

# **Sehnsuchtswelten im städtischen Raum – Kolonialismus und ,deutscher Osten‘ im Spiegel Oldenburger Straßennamen**

**Tobias Weger**

Seit einigen Monaten beschäftigt nun schon das Thema „Straßennamen“ die Öffentlichkeit und die Medien in Oldenburg. Eine von Geschichtswissenschaftlern erstellte Dokumentation zu einem spezifischen Sample der Oldenburger Straßennamen<sup>1</sup> bewegt viele Gemüter und hat eine durchaus emotional geführte Diskussion heraufbeschworen. Dieser Beitrag enthält keine neuen Empfehlungen oder Streichungsvorschläge zu bestimmten Bezeichnungen. Als Historiker, der seit Jahren kritisch die allzu starke Vermengung von Politik und Wissenschaft verfolgt, würde eine solche Vorschlagsliste meinen eigenen Prinzipien widersprechen. Damit rede ich nicht der Abstinenz von Historikern in öffentlichen Debatten das Wort – ganz im Gegenteil. Die Akzeptanz oder Nichtakzeptanz von Straßennamen ist allerdings keine Frage der Dogmatik, sondern des öffentlichen Aushandelns unterschiedlicher Positionen und Meinungen.

Meine Ausführungen sind eher ein Beitrag zur Versachlichung einer Debatte, indem die Genese eines bestimmten, in Deutschland verbreiteten Typs von Straßennamen präsentiert wird, die an territoriale Verluste und räumliche Phantasien erinnern sollen. Dazu dienen auf Straßenschildern geographische Bezeichnungen von Orten, Landschaften und Regionen, in etwas geringerem Maße auch Persönlichkeiten. Zum einen handelt es sich um Straßennamen mit Bezug zum östlichen Europa, zum anderen um solche, in denen eine koloniale Vergangenheit verewigt werden sollte. Um es gleich vorwegzuschicken: Zum ersten Typus liefert Oldenburg insgesamt 52 Beispiele, während es mit der Tangastraße in dieser Stadt einen einzigen Kolonialnamen gibt, der aber dennoch einer eingehenden Betrachtung wert ist. Was aber haben Städte und Regionen in Europa mit einstigen überseeischen Kolonialbesitzungen zu tun, die nach dem Ersten Weltkrieg verloren gegangen sind? Auf diese Frage werde ich später noch zurückkommen.

Gehen wir zunächst noch einmal einen Schritt zurück und überlegen wir uns, zu welchem Zwecke überhaupt Straßennamen vergeben werden. Mehrere Funktionen lassen sich feststellen: Auf einer pragmatischen Ebene erleichtern Straßenschilder die Identifikation von Anschriften und damit das Auffinden von Personen und Institutionen sowie die Zustellung von Post- und Warensendungen. Auf diese Weise ermöglichen Straßennamen zwischenmenschli-

che Kommunikation, indem sie die Zuordnung von Menschen zu einem bestimmten Wohnplatz schaffen. Des Weiteren aber sind Straßennamen auch Träger kultureller, historisch-politischer oder sozialer Informationen. Diese Funktion würde ich als symbolische Funktion bezeichnen. Diese Ebene bietet in Deutschland den Organen der kommunalen Selbstverwaltung, in deren Kompetenz hierzulande Straßennamen fallen, die Möglichkeit, Kultur- und Geschichtspolitik zu betreiben. Es werden alte Flur- oder Gewässernamen popularisiert, um die jeweilige Kommune verdiente Persönlichkeiten geehrt oder Hilfestellung bei der geographischen Orientierung geleistet. Darüber hinaus können auch Orte, Persönlichkeiten oder Artefakte von nationaler oder internationaler Bedeutung berücksichtigt werden. In diesem Bereich ressortieren auch diejenigen Straßennamen, um die es im Folgenden gehen soll. Sie sind Zeichen einer symbolischen Markierung des öffentlichen Raumes und damit im Sinne von Michel Foucault auch einer diskursiven Machtausübung. In einer freien Gesellschaft ist der öffentliche Raum ein vermintes Terrain und bietet Gelegenheit zu Kontroversen, wie wir sie aktuell auch gerade in Oldenburg erleben. Wir sollten uns aber meines Erachtens davor hüten, Diskussionen über Straßennamen zu desavouieren oder gar zu skandalisieren. Es geht nicht um ein Wegnehmen vertrauter Bezugsgrößen, sondern um eine Art plebiszitäres Aushandeln, das eigentlich einer demokratisch verfassten Gesellschaft gut zu Gesicht steht. Wie viele andere Zeichen der Erinnerung, zum Beispiel Denkmäler, können auch Straßennamen als überholt, als nicht mehr den Zeichen der Zeit entsprechend erkannt werden. In diesem Falle wird über sie diskutiert und möglicherweise ein Lösungsansatz für den weiteren Umgang mit ihnen gesucht. Dieser Weg der Entscheidungsfindung ist gegenüber der normativen Praxis autoritärer Systeme vorzuziehen, in denen Straßennamen auf dem Verwaltungsweg von oben verordnet werden.

Öffentliche Debatten können Anzeichen einer kollektiven Identitätsrelevanz sein, und in dieser Hinsicht können Straßennamen als wichtige Medien oder Träger von Erinnerung interpretiert werden. In westdeutschen Städten entstanden nach 1945 ganze Viertel, deren Straßennamen für Orte, Landschaften oder Personen im östlichen Europa standen, zu denen viele Flüchtlinge und Vertriebene eine emotionale Beziehung hatten, weil sie von dort herstammten. Diese Straßennamen „berührten sie und schienen ihnen die fortgesetzte Existenz ihrer Heimat von der Ostsee bis zum Mittelmeer anzuzeigen“, wie es Pascal Maeder ausgedrückt hat.<sup>2</sup> Doch gilt es jenseits dieser Emotionalität aus historischer Warte auch nach der Genese und nach der ganzen Bandbreite der Funktionen von Straßennamen mit ost-, ostmittel- bzw. südosteuropäischer Konnotation zu fragen.

### *Straßennamen im Zeichen des Gebietsrevisionismus*

Tatsächlich wurden in Deutschland bereits lange vor dem Jahre 1945 Straßen nach verlustig gegangenen oder als „verloren“ bzw. bedroht empfundenen Regionen und Orten benannt. In der Weimarer Republik waren dies etwa diejenigen Gegenden, die 1919 kraft des Versailler Vertrages aus dem Staatsgebiet des Deutschen Reiches herausgelöst und anderen Staaten angeschlossen wurden. Dazu gehörten sowohl die einstigen kolonialen Besitzungen in Übersee als auch die an Frankreich, Belgien, Dänemark, Litauen, Polen und die Tschechoslowakei abgetretenen Grenzgebiete. Im Jahre 1922 empfahl der Deutsche Städtetag als Spitzenorganisation der kommunalen Gebietskörperschaften, bei der Bezeichnung von Straßen und Plätzen „geographische Namen aus den deutschen Schutzgebieten“ heranzuziehen. Diese Richtlinie wurde vor allem von norddeutschen Hafenstädten umgesetzt, die am stärksten in den deutschen überseeischen Kolonialismus involviert gewesen waren.<sup>3</sup>

Eine weitere Richtlinie edierte der Deutsche Städtetag am 2. Juni 1925, wonach die Städte „in höherem Maße als bisher die Namen der Städte und Landschaften der durch den Versailler ‚Friedensvertrag‘ abgetretenen Gebiete“ berücksichtigen sollten. Der Städtetag regte in diesem Zusammenhang an, insbesondere „räumlich zusammenhängende Gruppen von Straßen planmäßig in dieser Weise umzubenennen“.<sup>4</sup> In ganzen Stadtvierteln sollten die Straßennamen das damals so bezeichnete „Grenz- und Auslandsdeutschtum“ abbilden und auf diese Weise fördern.<sup>5</sup> Dieser kommunalen Nomenklatur der Weimarer Republik lag nach Matthias Martens die „gemeinschaftliche Ablehnung der Vertragsbedingungen“ fast aller politischen Kräfte zugrunde, die damit die „Erinnerung an Deutschland in seinen alten Grenzen im Bewusstsein“ halten wollten.<sup>6</sup> Die Anregung des Deutschen Städtetages wurde auch in Oldenburg umgesetzt.

Als Vorgeschichte sind hierbei allerdings auch Straßennamen aus dem Kaiserreich mit zu berücksichtigen, in Oldenburg die 1910 geschaffene Elsässer Straße, Lothringer Straße, Metzger Straße, Mars-La-Tour-Straße und Sedanstraße, die an Schlachten des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71 und die dabei eroberten Gebietszuwächse – das Elsass und Lothringen – erinnern sollten. Sie wurden nach der Wiederabtretung dieser Gebiete an Frankreich 1919 ebenfalls zu Mahnzeichen des Verlustes und der Revanche gegenüber den Siegermächten des Ersten Weltkriegs.

Neue Straßen mit revisionistischer Tendenz entstanden in der Weimarer Republik in den Jahren 1927 und 1928. Die Eupener Straße (1927) erinnert an die Stadt Eupen, die nach dem Wiener Kongress von 1815 an Preußen gefallen war. 1920 wurde sie infolge des Versailler Vertrages zusammen mit Malmédy vom Deutschen Reich abgetrennt und zunächst für fünf Jahre einer belgischen Verwaltung unterstellt, ehe sie 1925 endgültig fester Bestandteil des belgischen Staatsgebietes wurde. Insofern verband sich mit der zwei Jahre später erfolgten Oldenburger Straßentaufe der Wunsch nach einer territorialen Revision des Versailler Vertrages. Die Danziger Straße (1927) steht für die Freie Stadt Danzig, die in den Jahren 1920–1939 unter dem Mandat des Völkerbunds stand, die Memeler Straße (1927) hingegen für das 1920 vom Reich abgetretene und 1923 Litauen zugewiesene Memelland. Thorn/Toruń und Graudenz/Grudziądz sind zwei wichtige Städte im einstigen preußischen Teilungsgebiet Polens, die folgerichtig nach 1918 zur wieder entstandenen Republik Polen gekommen waren und an die seit 1927 bzw. 1928 Oldenburger Straßennamen erinnern. Ein Zeichen der deutsch-österreichischen Solidarität stellte die Kärntner Straße (1927) dar, die an Gebietsabtretungen des südlichen österreichischen Bundeslandes an das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen sowie an Italien im Jahre 1920 erinnern sollte.

Neben Orten und Gegenden in den abgegebenen Territorien waren demnach auch solche Straßennamen beliebt, die vermeintlich aufgrund der nationalen Selbstbestimmung von Polen, Tschechen, Litauern ‚bedrohte‘ Städte in den preußischen Ostprovinzen in den Mittelpunkt stellten oder Orte und Landschaften des ‚Auslandsdeutschtums‘ akzentuierten. Dafür existiert in dieser Stadt ein weiteres Beispiel: Im Jahre 1928 wurde in Oldenburg eine „Breslauer Straße“ angelegt. Prompt dankte der Breslauer Magistrat der nordwestdeutschen Stadt und äußerte sich wohlwollend dazu, dass „in Oldenburg Verständnis für den bedrohten deutschen Osten in der Straßenbenennung zum Ausdruck gekommen“ sei.<sup>7</sup> Diese Praxis, den ‚gefährdeten Deutschen Osten‘ bzw. verlorene Gebiete besonders durch Straßennamen zu markieren, wurde nach der nationalsozialistischen Machtergreifung noch intensiviert.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten ist nämlich eine zweite Welle der Straßenbenennungen im Geiste des Revisionismus festzustellen: Im Jahre 1935 entstanden in Oldenburg die Kattowitzer Straße und die Hultschiner Straße. Kattowitz, polnisch Katowice, ist der Hauptort des stark industrialisierten Ostoberschlesien, das 1922 nach einer Volksabstimmung und drei blutigen Auseinandersetzungen zwischen polnischen Aufständischen und deutschen Freikorps unter der Bezeichnung Woiwodschaft Schlesien/Województwo śląskie zu Polen kam. Die Oldenburger Straßenbenennung erfolgte, wie es in der offiziellen Begründung hieß,

„zur Erinnerung an die abgetretenen deutschen Gebiete und den polnischen Aufstand von Mai 1921 während der Abstimmungskämpfe.“<sup>8</sup>

Das Hultschiner Ländchen, tschechisch Hlučínsko, liegt ebenfalls in Oberschlesien, südlich von Ratibor. Die Bewohner in den Dörfern des Umlandes von Hultschin/Hlučín, die so genannten Morawzen/Moravci, sprechen überwiegend einen mährischen Dialekt, eine Variante des Tschechischen. Mit dieser Begründung wurde das Hultschiner Ländchen 1920 von der Tschechoslowakei besetzt und aus dem Verband des preußischen Schlesiens herausgelöst. Dass die Bewohner dieses Landstrichs zwischen allen Stühlen saßen, belegen deren Fremdbezeichnungen: Die polnischsprachigen Oberschlesier sehen sie als „Morawcy“, also „Mährer“, an, während sie in tschechischen Augen als „Prajzové“, also „Preußen“, gelten. Die 1935 in Oldenburg benannte Hultschiner Straße sollte nach offizieller Begründung an dieses „an die Tschechoslowakei gegen seinen Willen zugeteilte Hultschiner Ländchen“<sup>9</sup> gemahnen. Der 1936 gewidmete Banater Weg hielt hingegen „das Gedenken an einen wertvollen Bestandteil des sesshaften Auslandsdeutschtums, die Banater Schwaben, fest.“<sup>10</sup> Analog galt dies für die ebenfalls 1936 eröffnete Siebenbürger Straße, während die Masurenstraße aus demselben Jahr wohl wieder auf vermeintlich bedrohtes Territorium im südlichen Ostpreußen aufmerksam machen sollte. Ein wichtiges Netz an Straßennamen mit einschlägigen Namen war also in Oldenburg bereits vorhanden, lange bevor der erste Flüchtling aus dem östlichen Europa 1944 in diese Stadt kam.

### *Straßennamen im Zeichen von Flucht, Vertreibung und deutscher Teilung*

Damit war eine Tradition vorgegeben, an die man in Oldenburg nach 1945 anknüpfen konnte. Die ersten Straßennamen der frühen 1950er Jahre verweisen auf den hohen Anteil von Vertriebenen aus Schlesien, aus Pommern und aus Ostpreußen: die Görlitzer Straße (1950), die Liegnitzer Straße<sup>11</sup> (1950), die Arnswalder Straße<sup>12</sup> (1951), die Glatzer Straße<sup>13</sup> (1951), der Kösliner Weg<sup>14</sup> (1951), der Kolberger Weg<sup>15</sup> (1951), die Küstriner Straße<sup>16</sup> (1951), die Leobschützer Straße<sup>17</sup> (1951), der Stargarder Weg<sup>18</sup> (1951), die Stettiner Straße<sup>19</sup> (1951) und die Sudetenstraße (1951) sind allesamt Ausdruck dieses starken Bevölkerungszustroms. Zu den Städtenamen kamen als Straßenpatrone auch die Heilige Herzogin Hedwig von Schlesien (1174–1243) [Hedwigstraße, 1950], der Kaltwasserkur-Pionier Vincenz Prießnitz (1799–1851) aus Bad Gräfenberg bei Freiwaldau/Lázně Jeseník [Prießnitzstraße, 1951] sowie der

mythische Berggeist Rübezahl aus dem Riesengebirge an der böhmisch-schlesischen Grenze [Rübezahlstraße, 1951]. Ein Königsberger Platz<sup>20</sup> (1951) und eine Soldiner Straße<sup>21</sup> (1951) mussten innerhalb einer Jahresfrist neuen Bezeichnungen weichen, anstelle des Königsberger Platzes entstand jedoch 1965 eine Königsberger Straße.

In Analogie zu seiner Richtlinie von 1925 gab der Deutsche Städtetag am 13. Dezember 1953 eine *Richtlinie zur Pflege ostdeutscher Kulturwerte in den Stadt- und Landkreisen* heraus, wonach in jeder Gemeinde „wenigstens eine bedeutsame Straße oder ein bedeutsamer Platz oder ein öffentliches Gebäude (insbesondere Schulen) oder ein Teil eines öffentlichen Gebäudes (Säle) einen an Ostdeutschland erinnernden Namen tragen“ sollte. Vorgeschlagen wurden konkret „Namen einer ostdeutschen Persönlichkeit, Namen eines ostdeutschen Ortes oder einer ostdeutschen Landschaft“.<sup>22</sup> Zustande gekommen ist diese Richtlinie aufgrund einer Übereinkunft mit dem Verband der Landsmannschaften (VdL), einem der Vorläufer des späteren Bundes der Vertriebenen (BdV).<sup>23</sup> Auch der Deutsche Landkreistag empfahl am 30. August 1954 ausdrücklich die Benennung von Straßen, Brücken, Plätzen, Siedlungen und Gebäuden mit „ostdeutsche[n] Namen“.<sup>24</sup> Diese Richtlinien verfolgten mehrere Zielrichtungen: Zum einen sind sie in einem größeren Kontext als geschichtspolitische Maßnahmen im Sinne der frühen Ostpolitik in Zeiten des Kalten Krieges zu sehen: Die Straßenbenennungen sollten dahingehend Zeichen setzen, dass Deutschland seinen Anspruch auf die Gebiete östlich der Oder-Neiße-Linie nicht aufgegeben hatte. Zum anderen sollte sie aber auch auf lokaler Ebene funktionieren und als Instrumente einer symbolischen Beheimatung wirken. Sie sollten die Solidarität der Alteingesessenen mit den Neubürgern aus dem Osten verdeutlichen und für die Vertriebenen selbst eine mentale Bezugsgröße zu ihren früheren Wohlplätzen schaffen. Nicht überall stießen die Städtetags-Richtlinien allerdings auf Wohlwollen. Da der Städtetag auch keinerlei Weisungsrecht gegenüber den einzelnen Kommunen hatte, sondern lediglich eine Empfehlung aussprechen konnte, oblag es letztlich den Gebietskörperschaften selbst, in welchem Maße sie zur Tat schritten.

Nicht selten wurden Einzelstraßen aus der Zwischenkriegszeit nach 1945 in ihrer unmittelbaren Umgebung zu entsprechenden ‚Clustern‘ ergänzt. In Oldenburg lässt sich dies etwa bei der Allensteinstraße<sup>25</sup> und der Tannenbergstraße<sup>26</sup> (beide 1953) aufzeigen, die in Nachbarschaft zur Masurenstraße aus der Vorkriegszeit ausgewiesen wurden. Tannenberg steht im deutschen kollektiven Bewusstsein sowohl für die Niederlage des Kreuzritterheeres gegen eine polnisch-litauische Streitmacht im Jahre 1410 als auch für die Schlacht in den Masuren der deutschen Armee gegen ein russisches Heer im Sommer 1914.

Ein weiteres Cluster bilden die Hermannstädter, die Klausenburger und die Kronstädter Straße (alle 1957) in der Nachbarschaft zur älteren Siebenbürger Straße. Hier wurde der Regionalname durch die Bezeichnungen der drei wichtigsten in diesem Gebiet gelegenen Städte – Hermannstadt/Sibiu, Klausenburg/Cluj und Kronstadt/Braşov – ergänzt.

Eine besondere Rolle spielten im Kontext der Straßenbenennung die zahlreichen Patenschaften westdeutscher Kommunen für Städte und Gemeinden in den einstigen preußischen Ostprovinzen bzw. in den so genannten deutschen Siedlungsgebieten im östlichen Europa – nicht zu verwechseln mit den gleichzeitig entstehenden Städtepartnerschaften.<sup>27</sup> In diesem Kontext erhielt Oldenburg im Jahre 1951 eine Leobschützer Straße, wenn auch an einem wenig prominenten Ort in der städtischen Topographie.

Eine weitere Straße trägt den Namen des Lagers Friedland, das 1945 von der britischen Militärregierung in Friedland bei Göttingen als ‚Grenzdurchgangslager‘ für heimkehrende Soldaten sowie Flüchtlinge und Vertriebene eingerichtet worden war. Für etwa 3,6 Millionen Menschen ist dieses Lager zu einer Durchgangsstation in den Westen geworden. Als 1954 in Oldenburg beantragt wurde, eine Friedlandstraße zu benennen, hieß es in der Sitzungsvorlage: „Die Namen der anderen benachbarten Straßen erinnern an die abgetretenen oder durch die Grenzziehung bedrohten Städte im Westen wie im Osten. In dieser Gruppe würde das durch die Heimkehrer als erster deutscher Ort betretene Friedland mit seinem symbolischen Namen das Wiedersehen mit der Heimat als positives Denkmal kennzeichnen.“<sup>28</sup> Die erwähnten „anderen benachbarten Straßen“ im Stadtteil Bürgerfelde waren die Eupener Straße, die Kattowitzer Straße und die Hultschiner Straße – also ein weiteres, bei der Entscheidungsfindung bewusst so benanntes Cluster.

Bei den Städtenamen lässt sich ein deutliches Übergewicht Schlesiens feststellen, der Region, aus der tatsächlich die meisten Flüchtlinge und Vertriebenen in Oldenburg stammten: Nach Münsterberg/Ziębice, Hirschberg/Jelenia Góra, St. Annaberg/Góra św. Anny, Neisse/Nysa, Oppeln/Opole, Grünberg/Zielona Góra, Brieg/Brzeg und Bielitz/Bielsko-Biała wurden Straßen benannt. Für Ostpreußen stehen Allenstein/Olsztyn, Rossitten/Rybachy, Königsberg/Kaliningrad, Pillau/Baltiysk, Insterburg/Černjachovsk und Tilsit/Sovjetsk, für die Deutschen aus der Tschechoslowakei Troppau/Opava und Eger/Cheb, für das Baltikum Riga/Rīga und das Kurland. Relativ prominent sticht auch Pommern hervor mit Stargard/Stargard Szczeciński, Stettin/Szczecin und Rügenwalde/Darłowo.

Einen ideologischen Höhepunkt und Ausdruck der zum undifferenzierten „deutschen Osten“ erstarrten Verlusttopographie bildete 1960 die genannte Ostlandstraße. Hierzu kam der Antrag von dem Buchdruckereibesitzer Friedrich Wilhelm Siebert (1899–1983), der in Oldenburg in den Jahren 1948–1950 den *Memeler Boten*, ab 1950 das *Memeler Dampfboot* als monatliche Heimatzeitung der Deutschen aus dem Memelland herausbrachte.<sup>29</sup> Siebert meinte in seinem Antrag an den Rat der Stadt: „Der Name Ostlandstraße würde sich würdig in die dort bereits vorhandenen Straßennamen der verlorenen Ostgebiete [...] einreihen und so in seiner Gesamtheit an das durch den letzten Krieg verlorene Ostland früherer Zeit erinnern.“<sup>30</sup>

### *Oldenburg im Vergleich*

Insgesamt muss man jedoch festhalten, dass die Umsetzung der Richtlinien des Deutschen Städtetages in Oldenburg in relativ moderater Form erfolgte. Die meisten Straßen mit ostdeutschem Bezug verweisen auf tatsächliche Städte bzw. auf Persönlichkeiten, während mit Ausnahme der ideologisierenden „Ostlandstraße“ auf problematische Territorialnamen verzichtet wurde. In anderen Städten der Bundesrepublik gibt es beispielsweise Namen wie „Sudetenlandstraße“ oder „Warthegaustraße“, die auf nationalsozialistische Gebietsgliederungen verweisen. In dieser Hinsicht waren die Oldenburger Stadträte in der Nachkriegszeit verhältnismäßig zurückhaltend. Des Weiteren ist festzustellen, dass angesichts der tatsächlichen demographischen Bedeutung von Neubürgern nach 1945 die Straßenbenennungspolitik nach den Maßgaben des Deutschen Städtetages in Oldenburg gemäßigt war. Zwar existieren in typischen Neubaugebieten, die anfangs überwiegend von Vertriebenen bewohnt wurden, gewisse Konzentrationen. Doch entspricht der quantitative Anteil einschlägiger Straßennamen in keiner Weise dem einen Drittel an neu zugezogener Vertriebenenbevölkerung, wie man vielleicht hätte erwarten können. Dies ergibt sich aus einer statistischen Zusammenstellung der Oldenburger Benennungen einschlägiger Straßennamen:



	1920er	1930er	1940er	1950er	1960er	1970er	1980er
Städte im östlichen Europa	5	2	–	23	5	7	2
Landschaften im östlichen Europa	1	3	–	1	1	–	–
Personen aus dem östlichen Europa	–	–	–	5	–	1	1
Revisionsgebiete im Westen	1	4	–	–	–	–	–
Städte in der SBZ/DDR	–	–	–	4	7	2	3
Sonstige relevante Straßennamen	–	–	–	1	1	–	–
<b>SUMME</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>–</b>	<b>34</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

Daraus ergibt sich nach einem Höhepunkt der Benennungspolitik in den 1950er Jahren ein seither kontinuierlicher Rückgang, der selbst zur Zeit der geschichtspolitischen Wende in den 1980er Jahren keine Umkehr mehr erfuhr. Manche Landgemeinden im Oldenburger Land haben im Vergleich zur Stadt Oldenburg weitaus höhere Anteile „ostdeutscher“ Straßennamen aufzuweisen, die nach 1945 ausgewiesen worden sind.

### *Koloniale Straßennamen in Oldenburg*

Ein Oldenburger Straßename steht zwar in einem anderen Kontext, weist aber dennoch Bezugspunkte zu den ostdeutschen Straßenbezeichnungen auf. Aus dem kollektiven Bewusstsein der meisten Deutschen ist heute die Tatsache weitgehend verdrängt, dass auch Deutschland um 1900 nicht unwesentlich am Kolonialismus der europäischen Mächte in Übersee beteiligt gewesen ist. Infolge des Versailler Friedensvertrages sind diese Kolonialbesitzungen verlorengegangen, weshalb sich Deutschland, anders etwa als Großbritannien, Frankreich, die Niederlande oder Portugal, nicht unmittelbar mit der Frage der Dekolonialisierung auseinandergesetzt hat. Das heißt aber mitnichten, dass die aus der deutschen Kolonialherrschaft resultierenden historischen Probleme heute rechtlich und wissenschaftlich geklärt seien. Die anhaltende Weigerung des Auswärtigen Amtes, die Verbrechen an den Herero im ehemaligen Deutsch-Südwestafrika, dem heutigen Namibia, als einen Akt des Völkermordes anzuerken-

nen, sind vielleicht das bekannteste Beispiel für diese über 100 Jahre währenden Kontroversen.

Ähnlich wie nach 1918 zahlreiche deutsche Städte im Zeichen des deutschen Grenzrevisionsismus Straßen nach Ortschaften im ehemaligen Westpreußen, im Posener Land, in der Tschechoslowakei, in Elsaß-Lothringen, in Eupen und Malmédy sowie in Nordschleswig benannten, wurde auch der Wunsch nach einer Wiederherstellung des deutschen Kolonialreiches durch die Ausweisung entsprechender Straßennamen bekundet. Dabei besteht im Denken der 1920er Jahre zwischen beiden Phänomenen auf der Ebene der Erinnerungsgeschichte und der Begriffsgeschichte ein Zusammenhang. Im damaligen Sprachgebrauch bezeichnete man die Migrationsbewegungen von deutschen Siedlern ins östliche Europa seit dem Mittelalter als „deutsche Ostsiedlung“ oder auch „deutsche Ostkolonisation“. Die Titel unzähliger Publikationen aus jener Zeit belegen diese Begrifflichkeit. Der Ausdruck „Ostkolonisation“ brachte zum Ausdruck, dass ein vermeintlich kulturell höher stehendes Volk, in diesem Falle die Deutschen, mit vollem Recht weite Landstriche im östlichen Europa bevölkerte, um den angeblich kulturell niedriger stehenden Völkern des Ostens ihre Errungenschaften zu vermitteln. Ganz ähnlich argumentierten zu jener Zeit etwa auch die Kolonialpolitiker in Großbritannien und Frankreich, die ihr Tun damit rechtfertigten, dass ihre Länder dazu berufen seien, ihre Zivilisation den so genannten „Primitiven“ in aller Welt zu exportieren. Daraus leiteten sie das Recht einer Herrschaft über weite Teile der Welt ab.

Da nun die ersten Anfänge der deutschen Migrationsströme nach Osten bereits viele Jahrhunderte zurückreichten, leiteten nun wiederum viele Deutsche ein besonderes Anrecht am Kolonialismus ab. Nationalistische und völkische Politiker und Theoretiker wie der Geograph Arnold Hillen Ziegfeld (1894–?) argumentierten damit, Deutschland habe eine 1000-jährige Erfahrung im Kolonialismus, die es auch in Übersee anwenden könne. Daher müssten auch die nach 1919 verlorenen Kolonien unbedingt an das Deutsche Reich zurückgegeben werden. Ein wichtiger Träger solcher Überlegungen war die 1925 gegründete „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft“, in der mehrere Traditionsverbände zusammengefasst waren. Sie setzten sich dafür ein, dass die einstigen deutschen Kolonien bei Straßenneubennungen zu berücksichtigen seien, um deren Andenken in der Öffentlichkeit wach zu halten.

Die Stadt Oldenburg kam diesem Gedanken im Jahre 1936 nach, als die „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft“ längst unter dem neuen Namen „Reichskolonialbund“ gleichgeschaltet war. 1936 wurde der ehemalige „Grüne Weg“ im Stadtteil Ziegelhof in „Tangastraße“ umbenannt und damit an eine Küstenstadt in der ehemaligen Kolonie Deutsch-Ostafrika, dem heu-

tigen Tansania, erinnert. Genau genommen galt die Erinnerung aber nicht der Stadt selbst, sondern einer militärischen Auseinandersetzung, die sich im Herbst 1914 vor ihren Toren abgespielt hat.<sup>31</sup> Ungeachtet eines für die Überseegebiete geschlossenen Neutralitätsabkommens provozierten deutsche Kolonialtruppen im Sommer 1914 mehrere Angriffe von Deutsch-Ostafrika aus gegen englische Truppen im benachbarten Kenia. So wurden von deutschen Einheiten unter anderem die Gleise der Uganda-Bahn zerstört und damit vorübergehend unbefahrbar gemacht. Außerdem besetzten deutsche Truppen verschiedene Ortschaften an der kenianischen Küste. Der britische Generalstab beorderte daraufhin Verstärkung aus Indien an die afrikanische Ostküste.

Am 2. November 1914 zeigte sich vor der Hafenstadt Tanga der leichte englische Kreuzer HMS „Fox“, der die Vorhut einer britischen Invasionsarmee bildete. Ein englisches und acht indische Regimenter gingen in einem Mangrovenwald an Land, ohne das Terrain vorher genauer inspiziert zu haben. Sie drangen am 4. November bis ins Stadtgebiet von Tanga vor, wurden jedoch dann von den deutschen Schutztruppen unter dem Oberbefehl von General Paul von Lettow-Vorbeck (1870–1964) zurückgedrängt und am 5. November 1914 vernichtend und unter hohen menschlichen Opfern geschlagen. Den zahlenmäßig unterlegenen deutschen Truppen kamen dabei auch Bienenschwärme zur Hilfe. Sie waren durch die Kampfhandlungen aus ihren Stöcken aufgeschreckt worden und hatten die englischen Einheiten in Bedrängnis gebracht. Die Niederlage bei Tanga ist daher auch als „Battle of the Bees“ in die angelsächsische Militärgeschichtsschreibung eingegangen.<sup>32</sup> Das taktische Geschick Lettow-Vorbecks und die zu äußerster Disziplin gedrillten schwarzen Hilfstruppen auf deutscher Seite taten das Ihre.

In den 1920er und 1930er Jahren wurde aufgrund dieses Sieges der Städtenamen „Tanga“ in Deutschland zu einem Inbegriff für den kolonialen Revisionismus. In mehreren Städten im Deutschen Reich wurden „Tangastraßen“ ausgewiesen, etwa in Berlin, in München, in Gelsenkirchen, in Köln und in Oldenburg. Die Kolonialverbände organisierte Tanga-Gedenkfeiern<sup>33</sup> und stilisierten Lettow-Vorbeck zu einem „Helden“.<sup>34</sup> Dieser hatte sich inzwischen im rechtsextremen Milieu etabliert und machte in den Freikorps sowie später im Nationalsozialismus eine zweite Karriere.

Die Oldenburger Tangastraße existiert aber bis heute als ein fragwürdiges Erinnerungszeichen an eines der dunkelsten Kapitel deutsch-afrikanischer Beziehungen.

Koloniale Bezüge existieren im Übrigen auch bei der Hedwig-Heyl-Straße in Bürgerfelde und bei der Nettelbeckstraße. Zwar sollte mit Hedwig Heyl (1859–1934) in erster Linie eine deutsche Sozialpolitikerin geehrt werden, doch darf ihr Engagement für Jugendliche nicht über ihre kolonialpolitische Verwicklung hinwegtäuschen: In den Jahren 1910–1920 stand Hedwig Heyl dem Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft vor und prägte in dieser Funktion maßgeblich Diskurse von der Überlegenheit der weißen gegenüber der schwarzen „Rasse“ mit.<sup>35</sup> Auch die Nettelbeckstraße im Stadtteil Bloherfelde ist zunächst einmal einem Unternehmer und einer patriotischen Gestalt, dem Seefahrer und Kaufmann Joachim Nettelbeck (1738–1824) aus Kolberg/Kołobrzeg in Pommern gewidmet. Heutige Biographen stellen nicht nur dessen Rolle bei der Verteidigung seiner Vaterstadt im Jahre 1807 heraus, die vermutlich auch für die Oldenburger Straßenbenennung maßgeblich war,<sup>36</sup> sondern auch seine Beteiligung am transatlantischen Sklavenhandel in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, zu der sich Nettelbeck übrigens bereits in seiner Autobiographie in einer Mischung aus Naivität und Selbstkritik geäußert hatte.<sup>37</sup>

### *Abschließende Überlegungen*

Damit komme ich zu einigen abschließenden Überlegungen:

1. In mehreren deutschen Großstädten, etwa in Berlin und in München, sind in den zurückliegenden Jahren kolonialistische Traditionen in der städtischen Topographie kritisch hinterfragt worden. Dabei hat sich gezeigt, dass Umbenennungen oder Kommentierungen zumeist ohne großen Widerstand aus der Öffentlichkeit erfolgen konnten, da der Kolonialismus für die Mehrheit der Deutschen heute keine Identitätsrelevanz mehr besitzt, ja im Gegenteil aus deren Erinnerung fast vollständig verschwunden ist.
2. Anders dürfte dies bei Straßennamen sein, die den deutschen Gebietsrevisionismus nach dem Ersten Weltkrieg widerspiegeln. Sie erinnern an Orte und Regionen, deren Erinnerung heute von einer immer noch starken Lobby von Vertriebenenverbänden kultiviert und gehütet wird. Da im Allgemeinen der Unterschied zwischen solchen Straßennamen, die sich auf die Revisionspolitik der 1920er und 1930er Jahre beziehen, und solchen, die nach 1945 nach Herkunftsgebieten von Flüchtlingen und Vertriebenen benannt wurden, nicht präsent ist, fällt hier eine Differenzierung schwer.

3. Straßennamen stehen hinsichtlich ihrer sozialen und politischen Relevanz nicht nur für sich allein, sondern sind in einen Sinnzusammenhang mit anderen, zum Teil sehr unterschiedlichen Erinnerungszeichen und -medien eingebunden. Die im Zuge der Patenschaft Oldenburgs über die Heimatgruppe der Leobschützer ausgewiesene Leobschützer Straße beispielsweise steht in einem solchen Beziehungsverhältnis zum Leobschützstein als dem zentralen Oldenburger Vertriebenenendenkmal, zur einstmals in Oldenburg beheimateten Leobschützer Heimatsammlung und zu Heimattreffen der Leobschützer, wie sie früher in Oldenburg abgehalten wurden. Auch allgemeinere Straßennamen müssen stets in ihren Diskurszusammenhang gestellt werden, ohne den sie nicht in richtiger Weise gedeutet werden können.
4. Berücksichtigen müssen wir bei allen Diskussionen zu Straßennamen, von welchen Stereotypen und mentalen Landkarten das Denken der jeweiligen Zeit bestimmt war;
  - a. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts glaubten die Alldeutschen, ein geschlossenes deutsches Sprachgebiet von den Niederlanden bis weit nach Polen und darüber hinaus konstruieren zu können.
  - b. Die 1920er Jahre waren geprägt von Vorstellungen einer angeblichen Bedrohung Deutschlands durch ringsum agierende Feindseligkeit.
  - c. Unter dem Einfluss der Vertriebenenorganisationen, vor allem ihres Dachverbandes BdV, setzte sich in der Nachkriegszeit das in den 1920er Jahren im Rahmen der deutschen „Volks- und Kulturbodenforschung“ geprägte Bild des östlichen Europa als eines deutschen „Fleckenteppichs“ fest.
  - d. Heute herrscht in dieser Hinsicht im Allgemeinen eher Desorientierung vor, worüber wir uns beim Stand der außenpolitischen Medienberichterstattung und angesichts von ständig reduzierten Unterrichtsstunden in den Fächern Geographie und Geschichte auch nicht zu wundern brauchen,

---

<sup>1</sup> Vgl. Claas Neumann / Peter Rassek / Ingo Harms: Wissenschaftliche Untersuchung der Straßennamen der Stadt Oldenburg (korr. Fassung v. 6. Nov. 2013), [Oldenburg 2013], in: <[http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/30/Dokumentation\\_Oldenburger\\_Strassennamen\\_Endfassung\\_6.No\\_.pdf](http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/30/Dokumentation_Oldenburger_Strassennamen_Endfassung_6.No_.pdf)> (12.06.2014).

<sup>2</sup> Vgl. Pascal Maeder: Forging a New Heimat. Expellees in Post-War West Germany and Canada, Göttingen 2011, S. 219 (Transkulturelle Perspektiven 10).

- 
- <sup>3</sup> Vgl. Winfried Speitkamp: Kolonialherrschaft und Denkmal. Afrikanische und deutsche Erinnerungskultur im Konflikt, in: Wolfram Martini (Hg.): Architektur und Erinnerung, Göttingen 2000, 165-190, S. 182f. (Formen der Erinnerung 1).
- <sup>4</sup> Zit. nach Friedrich Dürr: Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. III: 1922–1933, Heilbronn 1986, S. 315.
- <sup>5</sup> Vgl. Haris Imamovic: Straßennamen im Deutschunterricht. Am Beispiel der Freiburger Straßennamen, Norderstedt 2011, S. 17. – Das „Grenz- und Auslandsdeutschtum“ war ein Konzept der deutschen „Volks- und Kulturbodenforschung“. Als „Grenzdeutschtum“ bezeichnete man diejenigen Deutschen, deren Wohngebiete unmittelbar vor den Grenzen des Deutschen Reiches lagen, als „Auslandsdeutsche“ alle übrigen, in aller Welt verstreuten Deutschen. Insbesondere das „Grenzdeutschtum“ wurde gerne als Argument für Grenzrevisionen herangezogen.
- <sup>6</sup> Vgl. Matthias Martens: Straßennamen – Lesezeichen im kulturellen Gedächtnis, in: Sabine Horn / Michael Sauer (Hg.): Geschichte und Öffentlichkeit. Orte – Medien – Institutionen, Göttingen 2009, S. 61–69, hier S. 67.
- <sup>7</sup> Zit. nach Friedrich Schohusen: Oldenburger Straßennamen. Historisch, topografisch und etymologisch dargestellt, Oldenburg 1998, S. 46. Als hilfreich erweist sich auch die Dokumentation von Martin Teller: Straßen in Oldenburg, in: <<http://www.stadt-land-oldenburg.de/ol-strassen.htm>> (12.06.2014).
- <sup>8</sup> Schohusen: Oldenburger Straßennamen (wie Anm. 7), S. 136.
- <sup>9</sup> Schohusen: Oldenburger Straßennamen (wie Anm. 7), S. 122.
- <sup>10</sup> Schohusen: Oldenburger Straßennamen (wie Anm. 7), S. 32.
- <sup>11</sup> Liegnitz/Legnica (Niederschlesien, Polen).
- <sup>12</sup> Arnwalde/Choszczno (Pommern, Polen).
- <sup>13</sup> Glatz/Kłodzko (Niederschlesien, Polen).
- <sup>14</sup> Köslin/Koszalin (Pommern, Polen).
- <sup>15</sup> Kolberg/Kołobrzeg (Pommern, Polen).
- <sup>16</sup> Küstrin/Kostrzyn (Ostbrandenburg, Polen).
- <sup>17</sup> Leobschütz/Głubczyce (Oberschlesien, Polen).
- <sup>18</sup> Stargard/Stargard Szczeciński (Pommern, Polen).
- <sup>19</sup> Stettin/Szczecin (Pommern, Polen).
- <sup>20</sup> Königsberg in Preußen/Kaliningrad (Ostpreußen, Russland).
- <sup>21</sup> Soldin/Myślibórz (Pommern, Polen).
- <sup>22</sup> Zit. bei Eva Hahn / Hans Henning Hahn: Flucht und Vertreibung, in: Étienne François / Hagen Schulze (Hg.): Deutsche Erinnerungsorte I, München 2001, S. 335–351, hier S. 344.
- <sup>23</sup> Vgl. Tobias Weger: „Volkstumskampf“ ohne Ende? Sudetendeutsche Organisationen, 1945–1955, Frankfurt am Main u. a. 2008, S. 483 (Die Deutschen und das östliche Europa. Studien und Quellen 2).
- <sup>24</sup> Vgl. Deutscher Landkreistag: Richtlinien für die kulturelle Betreuung der Heimatvertriebenen in den Landkreisen und für die Pflege ihres Kulturguts, zit. in: Ute Reichert-Flögel (Hg.), Ostdeutsche Patenschaften heute. Hg. vom Bundesministerium des Innern, Bonn o. J., S. 76–80, hier S. 80.
- <sup>25</sup> Allenstein/Olsztyn (Ostpreußen, Polen).
- <sup>26</sup> Tannenberg/Stębark (Ostpreußen, Polen).
- <sup>27</sup> Vgl. K. Erik Franzen: Der vierte Stamm Bayerns. Die Schirmherrschaft über die Sudetendeutschen 1954–1974, München 2010, S. 174 (Veröffentlichungen des Collegium Carolinum 120).
- <sup>28</sup> Schohusen: Oldenburger Straßennamen (wie Anm. 7), S. 83.
- <sup>29</sup> Eine deutschsprachige Tageszeitung mit dem Namen *Memeler Dampfboot* war bereits zwischen 1848 und 1945 in Memel/Klaipėda erschienen. An deren Tradition versuchte die Vertriebenenzeitung anzuknüpfen.
- <sup>30</sup> Schohusen: Oldenburger Straßennamen (wie Anm. 7), S. 188.
- <sup>31</sup> Vgl. zur Geschichte der Auseinandersetzung insbesondere Ross Anderson: The Battle of Tanga 1914, Stroud 2002.
- <sup>32</sup> Vgl. The Battle of the Bees, in: Michael Powell: Curious Events in History, New York 2007, S. 106–109.
- <sup>33</sup> Vgl. etwa für Freiburg im Breisgau: Tangagedenkfeier der Kolonialdeutschen, in: Freiburger Zeitung, 08.11.1926, S. 2; Tanga-Gedenkfeier, in: ebenda, 07.11.1937, S. 6.
- <sup>34</sup> Vgl. Eduard Michels: „Der Held von Deutsch-Ostafrika“. Paul von Lettow-Vorbeck. Ein preußischer Kolonialoffizier, Paderborn 2008.
- <sup>35</sup> Vgl. dazu ausführlich Katharina Wagenbach: „Die weiße Frau als Trägerin deutscher Kultur“. Koloniale Diskurse über Geschlecht, „Rasse“ und Klasse im Kaiserreich, Frankfurt am Main 2005, passim.
- <sup>36</sup> Ein Hinweis darauf ist die Nähe zur Scharnhorststraße.
- <sup>37</sup> Vgl. Joachim Nettelbeck, Bürger zu Colberg. Eine Lebensbeschreibung, von ihm selbst aufzeichnet, Halle 1821, passim.