unter Wert an Adolf Lüderitz ab, der dessen Unwissenheit ohne schlechtes Gewissen ausnutzte: *„Da in unserem Contracte steht 20 geogr. Meilen Inland, so wollen wir diese auch beanspruchen.“*

Um seine Besitzungen vor dem Zugriff anderer Kolonialmächte zu schützen, bat der Kaufmann 1884 die deutsche Regierung erfolgreich um militärischen Schutz; mit der offiziellen Inbesitznahme erhielt das Kaiserreich seine erste Kolonie in Afrika. In der Folgezeit weitete Adolf Lüderitz seine Unternehmungen aus, bemühte sich um weitere Landerwerbungen und sicherte sich Rechte an Minen, in denen er wertvolle Rohstoffe vermutete. Da diese Vorhaben seine finanziellen Möglichkeiten schnell überstiegen, musste er seine Ländereien 1885 an die „Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwestafrika“ abtreten. Mit neuem Kapital ausgestattet, brach Lüderitz 1886 zu einer Expedition nach Südostafrika auf, von der er nicht zurückkehrte.

Der ungeklärte Tod des Kolonialisten trug zusätzlich zu seiner posthumen Verehrung bei; zum Andenken an den Begründer von Deutsch-Südwestafrika erhielt die Bucht Angra Pequena den Namen Lüderitzbucht. Im Dritten Reich gehörte Adolf Lüderitz zu den gefeierten „Kolonialpionieren“ und galt als „wichtigste Symbolfigur für die heroischen Taten von Kaufleuten beim Erwerb von Kolonien“ (Schleier, S. 233). Dementsprechend wurde sein Lebenswerk in Ausstellungen, Zeitungsbeiträgen und Monographien regelmäßig hervorgehoben und glorifiziert: *„Es gibt Naturen, die nur geschaffen scheinen, um auf stürmischem Meere zu fahren; Sie umwittert ein Hauch von Abenteuer und Schicksalhaftigkeit. Zu ihnen gehörte Lüderitz.“*

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Kolonialismus

Literatur

Bade, Klaus J.: Friedrich Fabri und der Imperialismus in der Bismarckzeit. Revolution – Depression – Expansion, Freiburg im Breisgau 1975.

Graichen, Gisela/Gründer, Horst: Deutsche Kolonien. Traum und Trauma. Berlin 2005.

Gründer, Horst: Geschichte der Deutschen Kolonien. Paderborn 2012.

Helbig, Helga/Helbig, Ludwig: Mythos Deutsch-Südwest. Namibia und die Deutschen, Weinheim 1983.

Kaulich, Udo: Die Geschichte der ehemaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika. Eine Gesamtdarstellung, Frankfurt 2003.

Petschull, Jürgen: Der Wahn vom Weltreich. Hamburg 1986.

Schleier, Bettina: *Carl Adolf Lüderitz, Ludwig Roselius und Bremen als Stadt der Kolonien*. In: Bremisches Jahrbuch. Nr. 84, 2005, S. 233-240.

Zimmerer, Jürgen: Deutsche Herrschaft über Afrikaner. Staatlicher Machtanspruch und Wirklichkeit im kolonialen Namibia. Hamburg 2004.

Quellen

Lüderitz, C.A.: Die Erschließung von Deutsch-Südwest-Afrika durch Adolf Lüderitz. Akten, Briefe und Denkschriften, Oldenburg 1945.

Schüßler, Wilhelm: Adolf Lüderitz. Ein deutscher Kampf um Südafrika 1883-1886, Geschichte des ersten Kolonialpioniers im Zeitalter Bismarcks, Bremen 1936.

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 15919 (4)

0-1-7-1937.0000 / Blatt 421

IV 52054 / Band 1

Straßen-/Platzname: Münchhausenweg

Datum der Benennung: März 1947

Begründung der Benennung

Die Straßenbenennung erfolgte auf Vorschlag des Leiters der Stadt- und Landesbibliothek, Dr. Hermann Reuter.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Börries Albrecht Conon August Heinrich Freiherr von Münchhausen (1874-1945), deutscher Lyriker; Senator der Deutschen Akademie der Dichtung (1934).

Kurzbiographie/Verdienste

Der Nachfahre des berühmten „Lügenbarons“ verfasste bereits während seines Studiums eigene Balladen und Gedichte, in denen er die Legenden und Mythen vergangener Epochen aufgriff. Mit seiner lyrischen Glorifizierung des Rittertums und der germanischen Sagenwelt entwickelte sich Münchhausen zu einem der bedeutendsten Vertreter der Balladendichtung; zahlreiche seiner Werke wurden vertont und trugen so zu seiner Popularität bei. Darüber hinaus rief er 1898 den „Göttinger Musenalmanach“ ins Leben. Im Dritten Reich unterstützte der Baron die Nationalsozialisten und wurde als Senator in die Deutsche Akademie der Dichtung berufen. Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs beging Börries von Münchhausen Suizid.

Antisemitismus / Rassismus / Nationalsozialismus

Börries Freiherr von Münchhausen zählt zu den „erfolgreichsten deutschsprachigen Lyrikern der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts“ (Schneider, S. 550); seine Balladen haben die deutsche Literaturlandschaft bis in die 1950er Jahre geprägt und gehörten zum festen Repertoire der Schullesebücher. Während die Werke seit den 1960er Jahren kaum mehr Beachtung finden, beschäftigt sich die jüngere Forschung mit der Biographie des Barons, seinem widersprüchlichen Antisemitismus und seiner Stellung im Dritten Reich.

Obwohl Börries von Münchhausen als junger Literat in jüdischen Kreisen verkehrte, jüdische Motive in seine Lyrik aufnahm und im Jahr 1900 zusammen mit dem Graphiker Ephraim Moses Lilien die Balladensammlung „Juda“ publizierte, die „als Plädoyer für die zionistische Bewegung“ (Sarkowicz/Mentzer, S. 482) gewertet wurde, näherte er sich nach der Jahrhundertwende der antisemitischen Bewegung an. Diese Entwicklung basierte vor allem auf Münchhausens völkischer Geisteshaltung, die das Judentum zwar nicht als minderwertig ansah, aber von der Notwendigkeit der deutschen „Rassereinheit“ überzeugt war und den jüdischen Einfluss im Kulturleben kritisierte: *„Jedesmal [sic], wenn ich Berlin wiedersehe, erschreckt mich die Verjudung unseres Volkes aufs höchste [sic] [...]. Es ist eine fürchterliche Rasse!“* Ungeachtet seiner judenfeindlichen Haltung und Äußerungen pflegte der Lyriker allerdings weiterhin Kontakte zu jüdischen Freunden und wehrte sich noch zu Beginn des Dritten Reiches gegen den Vorwurf des Antisemitismus: *„Überdies bin ich heute*

noch kein Nationalsozialist [...]. Ich bin es vor allem deshalb nicht, weil ich anders zum Judentum stehe, als dem furchtbaren Feind unserer deutschen Kultur, und anders zum einzelnen Juden, der wie Heine ein recht wesentlicher Bestandteil dieser Kultur sein kann.“

Im Verlauf des Ersten Weltkriegs wurde Börries von Münchhausen zunächst als Oberleutnant eingesetzt, bevor er in die Propagandaabteilung der Obersten Heeresleitung berufen wurde und unter anderem mit Vorträgen an das Durchhaltevermögen der Soldaten appellierte. Darüber hinaus erfreuten sich seine nationalistischen Werke großer Beliebtheit an der Front, sodass die Auflagen sprunghaft anstiegen und seinen Bekanntheitsgrad steigerten. In der Weimarer Republik verbreitete Münchhausen seine rassistische Ideologie in zahlreichen Zeitungsbeiträgen, übernahm 1925 die Schriftleitung einer Beilage der Zeitschrift „Volk und Rasse“ und sprach sich im „Deutschen Adelsblatt“ gegen deutsch-jüdische Beziehungen aus: *„Eine Ehe zwischen Ariern und Juden ergibt immer einen Bastard, der den Sprung, den Riß [sic] im Äußeren und Inneren, in Sprache und Bewegung, in Geist und Seele, in Sittlichkeit und Denken nie los wird.“* Darüber hinaus setzte sich Münchhausen für einen Zusammenschluss nationalkonservativer und nationalsozialistischer Lyriker in der Sektion Dichtkunst der Preußischen Akademie der Künste ein und war „maßgeblich daran beteiligt, die Institution in den NS-Faschismus zu überführen“ (Ditfurth, S. 247).

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten im Jahr 1933 wurde der Baron als Senator in die Deutsche Akademie der Dichtung der „gesäuberten“ Preußischen Akademie der Künste berufen, gehörte zu den Unterzeichnern des „Treuegelöbnisses“ der deutschen Schriftsteller für Adolf Hitler und warb im „Aufruf der Kulturschaffenden“ für die Vereinigung des Reichskanzler- und Reichspräsidentenamtes. Darüber hinaus agitierte er gegen den literarischen Expressionismus und dessen Vertreter und entfernte nach öffentlichen Angriffen auf seine Person sämtliche jüdischen Motive aus seinen eigenen Werken. Obwohl Münchhausen diesem Eingriff in die geistige Freiheit durchaus nicht unkritisch gegenüberstand und sich in einzelnen Fällen für verfolgte Kulturschaffende einsetzte, engagierte er sich bis Ende der 1930er Jahre in der Deutschen Akademie der Dichtung; seine Bewunderung für die NS-Führung ist in zahlreichen privaten Dokumenten überliefert. Im Jahr 1936 beschwerte sich Münchhausen bei SS-Oberführer und Ministerialdirektor Arthur Julius Gütt gar über die deutschen Nachnamen der jüdischen Bevölkerung und schlug eine Regelung vor, um *„in Zukunft das Erkennen der Juden leichter zu machen“*; diese Anregung trug 1938 schließlich zur Namensänderungsverordnung bei.

Zu Beginn der 1940er Jahre zog sich Börries von Münchhausen aus dem Literaturbetrieb zurück, erhielt jedoch noch 1944 die Ehrenbürgerschaft der Stadt Altenburg und wurde von Adolf Hitler auf die sogenannte „Gottbegnadeten-Liste“ der wichtigsten deutschen Schriftsteller gesetzt. *„Trotz der Ehrungen war dem Baron klar, dass hinter den Fassaden das geliebte Dritte Reich bröckelte und dass er mit ihm untergehen würde.“* (Gans, Zweiter Band, S. 211) Im März 1945 nahm sich der Lyriker auf seinem Schloss Windischleuba das Leben.

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Antisemitismus / Unterstützung des NS-Regimes

Literatur:

Alter, Reinhard: *Gottfried Benn und Börries von Münchhausen. Ein Briefwechsel aus den Jahren 1933/34*, In: Martini, Fritz/Müller-Seidel, Walter/Zeller, Bernhard (Hrsg.): Jahrbuch der Schillergesellschaft. 25. Jg., 1981, S. 139-170.

Ditfurth, Jutta: *Der Baron, die Juden und die Nazis. Eine Reise in eine Familiengeschichte*, Hamburg 2015.

Gans, Henning: „Ich lass hier alles gehn und stehn“. Börries von Münchhausen, ein Psychopath unter drei Lobbyismokratien, Erster und Zweiter Band, Leipzig 2015.

Klee, Ernst: *Das Kulturlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945*, Frankfurt am Main 2007.

Mittenzwei, Werner: *Die Mentalität des ewigen Deutschen. Nationalkonservative Dichter 1918 bis 1947 und der Untergang einer Akademie*, Berlin 2003.

Sarkowicz, Hans: *Münchhausen, Börries Freiherr von*. In: Benz, Wolfgang (Hrsg.): *Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart*, Band 8, Nachträge und Register, Berlin 2015, S. 95-97.

Sarkowicz, Hans/Mentzer, Alf: *Schriftsteller im Nationalsozialismus. Ein Lexikon*, Berlin 2011.

Schneider, Thomas: „*Heldisches Geschehen*“ und „*reiner blaublonder Stamm*“. *Die Erneuerung der Ballade und ihre Instrumentalisierung durch Börries von Münchhausen seit 1898*. In: Białek, Edward/Durzak, Manfred/ Zybura, Marek (Hrsg.): *Literatur im Zeugenstand. Beiträge zur deutschsprachigen Literatur- und Kulturgeschichte*, Festschrift zum 65. Geburtstag von Hubert Orłowski, Frankfurt am Main 2002, S. S. 541–561.

Quellen

Schücking, Beate (Hrsg.): "Deine Augen über jedem Verse, den ich schrieb". Levin Ludwig Schücking - Börries von Münchhausen, Briefwechsel 1897 – 1945, Oldenburg 2001.

Münchhausen, Börries von: *Adel und Rasse*. In: *Deutsches Adelsblatt*. Nr. 42, 1924, S. 63-65.

Stadtarchiv Düsseldorf
0-1-4-18022.0000

Straßen-/Platzname: Petersstraße

Datum der Benennung: 16. 12. 1937

Begründung der Benennung

Im Zusammenhang mit der für die NS-Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ geplanten Mustersiedlung in Düsseldorf-Stockum schlug der damalige Direktor der Landes- und Stadtbibliothek – Hermann Reuter – 1936 vor, die Straßen dieses Geländes *„nach verdienten Männern der deutschen Kolonialgeschichte zu benennen.“* Ein halbes Jahr später wurden die Mustersiedlung auf Betreiben des damaligen Gauleiters Florian in „Schlageter-Stadt“ benannt und ihre Straßen umgewidmet. Als Ausgleich schufen die Nationalsozialisten kurze Zeit später ein neues Kolonialviertel in Urdenbach, in dem die ursprünglichen Straßennamen wieder zum Tragen kamen.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Dr. Carl Peters (1856-1918), deutscher Kolonialpolitiker und Afrikaforscher; Reichskommissar für das Kilimandscharo-Gebiet (1891-1893).

Kurzbiographie

Als Bewunderer der britischen Kolonialpolitik beteiligte sich Peters 1884 an der Gründung der „Gesellschaft für Deutsche Kolonisation“ und erwarb in ihrem Auftrag das Kernland des späteren Deutsch-Ostafrika; die Übernahme der Schutzherrschaft durch das Deutsche Reich im Jahr 1885 ermöglichte weitere Expeditionen. Aufgrund seiner brutalen Amtsführung im Kilimandscharo-Gebiet wurde der als „Hänge-Peters“ bekannt gewordene Reichskommissar abgesetzt und zurück nach Deutschland beordert, wo er im Kolonialministerium arbeitete. Nach seiner Suspendierung vom Reichsdienst im Jahr 1897 gründete Peters eine Gesellschaft zur Finanzierung des Goldbergbaus in Südafrika und betätigte sich als Publizist und Forschungsreisender.

Kolonialismus/Rassismus

Carl Peters galt bereits zu Lebzeiten als eine der umstrittensten Schlüsselfiguren der deutschen Kolonialbewegung und steht heute im Fokus der Aufarbeitung deutscher Kolonialgeschichte. Während sich die ältere Forschungsliteratur zumeist auf die pathologische Auffälligkeit des Kolonialisten konzentriert hat („gerichtsnotorisch krimineller Psychopath“, Wehler S. 338), befassen sich jüngere Studien auch mit dessen politischem Werdegang und den Auswirkungen seiner aggressiven Expansionsunternehmungen.

Mit der Gründung der „Gesellschaft für Deutsche Kolonisation“ im Jahr 1884 setzte sich Carl Peters von der in Kolonialfragen eher zurückhaltend agierenden Regierung Bismarcks ab, um *„in entschlossener und durchgreifender Weise die Ausführung von [...] Kolonisationsprojekten selbst in die Hand zu nehmen.“* Die sich anschließenden Expeditionen wurden mit dem Ziel der *„rücksichtslosen Bereicherung des eigenen Volkes auf anderer, schwächerer Völker Unkosten“* durchgeführt. Dementsprechend schloss Peters mit lokalen

Autoritäten unter Anwendung von fragwürdigen Methoden (Alkohol, Androhung und Demonstration von Gewalt) sogenannte „Schutzverträge“ ab, die insbesondere ihm selbst „das alleinige und ausschließliche Recht völliger und uneingeschränkter Ausnutzung“ der entsprechenden Gebiete einräumten. Um seine Machtposition zu stärken und das Territorium vergrößern zu können, erzwang Peters 1885 einen kaiserlichen Schutzbrief, indem er mit der Abtretung der erworbenen Länder an Belgien drohte. Zeitgleich gründete er die „Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft“ (DOAG), auf die sämtliche Rechte übergingen.

Der Aufstand der ostafrikanischen Küstenbevölkerung („Araberaufstand“) in den Jahren 1888 bis 1890 ermöglichte der Reichsregierung die Übernahme der administrativen und militärischen Kontrolle über die Kolonie; Carl Peters wurde als Reichskommissar im Kilimandscharo-Gebiet eingesetzt. Dort errichtete er eine Willkürherrschaft, die „selbst für die damaligen kolonialen Verhältnisse als extrem gelten muss“. (Bear, S. 32) Nachdem er seine afrikanische Geliebte und seinen Diener aus persönlichen Gründen hatte hinrichten lassen, wurde der Kolonialpolitiker schließlich seines Amtes enthoben und in einem Disziplinarverfahren 1897 unehrenhaft aus dem Staatsdienst entlassen.

Der Fall des „Hänge-Peters“ erhielt durch eine Debatte im Reichstag überregionale Aufmerksamkeit; für die Sozialdemokraten unter August Bebel repräsentierte dieser das Bild eines „grimmigen Ariers, der alle Juden vertilgen will und in Ermangelung von Juden drüben [sic] in Afrika Neger totschießt [sic] wie Spatzen und Negermädchen zum Vergnügen aufhängt [...]“. Peters selbst machte aus seinen Überzeugungen keinen Hehl und offenbarte ungeniert sein rassistisch und sozialdarwinistisch geprägtes Menschenbild: „Der Neger ist der geborene Sklave, dem ein Despot nötig ist wie dem Opiumraucher die Pfeife.“ 1891 wurde unter seiner Mitwirkung der „Allgemeine Deutsche Verband“ gegründet, in dem sich Vertreter des völkischen Spektrums für die aggressive Ausbreitung des deutschen Lebensraums einsetzten.

Im Dritten Reich entwickelte sich ein regelrechter Kult um den „Kolonialpionier“; zahlreiche Biographien und Propagandafilme feierten Carl Peters als „Vorbild und Vorläufer des nationalsozialistischen Helden“ (Maß, S. 244). In diesem Zusammenhang honorierte das NS-Regime vor allem die konsequente und rücksichtslose Umsetzung seiner ideologischen Ziele und glorifizierte das brutale Vorgehen gegen die indigene Bevölkerung Afrikas als Beispiel herausragender Männlichkeit. Um Peters vollständig zu rehabilitieren, hob Adolf Hitler 1937 dessen Verurteilung wegen Amtsmissbrauchs posthum auf.

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Kolonialismus

Literatur

Baer, Martin/Schröter, Olaf: Eine Kopffjagd - Deutsche in Ostafrika. Spuren kolonialer Herrschaft, Berlin 2001.

Bückendorf, Jutta: „Schwarz-Weiß-Rot über Ostafrika“! Deutsche Kolonialpläne und afrikanische Realität, Münster 1997.

Dvorak, Helge: Biographisches Lexikon der Deutschen Burschenschaften. Band 1: Politiker, Teilband 4: M-Q, Heidelberg 2000, S. 293-295.

Klee, Ernst: Das Kulturlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945, Frankfurt am Main 2007.

Maß, Sandra: Weiße Helden – schwarze Krieger. Zur Geschichte kolonialer Männlichkeit in Deutschland 1918-1964, Köln/Weimar/Wien 2006.

Perras, Arne: Carl Peters and German Imperialism 1856-1918. A Political Biography, Oxford 2004.

Pesek, Michael: Koloniale Herrschaft in Deutsch-Ostafrika. Expeditionen, Militär und Verwaltung seit 1880, Frankfurt am Main 2005.

Peters, Michael: *Der „Alldeutsche Verband“*. In: Puschner, Uwe (Hrsg.): Handbuch zur „Völkischen Bewegung“ 1871–1918. München 1999, S. 301–315.

Speitkamp, Winfried: *Totengedenken als Berlin-Kritik. Der Kult um die Kolonialpioniere*, In: van der Heyden, Ulrich/Zeller, Joachim (Hrsg.): „...Macht und Anteil an der Weltherrschaft“. Berlin und der deutsche Kolonialismus, Münster 2005, S. 163-170.

Wehler, Hans-Ulrich: Bismarck und der Imperialismus. Köln u. a. 1969.

Quellen

Frank, Walter (Hrsg.): Carl Peters. Gesammelte Schriften, München/Berlin 1943.

Peters, Carl: Die deutsche Emin-Pascha-Expedition. Hamburg 1907.

Peters, Carl: Lebenserinnerungen. Hamburg 1918.

Peters, Carl: Wie Deutsch-Ostafrika entstand! Persönlicher Bericht des Gründers, Leipzig 1940.

„Ein schwarzer Tag“, In: Vorwärts – Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, 13. Jg., Nr. 63, 14. März 1896.

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 15919 (4)

0-1-7-1937.0000/ Blatt 421

IV 52054 Bd. 1

Straßen-/Platzname: Pfitznerstraße

Datum der Benennung: 22. 07. 1950

Begründung der Benennung:

Name, Beruf, Amt oder Funktion:

Hans Erich Pfitzner (1869-1949), deutscher Komponist, Dirigent und Autor; Senator der Reichskulturkammer (1936).

Kurzbiographie/Verdienste:

Der ausgebildete Komponist und Pianist wurde nach der Jahrhundertwende als Musikdirektor nach Straßburg berufen und leitete neben der städtischen Oper auch das dortige Konservatorium. Später unterrichtete er Meisterklassen an der Preußischen Akademie der Künste und betätigte sich landesweit als Dirigent und Regisseur. Da er sich selbst als Bewahrer der klassisch-romantischen Musiktradition des 19. Jahrhunderts verstand, orientierte sich Pfitzner bei der Komposition seiner Werke unter anderem an Robert Schumann und Franz Schubert. Mit seiner 1917 uraufgeführten Oper „Palestrina“, die die Diskrepanz von Künstler und Welt thematisiert, feierte der Komponist große Erfolge; diese wird bis heute als Höhepunkt seiner musikalischen Arbeit betrachtet.

Antisemitismus/Nationalsozialismus

Obwohl Hans Pfitzner als einer der bedeutendsten Vertreter der Spätromantik in die Musikgeschichte eingegangen ist, gelten seine Werke bis heute als historisch belastet und werden nur noch selten aufgeführt. Während einzelne Stimmen eine Neubewertung seiner Kompositionen anregen und diese unabhängig von seiner politischen Weltanschauung betrachten möchten, bleibt Pfitzners Musik für die große Masse der Kritiker untrennbar mit seiner antisemitischen Geisteshaltung und seinem Verhalten im Dritten Reich verbunden.

Zu seiner Judenfeindlichkeit bekannte sich der Komponist bereits am Ende des 19. Jahrhunderts, differenzierte jedoch zwischen Judentum und jüdischen Mitbürgern; letztere waren nicht zu behelligen, sofern sie sich zur Überlegenheit des Deutschtums bekannten und „deutsch-national empfanden“. Dementsprechend ergriff Hans Pfitzner in der Zeit des Nationalsozialismus wiederholt Partei für jüdische Freunde und Bekannte. Gleichwohl sah er keine Veranlassung, die antisemitische Politik des NS-Regimes zu kritisieren, und bezeichnete sich 1933 sogar als ihr ideologischer Vordenker: *„Ich habe Zeit meines Lebens in diese Kerbe gehauen, die heute als theoretische Voraussetzung der nationalsozialistischen Weltanschauung gilt.“*

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten erwartete der sowohl in Kunst- als auch in Gesellschaftsfragen reaktionär eingestellte Pfitzner eine entsprechende Würdigung seiner Musik. Um sein Ansehen zu steigern, unterstützte er öffentlichkeitswirksam die Ziele der NSDAP. So warb er 1934 für die Vereinigung des Reichskanzler- und Reichspräsidentenamtes, lobte anlässlich der Reichstagswahl 1936 *„das [sic] unsterbliche Verdienst unseres Führers Adolf Hitler“* und trat 1938 für den „Anschluss“ Österreichs ein.

Darüber hinaus bewies Pfitzner seine Loyalität zum Regime, indem er seine Kompositionen gemäß der faschistischen Gesinnung inszenierte und diese auch im besetzten Ausland aufführte. Mit Hans Frank, dem berüchtigten Generalgouverneur von Polen, verband ihn ein freundschaftliches Verhältnis; ihm widmete der Komponist eines seiner Werke und bekräftigte 1946 seine Verbundenheit mit dem verurteilten Kriegsverbrecher.

Durch seine Ernennung zum Senator der Reichskulturkammer im Jahr 1936 erlangte Hans Pfitzner keinen größeren Einfluss, da das Amt primär repräsentativen Zwecken diene. Darüber hinaus honorierten die Nationalsozialisten seinen Einsatz mit zahlreichen Kulturpreisen und nahmen ihn 1944 in die „Sonderliste der drei wichtigsten Musiker des Dritten Reiches“ auf; im gleichen Jahr erhielt er auf Geheiß Adolf Hitlers eine Dotation von 50.000 Reichsmark.

Im Zuge des nach Kriegsende eingeleiteten Entnazifizierungsverfahrens wurden die Werke des Komponisten kurzzeitig mit einem Aufführungsverbot belegt und die Einnahmen aus seinen Urheberrechten gesperrt. Trotz seiner Unterstützung für das NS-Regime und seines daraus resultierenden Profits konnte Pfitzner - auch durch die Hilfe von Entlastungszeugen - einen Freispruch erreichen und wurde von der Spruchkammer in München als „vom Gesetz nicht betroffen“ eingestuft.

Seine im Jahr 1945 verfasste „Glosse zum II. Weltkrieg“ offenbart jedoch ein Weltbild, das an den Zielen des Nationalsozialismus festhielt und diese ausdrücklich befürwortete: *„Das Weltjudentum ist ein Problem und zwar ein Rassenproblem, aber nicht nur ein solches, und es wird noch einmal aufgegriffen werden, wobei man sich Hitlers erinnern wird und ihn anders sehen, als jetzt [...] Also nicht das ‚Warum‘ ist ihm vorzuwerfen, [...] sondern nur das ‚wie‘ er die Aufgabe angefasst hat [...].“*

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Antisemitismus / herausragende Stellung im Dritten Reich

Literatur

Busch, Sabine: Hans Pfitzner im Nationalsozialismus. Stuttgart/Weimar 2001.

Busch, Sabine: *Hans Pfitzner und seine Stellung im „Dritten Reich“. Ein Außenseiter mit schlechtem Ruf*, in: Benz, Wolfgang u.a. (Hrsg.): *Kunst im NS-Staat. Ideologie, Ästhetik, Protagonisten*, Berlin 2015, S. 381-393.

Jürgens, Birgit: "Deutsche Musik". Das Verhältnis von Ästhetik und Politik bei Hans Pfitzner, Hildesheim 2009.

Klee, Ernst: *Das Kulturlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945*, Frankfurt am Main 2007.

Prieberg, Fred K.: *Musik im NS-Staat*. Köln 2000.

Selig, Wolfram: *Hans Pfitzner*, in: Benz, Wolfgang (Hrsg.): *Handbuch des Antisemitismus. Judenfeindschaft in Geschichte und Gegenwart*, Band 2/2, Berlin 2009, S. 635.

Vaget, Hans Rudolf: "*Der gute, alte Antisemitismus*". *Hans Pfitzner, Bruno Walter und der Holocaust*, in: Riethmüller, Albrecht (Hrsg.): *Bruckner-Probleme. Internationales Kolloquium 7.-9. Oktober 1996 in Berlin*, Berlin 1999, S. 215-228.

Quellen

Adamy, Bernhard (Hrsg.): *Hans Pfitzner. Briefe, Band 1: Textband*, Tutzing 1991.

Adamy, Bernhard (Hrsg.): *Hans Pfitzner. Briefe, Band 2: Kommentar*, Tutzing 1991.

N.N.: *Fanfare für Hans Pfitzner*. In: *Die Musik* 26,3 (1933), S. 193-194.

Pfitzner, Hans: *Glosse zum II. Weltkrieg*, In: Adamy, Bernhard (Hrsg.): *Sämtliche Schriften, Band 4*, Tutzing 1987, S. 327-343.

Straßen-/Platzname: Porschestraße

Datum der Benennung: 09. 10. 1958

Begründung der Benennung

Ferdinand Porsche „konstruierte zahlreiche Fahrzeugtypen, u.a. für die Daimler A.G., ferner den 51 Rennwagen [sic] der Auto-Union, seit 1934 den bewährten Volkswagen.“

Name, Titel, Beruf oder Amt

Ferdinand Porsche (1875-1951), deutscher, österreichischer und tschechoslowakischer Automobilkonstrukteur und Unternehmer.

Kurzbiographie / Verdienste

Nach ersten Entwicklungen auf dem Gebiet der Automobilkonstruktion (Radnabenmotor, „Lohner-Porsche“) wurde Ferdinand Porsche als Technischer Direktor bei der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft (Austro-Daimler) engagiert und produzierte u.a. das weltweit erste Hybridfahrzeug. 1923 wechselte er als technisches Vorstandsmitglied zu Daimler nach Deutschland, wo er Sportwagenmodelle der Marke Mercedes-Benz entwickelte. 1931 gründete Porsche sein eigenes Konstruktionsbüro und entwarf Renn- und Kleinwagenmodelle; im Dritten Reich wurde er mit der Entwicklung des „Kraft-durch-Freude-Wagens“ (Vorläufer des VW-Käfer) beauftragt. Von 1938 bis 1945 übernahm der Techniker die Leitung der Volkswagen GmbH.

Nationalsozialismus

Ferdinand Porsche gilt als herausragender Pionier der deutschen Automobilbranche, die mit Hilfe seiner innovativen Konstruktionen zu einem Industriezweig von Weltrang aufgestiegen ist. Um den Namensgeber der Marke Porsche ranken sich seit jeher Mythen und Legenden; das nach Ende des Zweiten Weltkriegs gezeichnete Bild des unbescholtenen Erfindergeistes ist allerdings von der Forschung mittlerweile widerlegt worden. Mit der wissenschaftlichen Aufarbeitung der Geschichte der Volkswagen AG im Nationalsozialismus ab den 1990er Jahren sind auch die Rolle Ferdinand Porsches und dessen Verstrickungen in die NS-Wirtschaft zunehmend in den Mittelpunkt der Diskussionen gerückt.

Zu Beginn der 1930er Jahre hatten die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise der deutschen Automobilindustrie stark zugesetzt; die Porsche GmbH litt nicht nur unter der prekären Auftragslage, sondern musste sich gleichzeitig auch gegenüber den führenden Auto-Herstellern behaupten. Nach der Machtergreifung Adolf Hitlers, der anlässlich der Automobilausstellung im Februar 1933 ein umfangreiches staatliches Konjunkturprogramm angekündigt hatte, suchte Ferdinand Porsche gezielt die Nähe zum Regime, um in Kooperation mit der Auto Union AG (später Audi) Subventionen für die Entwicklung eines Grand-Prix-Wagens zu erhalten. Der Erfolg dieses Rennwagens ermöglichte die wirtschaftliche Sanierung und steigerte den Bekanntheitsgrad des Technikers, der im Verlauf des Dritten Reiches zu Hitlers „Lieblingskonstrukteur“ avancierte.

Im Zusammenhang mit dessen Plänen zur Massenmotorisierung wurde Ferdinand Porsche ab 1934 mit der millionenschwer geförderten Entwicklung eines preisgünstigen Automobils für die breite Bevölkerung beauftragt. Obwohl sich die Arbeit am fabrikationsreifen Prototypen des sogenannten „Kraft-durch-Freude-Wagens“ erheblich verzögerte, nutzte der Ingenieur „die Protektion des Reichskanzlers als politischen Schutzschild“ (Pyta, S. 173f.), um sein Unternehmen und insbesondere sich selbst als unangreifbare Größe in der NS-Wirtschaft zu etablieren. Mit dem „Volkswagen-Vertrag“ von 1937 erhielt Porsche schließlich das Entwicklungsmonopol und wurde mit der Planung des VW-Werks in Fallersleben (heute Wolfsburg) betraut; zeitgleich ließ er auf dem Gelände seines Konstruktionsbüros in Stuttgart-Zuffenhausen eigene Produktionsanlagen errichten. Nachdem Ferdinand Porsche bereits 1934 auf Drängen Hitlers seine tschechoslowakische Staatsbürgerschaft zugunsten der deutschen aufgegeben hatte, trat er in die NSDAP ein und wurde zum „Wehrwirtschaftsführer“ ernannt.

Obwohl der Konstrukteur das antisemitische und rassistische Weltbild der Nationalsozialisten nicht teilte, nutzte er jede sich ihm bietende Entfaltungsmöglichkeit, „ohne sich an den politischen Rahmenbedingungen zu stoßen“ (Mommsen/Grieger, S. 91). Als die Produktion des Volkswagens bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs eingestellt werden musste, organisierte er als Hauptgeschäftsführer und Aufsichtsratsmitglied der Volkswagen GmbH den Ausbau des Unternehmens zum Rüstungsbetrieb. Unter seiner Leitung wurden ab 1940 tausende Zwangsarbeiter eingesetzt, darunter Kriegsgefangene und KZ-Insassen, die zwischenzeitlich mehr als 70% der Stammbeslegschaft ausmachten. Diese waren in eigens für VW eingerichteten Lagern (KZ „Arbeitsdorf“, KZ-Außenlager Laagberg) untergebracht und teilweise von Ferdinand Porsche persönlich angefordert worden. Bis 1945 kamen neben zahlreichen Zwangsarbeitern auch mehr als 300 Kleinkinder der firmeneigenen „Ausländerkinder-Pflegestätte“ in Rügen ums Leben.

Für seine Verdienste um die Kriegsindustrie wurde dem Techniker 1942 ehrenhalber der Rang eines SS-Oberführers zugestanden; 1944 honorierte das NS-Regime dessen Initiative zur Beschäftigung von Zwangsarbeitern in unterirdischen Fertigungsstätten mit dem Totenkopfring des Reichsführers SS. Darüber hinaus versorgte Porsches Engagement im Rüstungsapparat auch sein eigenes Unternehmen mit entsprechenden Aufträgen und ermöglichte abermals den Einsatz hunderter Zwangsarbeiter.

Kurz vor Kriegsende ließ der Konstrukteur die Werkstätten von Stuttgart nach Österreich verlegen, geriet Ende 1945 jedoch in französische Gefangenschaft und wurde erst zwei Jahre später auf Kautions entlassen. Trotz seiner wirtschaftspolitischen Machtstellung im Dritten Reich und des daraus resultierenden Profits konnte Ferdinand Porsche in seinem Entnazifizierungsverfahren einen Freispruch erreichen; eine persönliche Auseinandersetzung mit seiner Verantwortung als „Aktivposten des Terrorregimes“ (Viehöver, S. 243) ist nicht überliefert.

Kategorie: A

Begründung: exponierte Stellung im Dritten Reich / Unterstützung des NS-Regimes

Literatur

Aust, Stefan/Ammann, Thomas: Die Porsche-Saga. Eine Familiengeschichte des Automobils, Köln 2016.

Grieger, Manfred: *Arbeitsdorf – Stammlager*. In: Benz, Wolfgang/ Distel, Barbara (Hrsg.): Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, Band 7: Niederhagen/Wewelsburg, Lublin-Majdanek, Arbeitsdorf, Herzogenbusch (Vught), Bergen-Belsen, Mittelbau-Dora, München 2008, S. 107-130.

Historische Kommunikation der Volkswagen AG (Hrsg.): Erinnerungstätte an die Zwangsarbeit auf dem Gelände des Volkswagenwerks. Wolfsburg 2014.

Jansen, Christian: *Zwangsarbeit für das Volkswagenwerk. Häftlingsalltag auf dem Laagberg bei Wolfsburg*, In: Ausbeutung, Vernichtung, Öffentlichkeit. Neue Studien zur nationalsozialistischen Lagerpolitik, München 2000, S. 81–107.

Klee, Ernst: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945, Frankfurt am Main 2003.

König, Wolfgang: Volkswagen – Volksempfänger - Volksgemeinschaft. „Volkprodukte“ im Dritten Reich: Vom Scheitern einer nationalsozialistischen Konsumgesellschaft, Paderborn 2004.

Mommsen, Hans/ Grieger, Manfred: Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich. Düsseldorf 1996.

Müller, Peter: Ferdinand Porsche. Der Vater des Volkswagens, Graz/Stuttgart 1998.

Osteroth, Reinhard: Ferdinand Porsche. Der Pionier und seine Welt, Reinbek 2004.

Pyta, Wolfram/Havemann, Nils/Braun, Jutta: Porsche. Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke, München 2017.

Viehöver, Ulrich: *Ferdinand Porsche*. In: Abmayr, Hermann G. (Hrsg.): Stuttgarter NS-Täter. Vom Mitläufer bis zum Massenmörder, Stuttgart 2009. S. 239-267.

Quellen

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 52054 / Band 7

0-1-7-1941.000 / Blatt 495

Straßen-/Platzname: Schlieffenstraße

Datum der Benennung: 19. 05. 1938

Begründung der Benennung

Die Benennung wurde vom Leiter der Landes- und Stadtbibliothek – Hermann Reuter – für jene Stadtgebiete vorgeschlagen, in denen Straßen nach „*deutschen Heerführern und grenzlanddeutschen Orten*“ benannt werden sollten.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Alfred Graf von Schlieffen (1833-1913), preußischer Generalfeldmarschall.

Kurzbiographie / Verdienste

Der Sohn eines preußischen Generalmajors trat während seines Jura-Studiums in die preußische Armee ein und wurde 1863 zum Generalstabsoffizier befördert. Als Hauptmann und Major nahm Schlieffen sowohl am Preußisch-Österreichischen Krieg als auch am Deutsch-Französischen Krieg teil, bevor er Mitglied des Großen Generalstabs wurde und 1891 dessen Leitung übernahm; 1903 erfolgte die Ernennung zum Generaloberst. Für den Fall eines Zweifrontenkriegs entwickelte der Generalstabschef 1905 eine Strategie für eine schnelle Niederwerfung Frankreichs, die als sogenannter „Schlieffen-Plan“ in die Geschichte einging. Nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst wurde Alfred von Schlieffen 1911 für seine Verdienste zum Generalfeldmarschall ernannt.

Militarismus / Kolonialismus

Obwohl Alfred Graf von Schlieffen erst nach der deutschen Reichsgründung Mitglied des Großen Generalstabs wurde und somit keine kriegerische Auseinandersetzung in leitender Funktion miterlebt hat, zählt er zu den großen Militärstrategen der Kaiserzeit. Der von ihm zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte Aufmarschplan gegen Frankreich und dessen vermeintlicher Einsatz im Ersten Weltkrieg wurde „von der Nachwelt entweder als Siegesrezept glorifiziert oder als Höhepunkt des preußisch-deutschen Militarismus verdammt.“ (Groß 2012, S. 61)

Mit dem Abschluss des Militärbündnisses zwischen Frankreich und Russland im Jahr 1894 (Französisch-Russische Allianz) geriet das Deutsche Reich aufgrund seiner geographischen Mittellage in Bedrängnis. Um das Heer auf einen Zweifrontenkrieg vorzubereiten, entwarf Alfred von Schlieffen einen strategisch-operativen Plan für eine schnelle Westoffensive, den er 1905 in einer Denkschrift festhielt: Frankreich sollte mittels eines Vorstoßes preußischer Truppen durch die neutralen Benelux-Staaten in einer umfassenden Zangenbewegung besiegt werden, bevor im Anschluss die Verlegung sämtlicher Einheiten an die Ostfront vorgesehen war. Im Jahr 1914 diente diese Taktik als Grundlage für den deutschen Angriff auf Frankreich und die Verletzung der belgischen Neutralität, führte allerdings zu einem unbeabsichtigten Stellungskrieg im Westen. Während nach Ende des Ersten Weltkriegs Schlieffens Nachfolger im Generalstab – der jüngere Helmuth von Moltke – für die deutsche

Niederlage verantwortlich gemacht wurde und man ihm insbesondere die „Verwässerung“ der Strategie seines Vorgängers vorwarf, „manifestierte sich im Schlieffen-Plan der Glaube des Militärs an die Machbarkeit des kurzen Krieges.“ (Förster, S. 62)

Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit diesem Mythos setzte erstmals in den 1950er Jahren ein. Die Darstellung des Schlieffen-Plans als „Anfang des deutschen Unglücks“ (Ritter, S. 102) wurde in der historischen Forschung konstitutiv; bis in die 1990er Jahre galt dieser als Beleg für einen aggressiven deutschen Militarismus und somit als eine der Hauptursachen des Ersten Weltkriegs. Im Zuge eines Historikerstreits kam es zu Beginn des 21. Jahrhunderts zu einer Neubewertung, die eine differenziertere Betrachtung nach sich zog. Fest steht, dass sich Helmuth von Moltke im Jahr 1914 an der operativ-strategischen Doktrin seines Vorgängers orientierte und dessen Grundprinzipien übernahm, die Aufmarschpläne allerdings in zentralen Punkten veränderte; jüngere Studien empfehlen deshalb eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen beiden Strategien. Obwohl die in der Vergangenheit propagierte Übereinstimmung des Schlieffen-Plans mit dem militärischen Vorgehen im Ersten Weltkrieg teilweise widerlegt wurde, gilt die Denkschrift nach wie vor als ein Konzept, das „zukünftige Kriegsplanungen prägen sollte.“ (Mombauer, S. 96)

Als Vorgesetzter des Generalleutnants Lothar von Trotha billigte Alfred von Schlieffen im Jahr 1904 dessen brutales Vorgehen gegen die Herero und Nama in Deutsch-Südwestafrika und unterstützte den berüchtigten „Vernichtungsbefehl“, der den ersten Völkermord des 20. Jahrhunderts auslöste: *„Daß [sic] er die ganze Nation vernichten oder aus dem Land treiben will, darin kann man ihm beistimmen. [...] Der entbrannte Rassenkampf ist nur durch die Vernichtung oder vollständige Knechtung der einen Partei abzuschließen.“* Da sich beide „Strategien“ als nicht durchführbar erwiesen, empfahl Schlieffen letztendlich die Aufhebung des „Vernichtungsbefehls“, um eine Verlängerung des Kolonialkriegs zu vermeiden.

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Militarismus / aggressiver Kolonialismus

Literatur

Förster, Stig: *Der deutsche Generalstab und die Illusion des kurzen Krieges 1871–1914. Metakritik eines Mythos*, In: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Nr. 54, 1995, S. 61–95.

Groß, Gerhard P.: *There was a Schlieffenplan – Neue Quellen*. In: Ehlert, Hans/Epgenhans, Michael/Groß, Gerhard P. (Hrsg.): *Der Schlieffen-Plan. Analysen und Dokumente*, Paderborn 2006, S. 117-160.

Groß, Gerhard P.: *Mythos und Wirklichkeit. Geschichte des operativen Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger*, Paderborn 2012.

Mombauer, Annika: *Der Moltkeplan. Modifikation des Schlieffenplans bei gleichen Zielen?* In: Ehlert, Hans/Epgenhans, Michael/Groß, Gerhard P. (Hrsg.): *Der Schlieffen-Plan. Analysen und Dokumente*, Paderborn 2006, S. 79-99.

Pantenius, Wilhelm Hartmut: *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016.

Ritter, Gerhard: *Der Schlieffenplan. Kritik eines Mythos*, Mit erstmaliger Veröffentlichung der Texte und 6 Kartenskizzen, München 1956.

Sobich, Frank Oliver: *„Schwarze Bestien, rote Gefahr“*. Rassismus und Antisozialismus im deutschen Kaiserreich, Frankfurt am Main 2006.

Zuber, Terence: *Der Mythos vom Schlieffenplan*. In: Ehlert, Hans/Epgenhans, Michael/Groß, Gerhard P. (Hrsg.): *Der Schlieffen-Plan. Analysen und Dokumente*, Paderborn 2006, S. 45-78.

Quellen

Stadtarchiv Düsseldorf

0-1-4-15919 (5)

Straßen-/Platzname: Wilhelm-Schmidtbonn-Straße

Datum der Benennung: 11. 06. 1963

Begründung der Benennung

„In seinem erzählerischen, dramatischen und lyrischen Schaffen finden sich neben der z.T. autobiographischen Deutung seiner rheinischen Heimat phantastische und exotische Züge aus der Welt der Märchen, Sagen und Legenden.“

Name, Titel, Beruf oder Amt

Wilhelm Schmidt(bonn) (1876-1952), deutscher Schriftsteller und Dramatiker.

Kurzbiographie / Verdienste

Der gebürtige Rheinländer arbeitete nach dem Besuch des Kölner Konservatoriums zunächst als Buchhändler und widmete sich verschiedenen Studien, bevor er durch die Aufführung seines Dramas „Mutter Landstraße“ im Jahr 1904 regionale Bekanntheit erlangte. In den folgenden Jahren war Schmidtbonn zeitweilig als Dramaturg unter Louise Dumont und Gustav Lindemann am Düsseldorfer Schauspielhaus beschäftigt und berichtete im Ersten Weltkrieg von der Front in Serbien. 1926 wurde der Schriftsteller Mitglied im „Bund Rheinischer Dichter“. In Schmidtbonns Erzählungen kommt seine Heimatverbundenheit zum Ausdruck; die rheinische Natur bildet den zentralen Schauplatz seiner Geschichten. Zu seinen bekanntesten Werken zählen der Roman „Der Dreieckige Marktplatz“ sowie das Drama „Anna Brand“.

Nationalismus / Nationalsozialismus

Obwohl Wilhelm Schmidtbonn „von etwa 1900 bis in die 1930er Jahre zu den viel gelesenen und erfolgreichen Schriftstellern und Bühnenaufgebern Deutschlands“ gehörte (Heckes, S. 234), ist er in der Literaturwissenschaft weitestgehend in Vergessenheit geraten. Während seine Werke weder antisemitische noch rassistische Tendenzen aufweisen, ließ sich der Autor im Dritten Reich vereinnahmen und trat öffentlich als Vertreter des NS-Kulturbetriebs in Erscheinung.

Im Ersten Weltkrieg hatte Wilhelm Schmidtbonn als Kriegsberichterstatte in Frankreich und Serbien gearbeitet; sein im Jahr 1914 publiziertes „Kriegsvorspiel für die Bühne“ enthält durchaus nationalistische Passagen: „[...] *neidisches England, du bist der Urfeind. Wir lassen nicht von dir, bis du erwürgt hinfällst [...].*“

Aufgrund gesundheitlicher Beschwerden war der Schriftsteller bereits Ende der 1920er Jahre in die Schweiz gezogen, beobachtete die politischen Vorgänge in Deutschland aber sehr genau. Er begrüßte 1933 die „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten, denen er Sympathien entgegenbrachte: „*Wir hörten alle Hitler-Reden und haben oft Tränen in den Augen vor Heimweh. Auch wir glauben an den Nationalsozialismus [...].*“ Schmidtbonn wurde in den „Reichsausschuss für Volksschauspiel“ berufen und in die neu gegründete Deutsche Akademie der Dichtung an der Preußischen Akademie der Künste aufgenommen; im selben

Jahr unterschrieb er eine Loyalitätserklärung an die NS-Führung und unterstützte den Aufruf der Akademie zum Austritt Deutschlands aus dem Völkerbund. Darüber hinaus trat er in eine Schweizer NSDAP-Ortsgruppe ein.

Obwohl Schmidtbonns Stücke im Dritten Reich nur vereinzelt auf Interesse stießen, wertete das NS-Regime sein Schaffen als „*positiv*“ und zeichnete den Literaten entsprechend aus; 1936 wurde ihm die Ehrendoktorwürde der Universität Bonn verliehen, 1941 erhielt er den Rheinischen Literaturpreis. In seiner Dankesrede begrüßte der Schriftsteller das „*durch den Führer geeinte Großdeutschland*“ und bezeichnete Adolf Hitler als „*Sinnbild des deutschen Menschen: kühn, willensstark, gütig.*“ Angesichts seiner schweren Erkrankung und der daraus resultierenden finanziellen Notlage bat Schmidtbonn das NS-Regime wiederholt um Unterstützung, sodass die Preußische Akademie der Künste ihm nicht nur einen jährlichen Ehrensold gewährte, sondern ab 1934 auch eine monatliche „Werkhilfe“ zahlte und anlässlich seines 60. Geburtstags eine Ehrengabe vom 3000 Reichsmark übermittelte.

Ungeachtet der Tatsache, dass Wilhelm Schmidtbonn noch 1928 seine Bereitschaft zum Eintritt in den Ehrenausschuss für ein geplantes Heinrich-Heine-Denkmal erklärt hatte, äußerte er sich in den 1930er Jahren antisemitisch. So beschwerte er sich 1933 beispielsweise über Emigranten in seinem Schweizer Domizil: „*In das frühere kleine und einsame Dorf [...] sind schon seit zwei Jahren zahlreiche jüdische Millionäre eingebrochen, die sich hier wahre Schlösser gebaut haben von deutschem Geld und den ganzen Ort verdorben, verteuert und ekelhaft gemacht.*“ Darüber hinaus bezeichnete der Schriftsteller 1934 das Interesse des „*Jüdischen Theaters*“ in Berlin an einem seiner Stücke als „*seelischen Schmerz*“.

Nach Kriegsende wurde Wilhelm Schmidtbonn dank eines Entlastungszeugnisses des Kölner Oberbürgermeisters vollständig entnazifiziert und von der Spruchkammer als „unbelastet“ eingestuft.

Kategorie: A

Begründung: Antisemitismus / Unterstützung des NS-Regimes

Literatur

Brenner, Hildegard: Ende einer bürgerlichen Kunst-Institution. Die politische Formierung der Preußischen Akademie der Künste ab 1933, Stuttgart 1972.

Cepl-Kaufmann, Gertrude: *Wilhelm Schmidtbonn (1876-1952)*. In: Kortländer, Bernd (Hrsg.): Literatur von nebenan. 60 Portraits von Autoren aus dem Gebiet des heutigen Nordrhein-Westfalen, Bielefeld 1995, S. 311-317.

Heckes, Pia: *Von der Notwendigkeit, die Welt sozial zu erneuern. Wilhelm Schmidtbonn und der ‚Magier von Köln‘ – die Albertuslegende, ein literarisches Vermächtnis*, In: Bonner Geschichtsblätter . Band 55/56, 2002, S. 234–256.

Klee, Ernst: Das Kulturlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945, Frankfurt am Main 2007.

Volz, Ellen: *Der Dichter Wilhelm Schmidtbonn lebte 14 Jahre in Bad Godesberg*. In: Godesberger Heimatblätter. Band 56, 2019, S. 97-

Quellen

Schmidtbonn, Wilhelm: *1914 - Ein Kriegsvorspiel für die Bühne*. In: Das literarische Echo. Nr. 17, 1914, S. 151-158.

Schmidtbonn, Wilhelm: *Wirkung und Gewalt in der Heimat. Die Rede Wilhelm Schmidtbonns zur Verleihung des Rheinischen Literaturpreises 1941*, In: Kölnische Zeitung. 9. Dezember 1941.

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 18025 / 2

Landesarchiv NRW – Abteilung Rheinland

NW 1049 / 18775

Bundesarchiv Berlin

BArch NS 15 / 253 / Blatt 131

Akademie der Künste

PrAdK 0875 / Blatt 19

PrAdK 0855

PrAdK 1104 / Blätter 194-196

PrAdK 1114

PrAdK 0809 / Blätter 70-71

PrAdK 0831

PrAdK 0856

Stadtarchiv Bonn

SN 147 / VI / 15

SN 147 / 1704

SN 147 / 1770-137

SN 147 / 1770-138

Straßen-/Platzname: Hans-Christoph-Seebohm-Straße

Datum der Benennung: 22.01.1980

Begründung der Benennung

Die Straßenbenennung wurde von der CDU-Ratsfraktion vorgeschlagen.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Hans-Christoph Seebohm (1903-1967), deutscher Politiker und Ingenieur; Bundesminister für Verkehr (1949-1966) und Vizekanzler der BRD (1966).

Kurzbiographie / Verdienste

Nach dem Studium der Bergbau- und Ingenieurwissenschaften und der anschließenden Promotion war Hans-Christoph Seebohm ab 1933 in leitender Funktion in verschiedenen Bergbauunternehmen tätig. Nach Kriegsende wurde er Mitglied der Deutschen Partei (DP); bis 1948 gehörte der Ingenieur der niedersächsischen Landesregierung an. Als Bundesminister für Verkehr unter Konrad Adenauer und Ludwig Erhard gehörte Seebohm zu den Initiatoren der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, etablierte die Bundesämter für Kraft- und Luftfahrt und setzte sich für eine Neuordnung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ein (Seebohm'sche Gesetze). Darüber hinaus engagierte er sich für den Vertriebenenverband der Sudetendeutschen. Nachdem Seebohm 1960 in die CDU übergetreten war, wurde er Vorsitzender des Landesverbands Hannover und Bundesschatzmeister der Partei.

Nationalsozialismus / Rechtsextremismus

Hans-Christoph Seebohm hat sich in besonderem Maße um die Modernisierung der deutschen Verkehrssysteme in der Nachkriegszeit verdient gemacht und zählte „aus der Sicht von Experten zu den kompetentesten Fachministern der ersten beiden Jahrzehnte der Bundesrepublik.“ (Lange, S. 236) Gleichzeitig galt das Regierungsmitglied innen- und außenpolitisch als umstritten; Seebohms kontroverse und teils revisionistische Äußerungen führten wiederholt zu öffentlichen Diskussionen um seine Person. Von der historischen Forschung bislang vernachlässigt, werden das Wirken des ehemaligen Bundesverkehrsministers und seine Nähe zum NS-Regime seit 2017 vom Institut für Zeitgeschichte umfassend aufgearbeitet.

Nachdem im Zuge des „Münchener Abkommens“ 1938 das Sudetengebiet an das Deutsche Reich abgetreten worden war, erfolgte die Zerschlagung und Umstrukturierung der regionalen Montanindustrie. Von diesen Maßnahmen profitierte die Industriellenfamilie Seebohm, die als privater Investor Großaktionär der neu gegründeten „Egerländer Bergbau AG“ wurde und somit „arisiertes“ Eigentum übernahm. Obwohl die Rolle Hans-Christoph Seebohms in diesen Vorgängen nicht abschließend geklärt ist, legen überlieferte Dokumente nahe, dass der spätere Bundesverkehrsminister „die Erhöhung seiner Anteile zu Lasten der jüdischen Anteilseigner zumindest billigte, wenn nicht aktiv betrieb.“ (Packheiser, S. 99)

Darüber hinaus existieren auch über Seehoims leitende Tätigkeiten in verschiedenen Unternehmen zwischen 1933 und 1945 nur spärliche Informationen. Fest steht, dass er 1934 sowohl in die „Deutsche Arbeitsfront“ (DAF, Organisation für Arbeitnehmer und -geber) als auch in den „Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik“ (NSBDT) eintrat und während des Zweiten Weltkriegs als „unabkömmlich“ vom Militärdienst zurückgestellt wurde. In seinem Entnazifizierungsverfahren räumte der sudetendeutsche Industrielle Finanzspenden an das Hitler-Regime ein, stritt aber den Erwerb von jüdischem Besitz ab und behauptete, aufgrund seiner „*politischen Unzuverlässigkeit*“ seit 1943 unter Beobachtung der Gestapo gestanden zu haben. Die zuständigen Ausschüsse stuften ihn daraufhin als vom Entnazifizierungsrecht nicht betroffen ein.

Nach Kriegsende schloss sich Hans-Christoph Seehoim der rechtskonservativen „Deutschen Partei“ (DP) an, die nicht nur die Politik der Entnazifizierung ablehnte und die Kriegsschuld der Deutschen leugnete, sondern auch den formalen Fortbestand des Deutschen Reiches propagierte und ehemaligen Nationalsozialisten eine politische Heimat bot. Als Mitglied des Parlamentarischen Rates unterstützte Seehoim Ende der 1940er Jahre Bestrebungen zur Abschaffung der Todesstrafe, um die Vollstreckung alliierter Todesurteile zu verhindern: *„Vom weltanschaulichen Gesichtspunkt aus ist es insbesondere nach den Erlebnissen der letzten Jahre, nicht nur der Zeit bis 1945, sondern auch der Zeit seit 1945, eine unbedingte Notwendigkeit [...]“* Obwohl er zu den „Vätern des Grundgesetzes“ zählte, lehnte Seehoim dessen Inhalt in Teilen ab; die DP hatte sich mit ihren Forderungen nach extrem föderalistischen Strukturen und der Verankerung des Eltern- und Heimatrechts in der Verfassung nicht durchsetzen können. 1949 zog der Politiker in den deutschen Bundestag ein und bekleidete bis 1966 durchgängig das Amt des Bundesverkehrsministers.

Ab 1950 setzte sich Hans-Christoph Seehoim als Vorstandsmitglied und später auch Sprecher der „Sudetendeutschen Landsmannschaft“ zusätzlich für die Interessen der nach 1945 vertriebenen Sudetendeutschen ein. In seinen skandalträchtigen Sonntagsreden stellte der „revisionistische Hardliner“ (Margalit, S. 36) die Grenzen in Osteuropa infrage, erklärte das Sudetenland zu deutschem Territorium und äußerte sich positiv über Symbole des Nationalsozialismus: *„Wir neigen uns in Ehrfurcht vor allen deutschen Menschen, die ihr Leben für ihr Vaterland geopfert haben und vor jedem deutschen Symbol, unter dem sie sich opferten.“* Seehoims radikale Äußerungen erregten auch im Ausland großes Aufsehen und brachten die deutsche Regierung nicht selten in Bedrängnis; insbesondere die Alliierten forderten wiederholt den Rücktritt des Bundesverkehrsministers. So erreichte Konrad Adenauer im Mai 1950 beispielsweise die Beschwerde eines britischen Hochkommissars, nachdem Seehoim die Beteiligung der britischen Besatzung an der Einführung des Grundgesetzes öffentlich angeprangert hatte. Trotz dieser Provokationen hielten der erste Bundeskanzler und sein Nachfolger Ludwig Erhard an ihrem Minister fest, erleichterte dessen Kabinettsmitgliedschaft doch die politische Integration des rechtsnationalen Lagers.

Nach dem Scheitern der Gespräche über eine engere Kooperation mit der CDU trat Hans-Christoph Seehoim zusammen mit anderen DP-Abgeordneten 1960 den Christdemokraten bei.

Kategorie: A

Begründung: Nähe zum Rechtsextremismus / Profiteur im Dritten Reich

Literatur

Glienke, Stephan A.: Die NS-Vergangenheit späterer niedersächsischer Landtagsabgeordneter. Abschlussbericht zu einem Projekt der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen im Auftrag des Niedersächsischen Landtages, Hannover 2012.

Lange, Eberhard H. M.: Wegbereiter der Bundesrepublik. Die Abgeordneten des Parlamentarischen Rates, Neunzehn historische Biografien, Brühl 1999.

Lausberg, Michael: Die extreme Rechte in Nordrhein-Westfalen 1946-1971. Aachen 2011.

Margalit, Gilad: *Hans-Christoph Seebohm und sein Versuch zur Universalisierung des Vertriebenenproblems in der Nachkriegszeit*. In: Stickler, Matthias (Hrsg.): *Jenseits von Aufrechnung und Verdrängung. Neue Forschungen zu Flucht, Vertreibung und Vertriebenenintegration*, Stuttgart 2014, S. 35-44.

Meyn, Hermann: Die Deutsche Partei. Entwicklung und Problematik einer national-konservativen Rechtspartei nach 1945, Düsseldorf 1966.

Nathusius, Ingo: Am rechten Rande der Union. Der Weg der Deutschen Partei bis 1953, Mainz 1992.

Packheiser, Christian: Aufarbeitung der Geschichte des Bundesverkehrsministeriums (BMV) und des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV) der DDR hinsichtlich Kontinuitäten und Transformationen zur Zeit des Nationalsozialismus. Vorstudie des Instituts für Zeitgeschichte, München/Berlin 2018.

Wixforth, Harald: Die Expansion der Dresdener Bank in Europa. München 2006.

Quellen

Seebohm, Hans-Christoph: 3 Vorträge. Das Recht auf Heimat, Die Kasseler Rede, Verkehrspolitische Probleme in europäischer Sicht, 1952.

Küsters, Hanns Jürgen/Tessmer, Carsten: Dokumente zur Deutschlandpolitik. II. Reihe, Band 3, 1. Januar bis 31. Dezember 1950, Unveröffentlichte Dokumente, München 1997.

Der Parlamentarische Rat 1948-1949. Akten und Protokolle. Band 14, Hauptausschuss, Teilband II, München 2009.

Der Parlamentarische Rat 1948-1949. Akten und Protokolle. Band 9, Plenum, München 1996.

Bundesarchiv Berlin

BArch R 3101 / 31022

BArch R 3101 / 30512

Bundesarchiv Koblenz

B 136 / 6796

Landarchiv NRW – Abteilung Rheinland

NW 1097 / 20472

Straßen-/Platzname: Wissmannstraße

Datum der Benennung: 13. 03. 1908

Begründung der Benennung: unbekannt

Name, Titel, Beruf oder Amt

Hermann Wilhelm Leopold Ludwig von Wissmann (1853-1905), deutscher Offizier, Kolonialbeamter und Afrikaforscher; Reichskommissar (1888-1891) und Gouverneur (1895-1896) von Deutsch-Ostafrika.

Kurzbiographie / Verdienste

Nach seiner militärischen Ausbildung und der Beförderung zum Leutnant nahm Hermann von Wissmann an einer Expedition in Zentralafrika teil und durchquerte als erster Europäer den afrikanischen Kontinent von West nach Ost. Im Auftrag des belgischen Königs Leopold II. führte er weitere Forschungsreisen durch, bevor er 1888 zum Reichskommissar der Kolonie Deutsch-Ostafrika ernannt wurde und die erste deutsche Schutztruppe gründete. Für die Niederschlagung des sogenannten „Araberaufstands“ wurde Wissmann mit höchsten Ehren ausgezeichnet und in den erblichen Adelsstand erhoben. 1895 folgte eine kurze Amtszeit als Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, die aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig endete.

Kolonialismus / Rassismus

Das öffentliche Bild Hermann von Wissmanns – obgleich bereits zu Lebzeiten nicht unumstritten – ist in der Erinnerungskultur des 20. Jahrhunderts zunächst instrumentalisiert und später ignoriert worden. Im Kaiserreich als unerschrockener Forscher und Kriegsheld gefeiert und von den Nationalsozialisten zum Vorkämpfer eines deutschen Imperialismus stilisiert, spielte Hermann von Wissmann in der historischen Wahrnehmung der Bundesrepublik lange Zeit keine Rolle mehr. Erst mit dem Beginn der Aufarbeitung deutscher Kolonialgeschichte in den 1990er Jahren rückten der Kolonialoffizier und sein Wirken in den Fokus der wissenschaftlichen Debatten.

Über Wissmanns brutale Praxis als Befehlshaber der deutschen Schutztruppe („Wissmann-Truppe“) in Deutsch-Ostafrika herrscht in der Forschung weitestgehend Konsens. Der Afrikaforscher war aufgrund seiner im Dienst der belgischen Krone gesammelten Expeditionserfahrungen von Bismarck gezielt ausgewählt worden, um die Widerstandsbewegungen an den Küsten („Araberaufstand“) zu bekämpfen. Bevor Wissmann im Frühjahr 1889 Richtung Afrika aufbrach, erläuterte er seine Pläne im Reichstag, lehnte Verhandlungen mit lokalen Widerstandsführern rigoros ab und legitimierte die Anwendung von Gewalt. Dementsprechend nutzte seine aus Soldaten und Söldnern zusammengesetzte Kolonialarmee eine „Strategie des Terrors“ (Prinz, S. 321), um die indigene Bevölkerung zu unterwerfen. Bei der rücksichtslosen Eroberung der jeweiligen Gebiete wurden ganze Dörfer geplündert und in Brand gesteckt; willkürliche Hinrichtungen sollten den Bewohnern die Übermacht der deutschen Besatzer demonstrieren, und *„nicht allzu gering [war] die Zahl*

derer, die mit ihrem Körper [...] den Galgen oder eine Palme geziert haben“. Bei den von Wissmann angeordneten Massakern verloren unzählige Menschen ihr Leben.

Darüber hinaus verband der Reichskommissar mit der militärischen Intervention auch eine vermeintlich zivilisatorische. Die in der Kolonialbewegung verbreitete Vorstellung eines barbarischen und unkultivierten afrikanischen Kontinents, der sich allein durch eine umfassende europäische Zwangsmissionierung weiterentwickeln könne, resultierte aus den Rassentheorien des späten 19. Jahrhunderts. Hermann von Wissmann setzte sich mit diesen Denkmustern eingehend auseinander und stimmte ihnen weitestgehend zu: *„Keine Tätigkeit ist geeigneter, den Europäer für die richtige Behandlung der Neger zu erziehen als die militärische. ... Er wird bald erkennen, dass er in den Negern eine noch in den Kinderschuhen steckende Rasse vor sich hat.“*

Darüber hinaus initiierte der Kolonialoffizier in seiner kurzen Amtszeit als Gouverneur von Deutsch-Ostafrika die Einführung einer sogenannten „Hüttensteuer“, um die hohen Kosten für Militär und Verwaltung zu deckeln. Diese Maßnahme trug 1905 zum Ausbruch des berüchtigten „Maji-Maji-Aufstands“ bei, dessen Folgen (Hungersnöte, Entvölkerung) „höchstwahrscheinlich eine sechsstellige Zahl an Einheimischen“ (Becker/Beez, S. 12) das Leben kosteten.

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Kolonialismus

Literatur

Becker, Felicitas/Beez, Jigal: *Ein nahezu vergessener Krieg*. In: Becker, Felicitas/Beez, Jigal (Hrsg.): *Der Maji-Maji-Krieg in Deutsch-Ostafrika 1905-1907*. Berlin 2005, S. 11-13.

Bührer, Tanja: *Die Kaiserliche Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika. Koloniale Sicherheitspolitik und transkulturelle Kriegführung 1885 bis 1918*, München 2011.

Bührer, Tanja: *Ein Forschungsreisender als Notbehelf: Hermann von Wissmann und der erste Überseeinsatz des Deutschen Reichs (1889-1891)*. In: Bührer, Tanja (Hrsg.): *Globale Akteure an den Randzonen von Souveränität und Legitimität*. Leipzig 2013, S. 45-59.

Mikolaszek, Matthäus: *Erinnerung an Hermann von Wissmann – 2018 in Düsseldorf, Bad Lauterbach und Liezen (Österreich)*. In: Michels, Stefanie (Hrsg.): *(Dis-)Locating Hermann von Wissmann*. Düsseldorf 2018, S. 35-43.

Morlang, Thomas: *„Finde ich keinen Weg, so bahne ich mir einen.“. Der umstrittene „Kolonialheld“ Hermann von Wissmann*, In: van der Heyden, Ulich/Zeller, Joachim (Hrsg.): *„...Macht und Anteil an der Weltherrschaft“*. Berlin und der deutsche Kolonialismus, Münster 2005, S. 37-43.

Prinz, Claudia: *Hermann von Wissmann als „Kolonialpionier“*. In: *Peripherie. Zeitschrift für Politik und Ökonomie in der Dritten Welt*, 118/119 (2010), H.2, 315-336.

Schilling, Britta: *Hermann von Wissmann und die Verflechtung nationaler, internationaler und lokaler Erinnerungsdiskurse*. In: Michels, Stefanie (Hrsg.): *(Dis-)Locating Hermann von Wissmann*. Düsseldorf 2018, S. 4-15.

Speitkamp, Winfried: *Totengedenken als Berlin-Kritik. Der Kult um die Kolonialpioniere*, In: van der Heyden, Ulich/Zeller, Joachim (Hrsg.): *„...Macht und Anteil an der Weltherrschaft“*. Berlin und der deutsche Kolonialismus, Münster 2005, S. 163-170.

Zeller, Joachim: *Kolonialdenkmäler und Geschichtsbewusstsein. Eine Untersuchung der kolonialdeutschen Erinnerungskultur*, Berlin 1999.

Quellen

Becker, Alexander u. a.: *Hermann von Wissmann. Deutschlands größter Afrikaner*, Berlin 1907.

Maercker, Georg: *Unsere Schutztruppe in Ost-Afrika*. Berlin 1893.

Wissmann, Hermann von: *Afrika. Schilderungen und Rathschläge zur Vorbereitung auf den Dienst in den deutschen Schutzgebieten*, Berlin 1895.

Straßen-/Platzname: Woermannstraße

Datum der Benennung: 16. 12. 1937

Begründung der Benennung

Im Zusammenhang mit der für die NS-Reichsausstellung „Schaffendes Volk“ geplanten Mustersiedlung in Düsseldorf-Stockum schlug der damalige Direktor der Landes- und Stadtbibliothek – Hermann Reuter – 1936 vor, die Straßen dieses Geländes *„nach verdienten Männern der deutschen Kolonialgeschichte zu benennen.“* Ein halbes Jahr später wurden die Mustersiedlung auf Betreiben des damaligen Gauleiters Florian in „Schlageter-Stadt“ getauft und ihre Straßen umgewidmet. Als Ausgleich schufen die Nationalsozialisten kurze Zeit später ein neues Kolonialviertel in Urdenbach, in dem die ursprünglichen Straßennamen wieder zum Tragen kamen.

Name, Titel, Beruf oder Amt

Adolph Woermann (1847-1911), deutscher Kaufmann und Großreeder.

Kurzbiographie / Verdienste

Der Sohn des Hamburger Kaufmanns Carl Woermann stieg 1874 in das familiäre Handelsunternehmen ein und trat 1880 die Nachfolge seines Vaters an. Unter der Leitung Adolph Woermanns wurden die internationalen Exportgeschäfte ausgebaut und insbesondere die Zahl der afrikanischen Niederlassungen vergrößert; auf sein Betreiben erwarb das Deutsche Reich 1884 Kamerun als deutsches Schutzgebiet. Ein Jahr später gründete Woermann die „Afrikanische-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft“ (Woermann-Linie), die zusammen mit der „Deutsch-Ostafrika Linie AG“ (DOAL) maßgeblich an der Gründung der deutschen Kolonien in Afrika beteiligt war.

Kolonialismus

Adolph Woermann zählt zu jenen Schlüsselfiguren der deutschen Kolonialwirtschaft, die den Erwerb und die Aufbau von Schutzgebieten entscheidend geprägt und vorangetrieben haben. Der politische Einfluss des Hamburger Unternehmers ermöglichte die Expansion seines Handelshauses, das durch afrikanische Exportgeschäfte zu den herausragenden Profiteuren der deutschen Kolonialpolitik gehörte; Woermann selbst stieg zum „größten Privatreeeder der Welt“ auf. (Bade, S. 187)

Die Firma C. Woermann hatte bereits in den 1850er und 60er Jahren erste Handelsniederlassungen in Gabun und Kamerun eingerichtet, um Alkohol und Waffen aus dem Deutschen Reich gegen wertvolle Rohstoffe (Palmöl, Kautschuk, Elfenbein) tauschen zu können. Mit der Übernahme des Unternehmens durch Adolph Woermann im Jahr 1880 wurde dieser Handel ausgeweitet und die größtenteils aus Segelschiffen bestehende Flotte durch Dampfschiffe ersetzt. Angesichts der Konkurrenz der etablierten Kolonialmächte plädierte der Kaufmann für eine aktivere deutsche Kolonialpolitik: *„Es liegt auf der Hand, dass in Afrika zwei grosse [sic] ungehobene Schätze sind: Die Fruchtbarkeit des Bodens und*

die Arbeitskraft vieler Millionen Neger.“ In seiner im Jahr 1883 an die Regierung gerichteten Denkschrift unterstützte er den Erwerb Kameruns und stellte sowohl die ökonomischen Vorteile als auch den Nutzen der Einheimischen heraus, die für ihn *„als Sklaven stets das gesuchteste Arbeitsmaterial für alle heißen Klimate“* repräsentierten. Um die *„Spitzenstellung“* (Gründer, S.89) seines Handelshauses in Südwestafrika zu sichern und das regionale Transportmonopol zu erhalten, hatte Adolph Woermann im Vorfeld dubiose Verträge mit lokalen Autoritäten abschließen lassen, die nach der Inbesitznahme von Kamerun auf das Deutsche Reich übergingen. Darüber hinaus nahm er als Berater an der Berliner Westafrika-Konferenz 1884/85 teil, auf der die Aufteilung des afrikanischen Kontinents unter den Großmächten beschlossen wurde.

Mit der steigenden Anzahl der Schiffsverbindungen gründete Woermann 1885 die *„Afrikanische-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft“* (Woermann-Linie), die neben Waren und Passagieren auch versklavte Menschen transportierte und ihren Tätigkeitsbereich auf die gesamte Westküste Afrikas ausweitete. Durch seine zahlreichen Aufsichtsratsposten in Übersee-Unternehmen und Mitgliedschaften in einflussreichen Wirtschaftsgremien konnte der Kaufmann ein *„beachtliches Kolonialimperium“* (Möhle, S. 45) aufbauen; die Beteiligung an der staatlich subventionierte *„Deutsch-Ostafrika Linie AG“* (DOAL) erschloss den Linienverkehr rund um den afrikanischen Kontinent.

Um Handelsrouten und Niederlassungen im Landesinneren zu eröffnen, setzte Adolph Woermann bei der Kolonisierung Kameruns eine eigene Söldnertruppe ein, die jeglichen Widerstand rücksichtslos niederschlug, ganze Dörfer plünderte und Einheimische für Zwangsarbeiten in Gefangenschaft nahm. Ab Mitte der 1890er Jahre wurden diese *„Expeditionen“* ausgeweitet und mit der militärischen Unterstützung des Deutschen Reiches durchgeführt. Darüber hinaus profitierte der Unternehmer auch am Genozid an den Herero und Nama, die sich zwischen 1904 und 1908 gegen die deutsche Kolonialmacht zur Wehr setzten. Aufgrund ihres Beförderungsrechts für Regierungs- und Militärgüter verschiffte die Reederei den Großteil der angeforderten Soldaten und Waffen von Hamburg nach Namibia und richtete in der Hafenstadt Swakopmund eigene Konzentrationslager für Zwangsarbeiter ein; Adolph Woermann avancierte auf diese Weise zum *„Großverdiener am Krieg“* (Möhle, S. 66).

Kategorie: A

Begründung: aggressiver Kolonialismus

Literatur

Bade, Klaus J.: Friedrich Fabri und der Imperialismus in der Bismarckzeit. Revolution – Depression – Expansion, Freiburg im Breisgau 1975.

Gründer, Horst: Geschichte der deutschen Kolonien. Paderborn 2012.

Hausschild-Thiessen, Renate: *Adolph Woermann*. In: Kopitzsch, Franklin/Brietzke, Dirk (Hrsg.): Hamburgische Biographie. Personenlexikon, Band 1, Hamburg 2010, S. 347-349.

Hücking, Renate/Launer, Ekkehard: Aus Menschen Neger machen. Wie sich das Handelshaus Woermann an Afrika entwickelt hat, Hamburg 1986.

Kreienbaum, Jonas: „Ein trauriges Fiasko“. Koloniale Konzentrationslager im südlichen Afrika 1900-1908, Hamburg 2015.

Kum'a Ndumbe III., Alexandre: Das Deutsche Kaiserreich in Kamerun. Wie Deutschland in Kamerun seine Kolonialmacht aufbauen konnte 1840 – 1910, Berlin 2007.

Möhle, Heiko: *Mit Branntwein und Gewehr – Wie das Afrikahaus C. Woermann Kamerun eroberte*, In: Möhle, Heiko (Hrsg.): Branntwein, Bibeln und Bananen, Berlin 1999, S. 40ff

Möhle, Heiko: »*Pardon wird nicht gegeben*« – *Aufständische Afrikaner und hanseatische Kriegsgewinnler*, In: Möhle, Heiko (Hrsg.): Branntwein, Bibeln und Bananen, Berlin 1999, S. 63ff.

Nordmeyer, Wiebke: Die Geographische Gesellschaft in Hamburg 1873-1918. Geographie zwischen Politik und Kommerz, Stuttgart 1998.

Washausen, Helmut: Hamburg und die Kolonialpolitik des Deutschen Reiches 1880 bis 1890. Hamburg 1968.

Jürgen Zimmerer, Joachim Zeller (Hrsg.): Völkermord in Deutsch-Südwestafrika. Der Kolonialkrieg (1904–1908) in Namibia und seine Folgen. Berlin 2003

Quellen

Woermann, Adolph: *Kulturbestrebungen in West-Afrika. Vortrag, gehalten in der Geographischen Gesellschaft zu Hamburg am 1. Mai 1879*, In: Mittheilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg 1878-79, Hamburg 1880, S. 58-71.

Stadtarchiv Düsseldorf

IV 15919 (4)

0-1-7-1937.0000 / Blatt 421

IV 52054 / Band 1