



# 100 Jahre Lagerhaus: Schwieriger Kurs durch wechselnde Konjunktur

## WIRTSCHAFT Kaufmannschaft hatte Interesse an „zollfreier Niederlage“

VON ULRICH RÄCKER-WELLNITZ

**WILHELMSHAVEN** – Im handschriftlichen Protokoll der beiden städtischen Kollegien Wilhelmshavens, Magistrat (heute Verwaltung) und Bürgervorsteher-Kollegium (heute Rat der Stadt), vom 10. Oktober 1911 ist auf knapp zwei Seiten eine weitreichende wirtschaftliche Entscheidung festgehalten. Es ging erstens um die Errichtung eines öffentlichen Gebäudes zur Lagerung unverzollter und anderer Waren. Damit verbunden war zweitens die Bewilligung einer Anleihe über 380 000 Mark. Dritter Tagesordnungspunkt war die Zustimmung zu einem Vertrag betreffend die „Zulassung der öffentlichen Niederlage für unverzollte Waren“.

Am Kanal, genauer am neuen Handelshafen, der nach dem Bau des Ems-Jade-Kanals und der Süderweiterung der Hafenanlagen seinen heutigen Platz fand, ließ die Stadt Wilhelmshaven auf einem eigenen Grundstück 1912/13 ein Lagerhaus bauen. In der ausführlichen zeitgenössischen Würdigung dieses Vorhabens in der Tagespresse wird als Grund die „Herverlegung des Geschwaders“ (ab April 1910 mit acht Linienschiffen zum Daueraufenthalt) angeführt. Dies habe in Kreisen der Kaufmannschaft das „Interesse an einer zollfreien Niederlage neu geweckt“. Denn dadurch war man in der Lage, selbst Waren

in einem Freilager vorrätig zu halten und nicht mehr aus den Freihäfen in Hamburg oder Bremen beziehen zu müssen. Da die Mischung aus hoheitlichen Aufgaben der Zollniederlage mit dem privaten Betrieb eines Speichers nicht möglich war, hatte sich

che Details wie z. B. die Wassertiefe vor dem Speicher, das Gehalt eines Lagermeisters oder die Rentabilität der aufzunehmenden Anleihe wurden erörtert. Bürgermeister Bartelt wies darauf hin, dass die Stadt ein gewisses Risiko übernehmen müsse und

sofort für eine Reinigung der Eisenbahngleise zu sorgen, „sobald diese Anlagen durch den Kran- oder Lagerhausbetrieb verunreinigt werden.“ Schließlich hatte sie bei dringenden Marineinteressen alle Anlagen auf fiskalischem Gebiet der Werft ohne Schadenersatzansprüche zu ändern oder zu beseitigen.

Zwar war eine Fertigstellung zum 1. Oktober 1912 in Aussicht genommen worden, zumal um weitere zollfreie Anlagen von Privaten zu verhindern. Aber erst im Herbst 1912 wurden die Arbeiten von Malern und Glasern ausgeschrieben, Schlosserarbeiten wurden noch im Dezember vergeben. Wenige Tage vor Weih-

nachten zeigt die bauausführende Firma dem Königlichen Hochbauamt die Fertigstellung des Rohbaus an. Eine Pressenotiz zu einer Versammlung des Bürgervereins für den 5. Bezirk im Januar 1913 verbreitete die Zuversicht, dass das „in der Fertigstellung begriffene Lagerhaus am Handelshafen“ seinem Zweck voll entsprechen werde. Anfang März konnte der „landrätliche Hilfsbeamte“ dem Magistrat in Wilhelmshaven vermelden, dass die Schlussabnahme des Lagerhauses zu keinen Einwendungen geführt habe.

Zur offiziellen Fertigstellung finden sich keine Feierlichkeiten oder besondere Vorstellungen des Gebäudes.

**Fortsetzung auf Seite 18**



Das Lagerhaus in den 1930er-Jahren. Auch der große Portalkran wurde von der Stadt betrieben.

FOTO: STADTARCHIV

die Stadtverwaltung entschlossen, „sowohl die zollfreie Niederlage wie auch die Lagerspeicher in eigener Regie zu behalten“. Bis die Beschlussfassung für das Vorhaben erfolgen konnte, waren jahrelange Verhandlungen und Gespräche erforderlich. Mit einem Gebäude allein war es nicht getan, ein Gleisanschluss war ebenso notwendig wie eine Krananlage. Für die Überwindung der Schwierigkeiten war „der Unterstützung der Zollbehörden und der Intendantur zu danken“.

Etwa zwei Stunden debattierten die Herren das Für und Wider des Projektes, zahlrei-

rechnete damit, dass ausgeglichen werden könne, „was man in der ersten Zeit eventuell zusetzt.“ Einstimmig wurden schließlich alle Punkte beschlossen.

Für die Bauausführung wurde eine Bremer Unternehmung herangezogen, die entsprechenden Pläne der Eisenbetonkonstruktion im Juni 1912 genehmigt. Im Oktober schloss die Stadt mit der Kaiserlichen Werft einen Grundstücksvertrag, in dem die Werft einen Fußwegstreifen an die Kommune abtrat. Zugleich verpflichtete sich die Stadt, die Unterhaltung der Straße vor dem Lagerhaus zu übernehmen und

*Versorgung des  
Liniengeschwaders  
belebte den Handel*

# Mit Gleisanbindung und Zollniederlassung

## Fortsetzung von Seite 17

Lediglich in den Vorbemerkungen des Bürgermeisters zu den Haushaltsberatungen für das Jahr 1913 ist ein kurzer Hinweis verborgen, dass zum 1. April der Zollspeicher seinen Betrieb aufnehmen werde. Es überwiegen die positiven Darstellungen zu Sinn und Zweck des neuen Gebäudes, in dem der größte Teil

vermietet war. Außerdem werde die große Zahl der Anmeldungen für eine rege Nutzung sorgen. Diese neue Einrichtung war zugleich die einzige neue Position im Haushaltsplan, der sah für sie Einnahmen von 22 400 und Ausgaben von 25 400 Mark vor.

Der Bedeutung sollte wohl auch die Hausnummer entsprechen. War im Adressbuch 1913 naturgemäß

noch keine Eintragung vorhanden, wird im darauf folgenden Jahr mit der Nummer 1 die „Stadt Wilhelmshaven, E. Zollfreie Niederlage“ geführt. Für die anderen Anwohner bedeutete das eine neue Nummerierung, der Schlachthof erhielt vorerst keine Hausnummer. Dagegen ließ das königliche Zollamt eine „Zollniederlage am Schlachthof“ eintragen.

In dem oben erwähnten Vertrag mit dem preußischen Fiskus wurden Bestimmungen über die Einrichtung und die Ausrüstung der zollfreien Niederlage geregelt, eine von den unteren Zollbehörden geforderte Wohnung hätte die Anlage verteuert und war den städtischen Wünschen folgend vom Finanzminister abgelehnt worden. Allerdings beantragte der Magistrat selbst im Juni 1912 einen Dispens von den Vorschriften zur Raumhöhe „für die im I. Obergeschoß des westlichen Lagerhauses später vielleicht einzubauende Wohnung“. Dieser Vorbau war zweige-

schossig errichtet und nahm die Zolldiensträume auf, angrenzend befanden sich auf sechs Geschossen die Zolllager. Auf gut 3700 qm Fläche standen rund

6000 cbm Lagervolumen zur Verfügung. Mit einer feuersicheren Wand wurden die Zolllager von den Lagern für offene Güter getrennt, die einzelnen Etagen beider Be-

apotheken, Drogerien oder Veredler) und Tabakwaren sicher zu lagern und bei Bedarf über Großhändler an die Schiffe der Marine oder an zivile Nutzer weiterzugeben. An Bord durften die unverzollten Waren erst mit Verlassen der Zollgrenzen genutzt werden, an Land wurde vor Nutzung dann der Zoll fällig. Ebenfalls in die Zuständigkeit des Zoll-

lich der Ertrag aus den Platzmieten für das Zolllager, ab 1919 überwiegen die Platzmieten aus dem Lagerhaus. Auffallend sind die Erträge aus Stückgütern in der Zollniederlage (möglicherweise Motoren oder Maschinenteile als Transitware), sie überstiegen jene aus dem Lagerhaus um ein Vielfaches. Dabei blieb es bis Mitte der 1920er Jahre.

Nahezu konstant blieb die Ausgleichszahlung des Zolls für die Heizkosten, wechselnd bedurfte es für den Betrieb des Lagerhauskomplexes Jahre eines Zuschusses oder erzielte man einen Überschuss.

Den Ersten Weltkrieg überstand das Lagerhaus äußerlich unbeschadet, allerdings verlor es durch die Reduktion der Marine und der Flotte wesentliche Bestandteile seiner Geschäftsgrundlage.

Als groß angelegter Versuch der Jadestädte Wilhelmshaven und Rüstingen, ihre Wasserflächen und Hafenanlagen nach dem Krieg zu beleben und zu nutzen, kann die Gründung der Wilhelmshaven-Rüstinger Industriehafen- und Lagerhaus AG, kurz Wrihala, angesehen werden. Zum 1. November 1925 übernahm die Wrihala das Lagerhaus (den Industriehafen) und nahezu alle zivilen Hafenanlagen, ebenso wie die Brücken in den Häfen und die Landeinrichtungen. Ein Hindernis bei der Ansiedlung ziviler Industrie und Produktion waren die zeitlichen Vorbehalte des Reiches. Die Vergabe sollte nur mit kurzen Pachtfristen erfolgen, schließlich könnte jederzeit die Marine wieder Bedarf an den Wasser- und Landflächen anmelden. Zusätzlich haderten ansiedlungswillige Firmen mit ihrem Kreditbedarf, der weder von den Kommunen, noch von Banken ausreichend gedeckt werden konnte.

Fortsetzung auf Seite 19



Das Lagerhaus 1961: An der Laderampe herrscht reger Betrieb.

FOTO: STADTARCHIV

reiche waren über feuersichere Treppen und Aufzug verbunden.

An der Südseite des Gebäudes verlief ein vom Bahnhof kommendes Gleis, das noch am Schlachthof endete und so beide Einrichtungen mit dem Bahnhof verband. Der Anschluss nach Westen über den heutigen Banter Weg hinaus entstand im Netz der Vorortbahn Mitte der 1930er Jahre, noch vor dem Baubeginn des geplanten Orts-güterbahnhofs in Ebkeriege.

Ein Portal-kran auf eigenen Schienen überragte Gleise und Straße, er diente der Be- und Entladung der anlandenden Schiffe. Östlich des Gebäudes war eine Waage installiert, die sie nutzenden Gespanne und Lastkraftwagen (LKW) konnten an der Nordseite zurück auf die Luisenstraße gelangen.

Die Aufgabe der Zollniederlage bestand darin, unverzollte inländische Waren, wie Lebensmittel, Alkohol (für

lagers fielen ausländische Transitwaren, die unter Umständen nicht in Deutschland verblieben, sondern z. B. für die Schiffe und Stationen in Übersee vorgesehen waren. Von daher haben überwiegend Schiffsausrüster und Großhändler das neue Lagerhaus genutzt.

Zwar sind keine Unterlagen zu den frühen Betriebsjahren erhalten, aber aus den städtischen Haushaltsplänen ist ersichtlich, dass die jeweiligen Mieten für das Zoll-

und das offene Lager, sowie die Wiegebühren jährlich geringfügig stiegen. Daraus ist auf eine stabile Umschlags- und Lagertätigkeit zu schließen, mithin erfüllte das städtische Lagerhaus seine ihm zugedachte Funktion. In den Ausgaben sind auch die Verzinsungen für die aufgenommenen Anleihen, eine für das Gebäude und eine für die Krananlage, enthalten. Nach den Haushaltsplänen überwog anfäng-

**Wrihala AG  
übernahm Betrieb  
nach dem Krieg**

# Aufrüstung vermehrt Hafen-Umschlag

## Fortsetzung von Seite 18

Außerdem bewegte sich die Weltwirtschaft stetig in Richtung Krise, die einen Höhepunkt mit dem „Schwarzen Freitag“ an den Börsen im Oktober 1929 erreichte.

Die Jadestädte machten mit Denkschriften und wiederholten Vorstößen bei Reichsministern und -behörden wiederholt auf ihre wirtschaftliche Notlage aufmerksam. Der Betrieb von Lagerhaus und Zollniederlage in Regie der Wrihala ist nicht dokumentiert, dennoch scheinen die Einnahmen geringfügig gestiegen und die Ausgaben kräftig gesunken zu sein.

Ein Indiz für sinkende Umschläge im Hafen ist die im Haushaltsplan veranschlagte Einnahme aus der Benutzung des städtischen Verschiebegleises an der Kanalstraße. Natürlich sind die Jahre des Ersten Weltkrieges mit enormen Umschlagsmengen dabei zu berücksichtigen. Für 1915 waren erst 200 Waggons, für 1919 dann 2000 Waggons veranschlagt, abgerechnet wurden im ersten Jahr nach Kriegsende aber nur etwas mehr als 1200 Waggons. Bis 1921 ging die veranschlagte Zahl sogar auf rund 1000 zurück.

Inzwischen wurden im Handelshafen zunehmend Lebensmittel und Brennstoffe (Kohlen und Torf) umgeschlagen. Das Umschlagsgut Kartoffeln kann als Beleg für die schlechte wirtschaftliche Lage und die veränderten Anforderungen der Konsumenten herangezogen werden. Wurden Ende der ersten Dekade jährlich gut 500 Waggons Kartoffeln umgeschlagen, kam ein Unternehmer Ende der 1920-er Jahre lediglich auf 50 Waggons im Jahr.

Bereits im August 1928 errechnete eine städtische Aufstellung den Zuschuss der Kommune an die Wrihala. Allein für die Verzinsung des Anlagekapitals des Lagerhauses wendete Wilhelmshaven bis dahin über 15 000 Mark auf. Für die Verzinsung des

Anlagekapitals des Krans kamen mehr als 6 000 Mark dazu. Insgesamt wurde der Gesamtzuschuss an die Wrihala bis dahin mit mehr als 414 000 Mark beziffert. In privaten Kreisen kursierte zudem die Ansicht, das Lagerhaus mit Krananlage im Wert einer halben Million Mark sei ohne Erbbauzinsen oder Pacht an diese übergeben worden.

Letztlich scheiterte die Wrihala an den vorgenannten Schwierigkeiten, sie stellte ihre Tätigkeit zum 31. März 1934 ein, die Liquidation endete am 29. Februar 1936. Somit ging zum 1. April 1934 u. a. das Lagerhaus wieder in städtische Regie über. Es wurde im städtischen Haushalt unter Betriebe und Unternehmungen eingeordnet, zunächst erfolgte bei je 28 000 Reichsmark (RM) in Einnahme und Ausgabe keine Differenzierung in Einzelpos-

gert sich der Abstand zwischen den beiden Ansätzen, um bis 1940 etwa wieder auf den Stand von 1935 zu steigen. Dahinter verbergen sich die steigenden Umschlagszahlen im Handelshafen, die Aufrüstung für das „Dritte Reich“ und die für den Bauboom in der Stadt benötigten Baustoffe in gewaltigen Mengen.

Deshalb vermeldete die „Wilhelmshavener Zeitung“ am 12. März 1935 „Schneeegstöber“ in den

Wohnungen der Luisenstraße. Der städtische Hafen war dank der Bautätigkeit zu neuem Leben erwacht mit dem Fehler, dass „die dauernde Abfuhr der schweren Baumaterialien (Holz, Steine, Kalk usw.) vom Handelshafen zu den Baustellen“ dem Untergrund der Luisenstraße massiv zusetzte und zu rieselnden Wänden in den Häusern führte. Abhilfe hätte das Stadtbau-

## Bomben beschädigten 1943 Lager teilweise



Stauarbeiten im Lagerhaus 1951.

FOTO: STADTARCHIV

ten, da die Art der Bewirtschaftung noch nicht feststand.

Zum Haushaltsjahr 1935 wurden einige Posten zusammengefasst, der Unterabschnitt dadurch gestrafft. Auffällig ist die Verschiebung in den Einnahmeansätzen, die Krangebühren betragen rund die Hälfte der gesamten Mieteinnahmen. Bis 1937 verrin-

amt mit einer schönen Asphalt-Straße schaffen können.

Gegen zusätzliche Straßen (Ausbau der Kurze Straße bis zum Hafen, Neubau einer Ladestraße nördlich des Lagerhauses zwischen Luisenstraße und neuer Kurze Straße) sprachen nach Ansicht eines dort ansässigen Unternehmens im Oktober 1935 nicht nur die

Kosten. Denn über die vorhandenen Wege gelangten „schon viel zu viel Spaziergänger, Schaulustige“ und Kinder zum Hafen, die dort den Portalkran, die Lastzüge und rangierenden Güterzüge behinderten. Wichtiger sei eine ausreichende Gleisanlage, deren Ausbau folgte wenige Jahre später.

Den zunehmenden Umschlag belegen auch die städtischen Haushaltspläne, aus denen ein stetig steigender Überschuss herausgelesen werden kann. Zudem reagierte das verwaltende Grundstücksamt auf eine Beschwerde über „unzureichende Löschungsmöglichkeiten im Handelshafen“ mit dem Hinweis, dass der für das Lagerhaus bestimmte Portalkran „soweit wie möglich auch für andere Löschzwecke zur Verfügung“ stehe. Das dürfe aber nicht dazu führen, dass die für das Lagerhaus bestimmten Schiffe, die „in der Regel Lebensmittel geladen“ hatten,

gegenüber anderen Schiffen zurückgestellt würden. Während des Zweiten Weltkrieges erlebte das Lagerhaus somit eine regelrechte Blüte, zu den Mietern der Zollniederlage zählten Großhändler für Alkohol und Tabakwaren, Schiffsausrüster, Kaufleute und Speditionen. Im offenen Lager dominierten Speditionen, aber auch der Edeka Großhandel war Mieter.

An dieser Zusammensetzung änderte sich bis Kriegsende wenig, lediglich zwei von 14 Mietern nutzten dann keine Räume im Zolllager mehr. Am 26. Februar 1943 erlitt das Lagerhaus einen „schweren Teilschaden“, im Oktober 1944 zerstörte ein Luftangriff den Fahrstuhl im offenen Lager. Sowohl die Zerstörungen, als auch der Einbau eines Luftschutzraumes reduzierten die vermietbare Fläche, die im April 1945 vom Grundstücksamt veranschlagten Mieten zum Haushaltsjahr 1945 wurden teils mit Pfändungsaufträgen eingezogen.

Fortsetzung auf Seite 20

# Besatzungsmacht beschlagnahmte Lager

## Fortsetzung von Seite 19

Ein offener Mietposten aus dem März 1945 wurde zwei Jahre später durch den Grundstücksausschuss für erledigt erklärt.

Zum 1. Juli 1945 beschlagnahmte die Besatzungsmacht für das Korpsverpflegungsamt, das u.a. für die Versorgung der im alliierten Einsatz tätigen Schiffe zuständig war, von den 3700 qm des gesamten Lagerhauses fast 2670 qm.

Einige Räume konnten den bisherigen Mietern belassen werden, der Zoll musste seine Räume ebenfalls aufgeben. Mit Wirkung vom 26. März 1946 endete die Beschlagnahme offiziell, der englische Town Major teilte aber mit, dass bis Anfang Mai mit einer Nutzung gerechnet werden müsse, wenn „die letzten kanadischen Truppen verschifft“ sein würden. Tatsächlich konnte die Stadt erst im

Herbst des Jahres über die restlichen Räume verfügen.

Nicht nur die Beschlagnahme erschwerte es dem Grundstücksamt, das Lagerhaus und die Zollniederlage nach dem Krieg wieder ihrer Bestimmung zuzuführen. Zunächst mussten ab 1946 und in den folgenden Jahren große Summen aufgewendet werden, um das Gebäude mit den Aufzügen und den Kran nach kriegsbedingten Schäden wie-

der nutzbar zu machen. Dem standen nur geringe Einnahmen für den Kranbetrieb und durch Mieten gegenüber, im Haushaltsplan 1948 belief sich die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben auf über 20 000 RM. Zwar nutzten frühere Mieter Flächen im Lagerhaus, aber bis zum Sommer 1951 konnte nur knapp die Hälfte der Nutzungsfläche vermietet werden. **Fortsetzung folgt**

# Wechselnde Konjunktur im Lagerhaus

## STADTGESCHICHTE Vor 100 Jahren in Betrieb genommen – Schwierige Phasen

VON ULRICH RÄCKER-WELLNITZ

**WILHELMSHAVEN** – Vor 100 Jahren wurde das städtische Lagerhaus in Betrieb genommen. Es diente und dient der Lagerung zollfreier Waren und durchlief bis zum Zweiten Weltkrieg wechselnde Konjunkturen (siehe Folge 5/2013 von „Heimat am Meer“). Ein Bombentreffer beschädigte das Gebäude im Krieg, kurz nach dem Krieg konnte es nur zur Hälfte vermietet werden.

Gleichwohl hatte es 1950 im Lagerhausbetrieb einen leichten Überschuss gegeben. Umgeschlagen wurden überwiegend Lebensmittel, Zucker, Waschmittel, Zündhölzer und Möbelhölzer aber auch Bäckereibedarf oder „Milchleistungsfutter“. Das Nebeneinander dieser beiden Waren führte zu einem Disput über unangenehme Gerüche des Futters, die den geruchsempfindlichen Bäckereibedarf schädigen würden. Durch intensives Lüften konnte die Gefährdung verringert werden.

Der Umschlag im Binnenhafen betrug ab 1952 jährlich weit über 100 000 Tonnen, der Seegüterverkehr stieg nach Betriebsaufnahme des Ölhafens auf ein Vielfaches davon. Von den fast 200 000 Tonnen in 1961 umgeschlagenen Gütern (ohne Öl) entfielen knapp 30 Prozent auf das städtische Lagerhaus, im Folgejahr fiel die Quote auf gut 22 Prozent. Dessen ungeachtet, wurden in diesen beiden Jahren große Summen für die Instandhaltung eingesetzt.

Stadtintern wechselte die Zuständigkeit für die Immobilie Lagerhaus und Zollniederlage mehrfach. Sie ging vom Grundstücksamt zum 1. Januar 1962 an das Amt zur Förderung von Wirtschaft, Verkehr, Hafen und Schifffahrt über. Von dort übernahmen kurzfristig die damaligen Stadtwerke die Betreuung. Gewissermaßen als späte Folge des Hafenauseinandersetzungsvertrages von 1975 ging in einem Immobilientausch das Lagerhaus zum 1. Juli 1985 wieder zurück an die Grundstücksverwaltung. Die vorerst letzte Änderung in der Zuständigkeit erfolgte 2005 mit der Übertragung auf die Stadtwerke Verkehrsgesell-

schaft.

Trotz aller Bemühungen der städtischen Wirtschaftsförderer, konnten sie Einschnitte im Gefüge des Lagerhauses nicht vermeiden. Über viele Jahre ist die Krananlage am Lagerhaus prägend für den Betrieb auf der nördlichen Seite des Handelshafens gewesen. Der Portalkran entstand zeitgleich mit dem Gebäude, für seine Errichtung wurden 50 000 Mark aufgewendet. Seine Tragkraft von 1,5 Tonnen war lange ausreichend, ebenso wie seine Beweglichkeit auf Schienen. Da er Gleise und die Straße dank seiner Länge von mehr als 5 Metern überspannte, war er in der Lage, die Güter aus den

wurde vom bewirtschaftenden Fachamt vorgeschlagen, die Kräne zu verkaufen. Der Rat der Stadt beschloss in seiner öffentlichen Sitzung am 28. September 1966 einstimmig, den städtischen Kranbetrieb am Handelshafen zum 1.1.1967 einzustellen. Denn er war unrentabel und „die hafennmäßige Entwicklung in Wilhelmshaven“ erforderte keinen stadteigenen Kranbetrieb mehr.

Aus dem Protokoll kann man erfahren, dass „seinerzeit das Gewerbeaufsichtsamt den Abbau des großen Portalkranes verlangt habe“. Gründe dürften das Alter und eine schwere Beschädigung durch ein Schiff der Bundesmarine

rund 9000 DM gekostet. Nur 420 DM erbrachte der Verkauf der alten Fuhrwerkswaage an einen hiesigen Unternehmer. Für den Betrieb waren vom Eichamt zugelassene Kräfte erforderlich, zumeist waren die Lagerverwalter nebenbei auch amtliche Wäger.

1986 ergab eine erneute Rentabilitätsprüfung des Lagerhausbetriebes einschließlich Waage, dass der mittlerweile notwendige Zuschuss allenfalls durch Senkung der Personalkosten verringert werden konnte. Eine Lösungsvariante war, den amtlichen Waagebetrieb mit eigenem Personal einzustellen. Schließlich wurde die Waage im Januar 1968 mehreren Firmen angeboten, für 2200 DM wechselte sie den Besitzer.

Auch das Lagerhaus selbst geriet in zunehmende Turbulenzen, da diese öffentlich betriebene Einrichtung bei zunehmenden privaten Lagerflächen andernorts nicht mehr erforderlich war. Über Mieterhöhungen konnten nicht annähernd kostendeckende Einnahmen erzielt werden, was zwangsläufig zu Substanzverlusten führen musste. Selbst der zwischenzeitliche Einbau von Tiefkühl-Lagerflächen brachte nicht den erhofften Erfolg.

Im zuständigen Ausschuss wurde 1976 über eine Privatisierung zwar debattiert, aber ein weiteres Mal der Weg der Mieterhöhung gewählt. Über öffentliche Vermietungsangebote versuchte das zuständige Amt für Wirtschaftsförderung, Flächen im Lagerhaus zu vermieten, zumeist ohne Erfolg. Von daher kann es nicht wundern, dass im Wirtschaftsausschuss im Oktober 1982 das städtische Lagerhaus als Problemobjekt bezeichnet wurde.

Interne Berechnungen hatten für das Jahr eine Unterdeckung von 34 100 DM ermittelt und zum Jahresende die vermietete Fläche mit 40 Prozent der Gesamtfläche beziffert. Die Gründe dafür waren z. B. niedrige Raumhöhen im Lagerhaus, die den Einsatz von Gabelstaplern für die vermehrt eingesetzten Euro-Paletten unwirtschaftlich machten. **Fortsetzung auf Seite 32**



Vor 100 Jahren ging das Lagerhaus am Handelshafen in Betrieb.

FOTO: STADTARCHIV

Schiffen direkt auf Waggonen zu laden. Mit dem zunehmendem Einsatz von LKW und den sich wandelnden Umschlagsgütern stiegen die Anforderungen an die Mobilität der Krananlage, die zusätzlich durch die Zuführung von Kraftstrom über freiliegende Kabel eingeschränkt wurde. Letztlich gab der steigende Umschlag von Holz im Handelshafen den Ausschlag, 1958 einen Mobil-Kran zu beschaffen, dem im Januar 1959 ein größerer zweiter folgte. Im Zuge einer Rentabilitätsprüfung des Lagerhausbetriebes für das Jahr 1965 erwies sich der Kranbetrieb, über dessen Gebühren seit jeher lamentiert wurde, wegen der hohen Personalkosten als stark defizitär. Da eine Gebührenerhöhung angesichts zunehmender Konkurrenz durch private Umschlagsanlagen nur in engem Rahmen möglich war,

im August 1962 gewesen sein. Für 41 000 DM wechselten die Mobilkräne den Eigentümer, sie hatten wenige Jahre zuvor mit reichhaltigem Zubehör zusammen fast 290 000 DM gekostet.

Die öffentliche Waage östlich neben dem Lagerhaus ist häufig Gegenstand von Differenzen gewesen, zumeist wurden die Vorwürfe erhoben, der Wiegevorgang sei zu teuer und zu ungenau. Wegen der starken Beanspruchung war im Frühjahr 1951 eine neue Waage erforderlich. Deren Lage am Rand einer schmalen Durchfahrt hatte immer wieder zu Klagen Anlass gegeben, letztlich kam auch die neue Waage an die bisherige Position, dafür wurde der Platz für die Nutzer etwas großzügiger bemessen.

Im September des Jahres konnte die neue Waage ihren Betrieb aufnehmen, sie hatte

# Lagerhaus diente als Gründerzentrum

## Fortsetzung von Seite 31

Außerdem waren die Firmen nicht auf ein städtisches Zolllager angewiesen, da sie vom Zoll die Genehmigung für eigene, offene Lager erhalten konnten.

Zur Lösung der Probleme erschienen ein Verkauf, eine Gesamtvermietung und natürlich Personalabbau denkbar. Die beiden ersten Varianten schieden nahezu völlig aus, da die Instandhaltungskosten Erwerber abschreckte, andererseits sogar Expeditionen an die Stadt mit der Frage nach Mietern für Lagerflächen herantraten. Mit der Personalreduzierung konnte in den folgenden Jahren bis 1984 immerhin das Defizit rechnerisch auf weniger als 2000 DM verkleinert werden.

Rückblickend folgte die Konjunktur des Lagerhauses als Zielpunkt des Warenumschlages der städtischen Entwicklung nahezu parallel, allenfalls etwas zeitversetzt. Grundlegend war ein weiteres in Wilhelmshaven stationiertes Geschwader, während des Ersten Weltkrieges stiegen Umschläge und Einnahmen mit der Zunahme an Personal und Material bei der Marine. Der wirtschaftliche Niedergang der Jadestädte während der 1920er-Jahre traf auch den zivilen Handelsumschlag mit voller Wucht. Umgekehrt profitierte der Handelshafen und mit ihm das Lagerhaus von der „Wehrhoheit“ und den städtebaulichen Planungen für Wilhelmshaven.

Nach dem Zweiten Weltkrieg blickte die Stadt zivil ausgerichtet „seewärts“, aber der erhoffte Aufschwung nach Wiederherstellung der 4. Einfahrt blieb aus. Trotz aller Bemühungen erreichte der Binnenhafen kaum mehr als ein Prozent vom gesamten Hafenumschlag.

Bis heute hat sich daran nicht viel geändert.

Der Zoll nahm im September 1946 die beiden Abfertigungsräume und den zollsicheren Lageraum wieder in Benutzung. Wegen „des einsetzenden Warenverkehrs mit dem Ausland“ wurden diese Flächen im Erdgeschoss des westlichen Teils des Lagerhauses benötigt. Noch im April hatte der Zoll keine Veranlassung, die „zollsicher eingerichteten

Räume“ für seine Zwecke zurückzufordern. Denn nur eine Firma lagerte dort Zollgut, u. a. weil sie „mit der Herstellung von Trinkbranntwein unter zollamtlicher Aufsicht für die Besatzungstruppe beauftragt worden“ war. Ab dem Frühjahr 1947 drohte Wilhelmshaven sein Hauptzollamt zu verlieren. Die Finanzleitstelle Hamburg errechnete, dass für die Stadt nach Wegfall der Kriegsmarine ein Zollamt I ausreichte, zumal sich in der Personalbemessung nur wenig änderte. Trotz aller städtischen Bemühungen, diese Statusänderung mit dem Hinweis auf die angestrebte zivile wirtschaftliche Neuorientierung der Stadt zu verhindern, wurde das Hauptzollamt im Herbst aufgelöst. Andererseits trat u. a. mit dem Ölumschlag wirklich eine internationale Ausrichtung des Seeverkehrs ein.

Für die Versorgung der Schiffsbesatzungen auf den Tankern wurde im Januar 1962 kanadisches Weizenmehl in das Zollvorkammerlager im städtischen Lagerhaus unter Verschluss genommen. Und das mit dem Ölhafen entstandene Zollamt wurde im Mai 1965 aus Rationalisierungsgründen aufgelöst, seine Aufgaben übernahm die Zweigstelle Handelshafen.

Möglicherweise wegen dieses Aufgabenzuwachses wurde das Zollamt im Lagerhaus im Dezember 1966 erweitert. Als Folge von Aufgabenkonzentration und Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen hatte der Zoll Ende der 1970er-Jahre Mieter in der Zollniederlage darüber informiert, dass sie eigene Zollgut-

**Marine-  
Ausrüstungs-Geschäft**

**Friedrich E. Klose**

**Wilhelmshaven**

Fernruf 77.      Königstrasse 32.      Fernruf 77.

Bankkonten: Postscheck Hannover 3654, Städtische Sparkasse  
K 153. Oldenburgische Landesbank K 3129.

**Zigarren, Zigaretten,  
Rauchtabak pp.**

**Weine und  
Spirituosen-Grosshandlung.**

Ein- und Ausfuhr.

**Lieferant für S. M. Schiffe, Kantinen  
und Messen der Kaiserl. Marine.**

Eigene Zollteilungsläger.

Ständiges Lager von verzollten und unverzollten  
Zigaretten und Zigarren.

**Rauchtabak pp. von ersten Fabriken Deutschlands**  
sowie

**gutgepflegte, abgelag. Rhein-, Mosel-, Pfalz- u.  
Rotweine, Sekte sow. Kognak (Trusser) u. Liköre**

von den Firmen Albert Schulz-Altona,  
Mampe-Berlin und Stargard!

Zu den Nutzern des städtischen Lagerhauses gehörte auch das Marine-Ausrüstungsgeschäft Klose. Es schaltete diese Anzeige im Adressbuch 1918.

FOTO: STADTARCHIV

lager errichten könnten. Wenig später wurde die Zolldienststelle am Handelshafen aufgehoben.

Wegen der mangelnden Belegung des Lagerhauses mit Mietern realisierte die Wirtschaftsförderung im Sommer 1984 die Idee, im so genannten Gründerzentrum I Betriebsansiedlungen junger Unternehmen Raum für innovative Ideen zur Verfügung zu stellen. Gut 2500 qm sollten im ersten Nutzungsjahr kostenfrei, danach für 1 DM je Quadratmeter bis zum vierten Jahr gemietet werden können, die Betriebskosten wurden gesondert abgerechnet.

Anfänglich wurden die Flächen rege nachgefragt, aus den Neugründungen im Lagerhaus gingen einige Unternehmen hervor, die sich sogar international etablieren konnten.

Da die Räume vielfach diesen Expansionen nicht gewachsen waren, suchten sie sich notgedrungen anderweitig ausreichende Gewerbeflächen. Zusätzlich geriet der Branchenmix gelegentlich in das Visier der Kommunalpolitik, denn der geringe Mietpreis lockte Firmen an, die nicht zur eigentlichen Zielgruppe zählten.

Einige Lageräume wurden zu Büros umfunktionierte und dienten nicht nur Firmen, sondern auch für Aus- und Weiterbildungsangeboten. Zwischen 1985 und 1998 nutzte das Diakonische Werk gut 1100 qm im Lagerhaus als Möbellager für Bedürftige und konnte vielfach mit den gespendeten Möbeln und Gegenständen Notlagen überbrücken oder sozialen Abstieg vermeiden.

Noch heute dient das Lagerhaus überwiegend seinem ursprünglichen Zweck mit einer mehr als 80-prozentigen Belegung der Flächen. Sieht man von den Kriegsschäden ab, blieb das städtische Lagerhaus von größeren Unglücken verschont.

Vor den Türen des Lagerhauses wurde die Straße „Am Handelshafen“ im Zuge der Modernisierung der Südstadt ab Oktober 2011 umgebaut. Der besonders desolate Zustand zwischen Deich- und Luisenstraße machte fast 2 Millionen Euro notwendig, um den Fußgängerweg zu vervollständigen, die Straße neu zu kanalisieren, zu verbreitern und zu asphaltieren, ein Gleis aufzunehmen und Parkplätze auf der Nordseite zu schaffen. Nach dieser Neugestaltung kommt das städtische Lagerhaus in seiner vollen Größe zur Geltung.

\*  
Der Autor leitet seit 2004 das Stadtarchiv