

13. Rückblick und Ausblick

Wir nehmen noch einmal unseren Standort ein am alten Nordertor und blicken zurück auf das, was wir über die verflossenen 150 Jahre von der Neustadt gehört und was wir selbst mit ihr erlebt haben. Ihre Gründung und erste Entwicklung haben wir zu schildern versucht. Ihre **erste** Entwicklung, nicht mehr. Denn die ganze spätere Geschichte zu erzählen, vor allem das weitere Anwachsen der vielen Industrien und den Wandel in den sozialen Schichtungen und den Lebensverhältnissen der Neustädter oder gar von den vielen Menschen zu reden, die auf diesem Boden gelebt und gearbeitet haben, das würde die Kraft des Erzählers weit übersteigen, müßte ihm auch die Mahnung und Rüge zuziehen: Schuster, bleib bei deinem Leisten! Also der freundliche Leser möge sich genügen lassen an dem, was auf diesen Blättern geboten werden konnte. Schon diese Arbeit war mühevoll genug. Unsere Schilderung hat im ganzen haltgemacht bei den fünfziger und sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts und sich nur hier und da etwas weiter hinaus erstreckt bis zu dem großen Wendepunkt von 1914 hin oder bis zum unglücklichen Ausgang des zweiten Weltkrieges, den wir jetzt Lebenden zu allem anderen durchkosten müssen.¹⁾

~~Die Geschichte des Schiffbaus der letzten zwei Menschenalter muß hier über-~~
gangen werden, sowohl der Bau der alten Werft, zu der der Grönlandgang und die viel später angelegte Werftstraße hinführen, wie die Anlage der neuen Bauwerft (1901), die man von der Batteriestraße her erreicht. Nur ganz wenige Daten und Zahlen und Tatsachen! Die Planung begann 1872, die Arbeit 1874. Als der erste Weltkrieg ausbrach, waren also gerade 50 Jahre vergangen, seitdem die Arbeit hier einsetzte. Zuallererst hat die Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869 zwei Schiffsneubauten in Auftrag gegeben von je 1650 Tonnen. Das hundertste Schiff ist 1889 vom Stapel gelaufen, das zweihundertste 11 Jahre später. Das Schiff Nr. 223 war „Fiducia“ (Reederei Joost), die als erstes Schiff der neuen Werft am 10. März 1903 vom Stapel lief.

In vielen Jahren hat die Werft etwa alle 6 Wochen einen 9500-To.-Dampfer mit selbsterbauten Maschinen abliefern können. Nicht weniger als 36 Dampfer sind allein für die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft hergestellt worden.²⁾

Die Fläche, die die beiden Werften einnehmen, beträgt insgesamt 183 000 qm, die neue Werft allein 138 000. – Die Arbeiterzahl betrug 1875: 460, 1890: etwa 1000. Die Höchstzahl 1912: 2989. 1933 waren es nur 83. „Es hat Jahre gegeben, wo nur das Abwracken von Schiffen gemacht wurde: so schwierig war zu Zeiten die Aufrechterhaltung des Ganzen.“

In den Jahren 1879 und 1880 wurden Wohnungen gebaut für Beamte und Arbeiter in der Harrisleer Straße. Der Häuserblock wurde „Klein-England“ genannt

und erinnert so an den Anteil, den englische Techniker und Meister an den Anfängen der Werft gehabt haben. Klein-England wurde 1896 verkauft, weil kein eigentlicher Bedarf mehr vorlag. Später wurden von der Werft Häuser in der Waldeckestraße in Klues gebaut und dann an Werkmeister weiter verkauft.

Wir nennen hier noch einige Namen von oberen Beamten und von Mitgliedern des Aufsichtsrats, die besonders lange in der Verwaltung tätig gewesen sind und die auch in der Neustadt selbst lange gewohnt haben. Von den oberen Beamten:

Thomas **Bredsdorff**, Schiffsbaudirektor, geb. 1847, trat ein 1873, schied aus 1912, Apenrader Straße 25.

Jacob **Bauer**, Direktor, geb. 1854, trat ein 1877, schied aus 1931;

Fritz **Lorenzen**, Direktor, geb. 1865, gest. 1945, trat ein 1888, schied aus 1939;

Adolf **Jacobsen**, Prokurist, geb. 1853, gest. 1935, trat ein 1879, schied aus 1928;

vom Aufsichtsrat:

Ove **Lempelius** sen., gest. 1937;

Konsul Sophus **Schmidt** (i. Fa. P. P. Schmidt, Holzhandlung), Apenrader Straße 10, gest. 1904

Das sind Männer, deren Namen lange Zeit in vieler Munde waren. Aber es sind nur **wenige unter den vielen Tausenden von Männern**, die auf unseren Werften ihre Kraft eingesetzt haben Tag für Tag und Jahr für Jahr, bis zum einfachsten Hilfsarbeiter und Handlanger hin. Und der Leser, der Bescheid weiß und sich beteiligt fühlt, möge in der Stille die Namen hinzufügen von Lebenden und Toten, die ihm selbst wichtig und wert waren!

Von den Fabriken, die in den Jahren von 1870 bis 1900 hinzukamen, können wir hier nur einzelne nennen, die die Neustadt besonders geprägt haben. Es entstand 1873/74, also gleichzeitig mit der Gründung der alten Werft, der „schloß-ähnliche Bau“ der **Aktienbrauerei**, die 1918 mit der Exportbrauerei im Süden der Stadt verschmolzen wurde, um später mancherlei anderen Zwecken zu dienen. Im Jahre 1889 wurde die **Korn-Walzenmühle** als Aktiengesellschaft gegründet; am Eingang der Neustadt erhebt sich, auf unsicherem Grunde stark fundamentierte, ein Gebäude, das noch jüngst sehr in die Breite und in die Höhe wuchs und von einem Turm gekrönt wird, eine Mühle von ganz anderer Art als die alten Flensburger Mühlen. Seit 1891 ist sie im Betrieb. – Auch vergessen wir nicht die **Verbraucher-Genossenschaft Flensburg** (Konsum), Apenrader Straße

48-52, die; mit einer großen Brotfabrik verbunden, allmählich ein Zentrum geworden ist für den ganzen Norden des Landes.

Ein Ereignis ersten Ranges war die Verlegung der großen **Städtischen Werke** an unsere Fördeküste. Hier liegt seit etwa 40 Jahren der städt. Schlachthof; vorher war in der Neustadt in der Nähe der Ofenfabrik geschlachtet worden. Es folgen das Kraftwerk und das neue Gaswerk, die als eine Art Zwillinge anzusprechen sind. Endlich liegt jenseits der neuen Werft das älteste der städtischen Werke, das städt. Wasserwerk. Es ist seit 1. April 1881 in Betrieb und hat aus den reichen Quellen, die hier am Bergeshang entspringen, die wachsende Stadt seit mehr als sechs Jahrzehnten versorgt, ohne daß je Mangel eingetreten wäre. Die erste Anlage und Einrichtung wird von Holdt, S. 190/92, genau beschrieben.

Es ergibt sich also das Gesamtbild: Wiewohl natürlich auch die Mitte und der Süden der Stadt ihre Industrie haben, hat diese sich doch ganz wesentlich immer mehr nach der Neustadt verlagert, und so ist dieser Neustädter Raum der **weit-aus größte Industriebezirk** des Herzogtums Schleswig geworden. Welch eine Entwicklung, seit dem ersten bescheidenen Anbau 1796 und den kleinen Betrieben, mit denen man damals begann! Aber es ist eine gradlinige Entwicklung vom alten Placat her bis auf unsere Tage. Und das schien uns Veranlassung genug zu sein, der Neustadt einmal eine besondere monographische Betrachtung zu widmen, da sie in den bisherigen Veröffentlichungen zur Geschichte unserer Stadt entschieden zu kurz gekommen ist.

Natürlich mußte sich in demselben Zeitraum eine große Bautätigkeit hier entfalten, um Arbeitern und Angestellten in möglichster Nähe ihrer Betriebe den nötigen Wohnraum zu sichern. Als die Werft erstärkt war, wurde von etwa 1885 an der Harrisleer Weg in schnellem Tempo zum Bauplatz gemacht. Ein Hotel und einige Geschäftshäuser umgaben und verengten nun den Dreiecksplatz von der Südseite her, weiter oben folgte die Aktienmeierei um 1880. Die ganze Steigung der Straße, an der wir schon Klein-England liegen sahen, wurde beiderseits mit Arbeiterwohnungen bebaut. Hier hat besonders der Maurermeister Johann Petersen (Johann de Herr genannt) gewaltet. Der Harrisleer Straße folgten der Junkerhohlweg, der nicht gerade schöner wurde, der auch eine in der preußischen Zeit gebaute Kaserne erhielt, weiter der untere Abschnitt der Duburger Straße und die Steigung der Bauer Landstraße, d. h. des alten Heerweges nebst der Lindenallee ohne Linden. Im Zusammenhang mit der Apenrader Straße entstand die festgeschlossene Terrassenstraße mit einer Treppe zum Kupfermühlweg hinauf, ferner die Vereinsstraße mit den etwas engen Häusern des Arbeiterbauvereins. Im Westen kamen hinzu die vielen Vogelstraßen, darunter die Schwalbenstraße mit Häusern der Spar- und Baugenossenschaft, und zuletzt die anmutige kleine Meisenstraße. Apenrader Straße und Batteriestraße wurden weiter ausgebaut. Außerhalb der Stadtgrenze auf der Feldmark von Niehus erhob sich die Arbeiterkolonie Klues am Grenzbach Morbek, die auch, ehe sie

eingemeindet wurde, doch eigentlich durch ihre Bewohner und deren Arbeitsplätze zur Stadt gehörte.

Das Bauen konnte kaum noch Schritt halten mit dem vorliegenden Bedürfnis. Das Tempo wurde also in diesem Zeitraum allzu hastig, und das hatte allerlei Unerfreuliches im Gefolge. Die meisten Häuser an der Harrisleer Straße waren freilich nicht allzu groß, dann aber siegten die Mietskasernen, und leider gab es auch an vielen Stellen ein großes Hinterhaus oder gar deren zwei. Die dazwischenliegenden Höfe waren und sind traurige Spielplätze für die Kinder; betrüblich ist es auch, wenn neu vom Lande hinzuziehende Familien, die das Mietezahlen nicht gewohnt sind, sich oft zuerst in diese Hinterhäuser zurückziehen.

Nach Ausgang des ersten Weltkrieges setzte sich trotz aller Nöte, die durch Inflation und andere Kriegsfolgen entstanden, doch wieder eine überraschend erfolgreiche Bautätigkeit ein, und zwar im ganzen nach besseren und gesunderen Grundsätzen als wie sie vor 1914 galten. Man wundert sich darüber, aber man freut sich auch darüber. Der „Tempelhof“ freilich, eben nördlich von der alten Glashütte, trug die Züge der Notzeit allzu sehr an sich. Aber die Bebauung des alten Kupfermühlenweges und späterhin der neuen Wege auf derselben Höhe des Ramsharder Feldes waren doch im ganzen ein sehr erfreulicher Fortschritt. Hier war mehr Luft und Licht, hier war mehr Eigenheim, hier war die Verbindung von Haus und Garten, während die Vorgärten der früher genannten Straßen meist nur recht dürftig blieben. Und dann haben sich ringsumher Kleingärten nach allen Seiten hin weiter ausgebreitet und sehr viele Arbeiterfamilien haben praktische Betriebsamkeit und guten Geschmack durch ihre Gärten vor Augen führen können. Davon zeugt die Gegend um das Ostseebad, die früher besprochen wurde. Im Westen kam hinzu die schön geschwungene Eckenerstraße und die Häuser von Schwarzentel als ein Werk jener Jahre, zu denen sich kurz vor dem letzten Krieg eine Panzerkaserne gesellte.

So ist die Neustadt, die ursprünglich mehr kleinbürgerliche Art an sich trug, mehr und mehr zur Arbeitergemeinde und Arbeiterstadt im guten Sinne des Wortes geworden. Aber alle sozialen Fragen und Nöte des Arbeiterstandes erreichten für Flensburg auch hier im Norden ihren Höhepunkt. Dabei hat die Neustädter Arbeiterschaft im allgemeinen die heimatliche Art des Landes beibehalten und bewahrt. Die Dinge liegen hier recht anders als beispielsweise in Kiel. Die meisten der Familien kamen von der Geest oder von Nordschleswig, von Angeln oder von Friesland her und verleugneten die Eigenart ihrer Herkunft im allgemeinen auch in Flensburg nicht. Sie haben ihre schleswigsche Sonderart auf dem Neustädter Boden durchweg bewahren und pflegen können.

Zum Schluß sei dem Verfasser noch ein persönliches Wort gestattet. Als ich im Dezember 1909 mein Amt in Flensburg antrat, wußte ich von Flensburg nicht

viel mehr als die meisten Nordschleswiger, von der Neustadt wußte ich so gut wie nichts. Mittlerweile habe ich die Neustadt nicht nur kennen gelernt, sondern auch lieb gewonnen, bin selber ein alter Neustädter geworden und freue mich, nun einen Beitrag zu ihrer ersten Entwicklung geben zu können. Unvergeßlich ist mir der erste Eindruck, den ich vom Nordertor aus erhielt, als ich von dort aus meinen neuen Arbeitsplatz überschaute. Das war der Blick auf die am Ende des Straßenzuges liegende **Kirche** und **Mühle**. Die Kirche, die schon 1796 geplant wurde, war damals noch ganz neu, die Mühle war mehr als 100 Jahre alt, ihre Flügel waren in lebhafter, ja stürmischer Bewegung, denn es wehte gerade ein sehr kräftiger Wind. Also Kirche und Mühle beieinander und übereinander. Die Kirche lag ruhig und wuchtig am Anstieg des Berges mit ihrem eigenartigen, etwas festungsmäßig wirkenden Turmbau, als wollte sie sagen: nun habe ich auch hier meinen Platz, nun möchte ich hier auch dienen und helfen und sammeln. Das war der erste Eindruck, den der Ankömmling erhielt und bewahrte. Die Bergmühle vertritt die älteste Industrie, die sich hier ansiedelte und die allmählich so mächtig wurde; mag sie auch jetzt nicht mehr allein vom Winde getrieben werden, sondern auch einen Motor in sich tragen, sie hat, für alle sichtbar, ihre vier Flügel, und die regen sich auch heute kräftig und werden es hoffentlich noch lange tun. Sie kündigt von dem Brot, ohne das wir nicht leben können, und das uns um so werter werden muß, wenn es uns durch lange Zeit hindurch knapp bemessen wird. Die Kirche redet von dem, was Seele und Geist brauchen, von dem Wort Gottes, das sich gleich bleibt im Wandel der Zeiten, das ewig ist, wo die Geschlechter kommen und gehen. Es geht nicht ohne Mühle, es geht nicht ohne Kirche, wenn wir wirklich leben und gedeihen sollen. So mögen die beiden dort am Ende der Straße in guter Einmütigkeit stehen bleiben und weiter ihre Dienste tun und der Neustadt ihre Gepräge geben, nebeneinander und miteinander. Bete und arbeite! Der Mensch lebt vom Brot, aber nicht allein vom Brot, sondern von einem jeglichen Wort, das durch den Mund Gottes geht. Das ist das zusammenstimmende Zeugnis von Kirche und Mühle.

Nachwort

Vom **Landesarchiv** in Schleswig erhielt ich auf meine Anfrage nach der Erbauungszeit der **Bergmühle** einige Mitteilungen über das ältere Flensburger Mühlenwesen. Danach haftete das Recht zur Ausübung des Müllergewerbes für die Stadt und das Kirchspiel Adelby ursprünglich allein an der Königlichen Wassermühle im Fischerhof, die je und je an kapitalkräftige Flensburger verpachtet wurde. Zu diesem Hauptbetrieb kamen mehrere Windmühlen hinzu, die

von den Pächtern auf eigene Rechnung erbaut wurden, als erste die „Marienfeldmühle“, erbaut von den Gebrüdern Kühl. Deren Nachfolger, Kaufmann Rickleff Ingwersen, Makler Andreas Boysen und der deputierte Bürger Hans Petersen Schmidt, haben die Bergmühle erbaut, und zwar im Jahre **1792**, also vier Jahre vor Erlaß des „Placats“; etwas später ist von denselben Leuten die St. Johannismühle am Süderhohlweg erbaut worden. Die Windmühlen arbeiteten also wie die Wassermühle im Königlichen Auftrag, wurden aber erst 1835 fiskalischer Besitz. Der Fiskus verpachtete sie gegen hohe Pachtsumme gleichzeitig an Rickleff J. Schmidt für 12 Jahre, 1847 dann an den Kanzleirat H. F. Schmidt; 1857 nahm er sie in eigene Verwaltung. Die preußische Regierung verkaufte 1869 die Bergmühle an den Mühlenbauer Max Friedrich Petersen für 5510 Taler. Gleichzeitig verkaufte sie die Johannismühle. Gegenwärtiger Besitzer der Bergmühle ist Wilhelm **Bremer**. Harte Stürme haben die Bergmühle bei Versagen der Bremse einige Male in Gefahr gebracht, noch vor kurzem ist die ehrwürdige Mühle mit genauer Not der Zerstörung durch Feuer entgangen. Möchte sie auch weiter der Neustadt erhalten bleiben!

(Während des Drucks 1949 geschrieben.)

¹) Die Zeitschrift Nordelbingen bietet im 3. Band (1924) einen Aufsatz von Emil Meyer: Die Industrie der Stadt Flensburg seit 1864. Einem Überblick über die Zeit von 1800 ab (S. 428 ff.) folgt die Schilderung der neuen Entwicklung, beginnend mit der Schifffahrt, S. 433-84.

²) „Die (Flensburger) Werft war vor dem ersten Weltkriege die hervorragendste und meistbeschäftigte Werft für **Handelsschiffe** in Preußen. Schiffsrümpfe wurden auf der neuen, der innere Ausbau auf der alten Werft getätigt.“ (Voigt, Heimatbuch II, Msc.)