

FB 10: Language Sciences, M.A.
Erstgutachter: Prof. Dr. Ingo H. Warnke
Zweitgutachter: Dr. Philipp Dreesen

Masterarbeit

**Straßennamen in kolonialen Kontexten -
Benennungspraktiken als politische
Machtdemonstration unter besonderer
Berücksichtigung der Hansestädte Bremen und
Hamburg**

Vorgelegt von:
Anna Wolter
2568033
Erlenstraße 127
28199 Bremen
anna-wolter@hotmail.de

Abgabetermin: 31.03.2017

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung/Abstract	S. 1
1. Einleitung	S. 3
1.1 Gegenstand der Untersuchung	S. 3
1.1.1 Die Hansestädte Bremen und Hamburg und ihr Bezug zum Kolonialismus	S. 7
1.1.2 Die Funktion von Straßennamen	S. 14
1.2 Terminologie	S. 19
1.2.1 Straßen	S. 19
1.2.2 Konstituenten und Morphologie von Straßennamen	S. 21
1.2.3 Kolonial/postkolonial	S. 25
2. Forschungsstand	S. 26
2.1 Aktuelle Diskussion zu Straßen in Bremen	S. 26
2.2 Forschungspositionen und Projekte	S. 27
3. Daten und Methoden	S. 30
3.1 Daten	S. 30
3.2 Methoden	S. 34
4. Quantitative und morphologische Analyse	S. 39
5. Ergebnisse	S. 55
6. Literatur- und Quellenverzeichnis	S. 62
7. Anhang	S. 73
7.1 Alphabetisches Straßennamensverzeichnis	S. 73
7.2 Der Entwurf eines Kategorienrasters von Bering et al. 1999	S. 90

Zusammenfassung

Die Koloniallynguistik ist ein neues Forschungsfeld, das unterschiedliche Disziplinen anspricht. Einen Aspekt bildet die Kolonialtoponomastik. Sie beinhaltet Forschungsfelder, die sich mit Toponymen in kolonialen und postkolonialen Kontexten befassen, und schafft so einen Beitrag zur Aufarbeitung und Reflexion kolonialer Vergangenheit. Die angestellten Untersuchungen beschäftigen sich sowohl mit den Toponymen in kolonisierten Gebieten als auch mit jenen, die sich in den Heimatländern der Kolonisatoren befinden. Die vorliegende Masterarbeit legt den Fokus auf die Epoche des deutschen Kolonialismus 1884 bis 1919 und umfasst somit den Zeitraum von der offiziellen Gründung der ersten deutschen Kolonie bis zu der Unterzeichnung des Versailler Vertrags und der daraus resultierenden Abtretung der deutschen Kolonialgebiete. Untersucht werden die Straßennamen der Hansestadt Bremen. Das Ziel der Arbeit ist, koloniale Spuren in Bremen auf der Ebene der Mikrotoponymie sichtbar zu machen, die Macht von Benennungen anhand der Straßennamen zu verdeutlichen und prototypische und nicht-prototypische Konstruktionsmuster von Straßennamen im Allgemeinen und kolonialen Straßennamen im Speziellen zu identifizieren. Um einen Vergleich zu ermöglichen, werden zudem die bereits durch Großprojekte bearbeiteten kolonialen Straßennamen Hamburgs hinzugezogen. Es werden interdisziplinäre Ansätze verfolgt, um die Komplexität von Straßennamen und die damit einhergehende Verantwortung bei der Vergabe und Beibehaltung von Namen darzustellen.

Abstract

Colonial and postcolonial linguistics represent an innovative field, which include a variety of disciplines. Colonial toponomastics provide one of the several aspects this new orientation offers. It includes research areas concerning toponyms in colonial and postcolonial contexts and thus contributes to a critical examination and contemplation of colonial past. Researches address toponyms in colonised areas and those in the coloniser's native countries alike. The work in hand focusses on the era of German colonialism 1884 to 1919. Thereby, it comprises the period from the first official establishment of German colonies until the execution of the Treaty of Versailles and the concomitant cession of the German colonial territories. The essential element are the street names of the Hanseatic City of Bremen. The paper seeks to reveal Bremen's colonial traces on the plane of the toponomastic micro level, to illustrate the power of naming by means of street names, and to identify prototypical and non-prototypical construction patterns of street names in general, and of colonial street names in particular. The street names of the Hanseatic City of Hamburg, which have been elaborated by large-scale projects, are consulted to provide a comparison. Interdisciplinary approaches are pursued to depict the complexity of street names and the consequential responsibility regarding the allocation and preservation of names.

1. Einleitung

1.1 Gegenstand der Untersuchung

Namen begegnen uns jeden Tag an unterschiedlichsten Orten, aus unterschiedlichsten Gründen, auf unterschiedlichste Arten und Weisen. Sie sind ein elementarer Bestandteil unserer alltäglichen Kommunikation. Etwas zu benennen, bedeutet in gewisser Weise überhaupt erst die Möglichkeit zu eröffnen, über etwas zu reden. In erster Linie legt ein eurozentrischer Blickpunkt nahe, dass Lebewesen mit einem Namen versehen sein müssen, obwohl Max Adler (1978: 5) sogar behauptet „[t]he whole social structure of society – any society – depends on naming and addressing people.“ Dies trifft nicht nur auf Mitmenschen, sondern bspw. auch auf Haustiere oder „theoretische Identifikationen“ (Kripke 1981: 135, nach Meyer 1998: 288) zu. Die Konvention besagt, dass *benannt* werden muss (vgl. Berger 1999: 9, Kettner 1998: 102). Dies vereinfacht nicht nur die Referenz, es kann auch bestimmte Assoziationen und Konnotationen hervorrufen, die wiederum Rückschlüsse auf den Urheber der Benennung zulassen können. Caroline Humphrey (2006: 158) merkt an: „Anthropologists often examine naming systems in relation to building the social, naming as a way of making connections between groups“ und Naumann (2011: 244) ergänzt verallgemeinernd: „Eigennamen (EN) existieren [...] als Bestandteile der gesellschaftlichen Sprachkommunikation. Sie sind aufgrund kommunikativer Bedürfnisse und Erfordernisse unter konkreten gesellschaftlichen Bedingungen entstanden.“ Daher bildet die Anthroponomastik, die Erforschung von Personennamen, einen großen Teilbereich der Namenkunde. Doch auch andere Aspekte der Onomastik sind in ihrer Relevanz nicht zu unterschätzen. Ein zweiter interessanter Bereich ist die Toponomastik, die sich mit Ortsnamen befasst, wobei das gesamte Spektrum umfassender ist, als zunächst vermutet werden mag. Das Feld behandelt die Erforschung aller Eigennamen, die sich auf Referenzobjekte der Erdoberfläche bzw. des Weltalls beziehen (Nübling et al. 2012: 206). Grundsätzlich können vier Gegensatzpaare analysiert werden: Kosmonyme (im Weltall) vs. Geonyme (auf der Erde), Siedlungsnamen vs. Gewässernamen, Makrotoponyme (großräumig) vs. Mikrotoponyme (kleinräumig) sowie Oikonyme (besiedelt) vs. Anoikonyme

(unbesiedelt) (Nübling et al. 2012: 206). Neben SiedlungsN¹, GewässerN, FlurN und vielen weiteren Kategorien besteht seit einigen Jahren ein gesteigertes Interesse an der Erforschung von StraßenN oder Dromo-, bzw. Hodonymen (*Wegnamen*, griech. *drómos* ‚Weg‘, bzw. *Platznamen*, griech. *hodós* ‚Platz‘) (vgl. Nübling et al. 2012: 243). Wie die aus dem Griechischen abgeleiteten Fachbegriffe bereits andeuten, handelt es sich bei den StraßenN sowohl um Verkehrswege als auch um Plätze innerhalb eines Ortes (Nübling et al. 2012: 243). Die gängigen Markierungen dieser Anlagen in Form von Straßenschildern sind Gegenstand der europäischen Siedlungskultur. Sie dienen der Orientierung und sollen die Zuordnung von Adressen für Auswärtige, die Post oder Behörden eindeutig gestalten (Heuser 2008: 590). Dies bedeutet jedoch nicht, dass es sich bei der Vergabe von StraßenN, wie sie z. B. in Deutschland üblich sind, um eine Universalie handelt. So beinhaltet eine Adresse in Tokio eine Kombination aus dem Namen einer Person, der Nummer des entsprechenden Hauses sowie der Straße, der Gemeinde, der Stadt und der Postleitzahl (vgl. Japan Post, ohne Datum). Eine *Tokyo Avenue* bspw. wird man in dem der namengebenden Stadt zugehörigen Land hingegen üblicherweise nicht finden. Während Bauer (1995: 9) feststellen muss, dass die Namenforschung oftmals lediglich als Hilfswissenschaft angesehen wird, verändert sich ihr Stellenwert derzeit. Aktuell und auf Grundlage der Forschungsergebnisse der vergangenen Jahrzehnte bietet das Feld der Dromonymie/Hodonymie, wie auch das der Onomastik im Allgemeinen, zudem zunehmend Diskussionspotential:

"Die Namen, insbesondere unter dem Aspekt ihrer Einbettung in das soziale und historische, aber auch in das kulturelle und politische Umfeld, sind in jüngster Zeit zu einem zentralen Gebiet der wissenschaftlichen Forschung geworden. Aber auch die Öffentlichkeit nimmt an der Diskussion regen Anteil" (Eichhoff et al. 2003: 7).

Besonders hervor stechen historisch bedeutsame politische Wendepunkte in ihrer Relevanz für die Straßennamenforschung, da sie sich oftmals in der (Um-)Benennung von Straßen widerspiegeln (Azaryahu 1986: 582). Die Anzahl der erschienenen Pu-

1 Der Lesbarkeit halber wird in der Fachliteratur sowie in dieser Arbeit der Begriff *Name* durch *N* abgekürzt.

blikationen, die sich mit den Straßenumbenennungen in Berlin kurz vor und nach dem Mauerfall und der deutschen Wiedervereinigung befassen, ist ein Beispiel dafür (vgl. Azaryahu 1986, Azaryahu 1992, Jung 2005 uvm.). Auch im Zusammenhang mit den Straßenn, die in der Zeit des Nationalsozialismus entstanden, bzw. die Entscheidungsbefugte vor einem nationalsozialistischen Hintergrund einführen, wurden bereits diverse Forschungsarbeiten durchgeführt (vgl. Karwelat/Müller 1988, Azaryahu 1991, Werner 2008). In vielen Untersuchungen dieser Art spielt vor allem der so genannte Stadttext eine große Rolle, denn „the term city-text (...) refers to the well-defined ensemble of street names that are integrated into the cityscape and are depicted in cartographic representations of the city“ (Azaryahu 2009: 64), d. h. der Stadttext ergibt sich aus der Gesamtheit der Straßenn einer Stadt. Die Straßenn gelten als Teil des Stadtbilds, der in kartographischen Darstellungen der Stadt sichtbar ist

Welche Inhalte die Stadttexte der beiden Hansestädte Bremen und Hamburg (in alphabetischer Reihenfolge genannt) vermitteln, ist ein Aspekt, der in der vorliegenden Arbeit genauer untersucht werden soll. Hauptaugenmerk liegt hierbei auf den Straßenn, die koloniale Kontexte aufweisen, bzw. aufzuweisen scheinen, da die Epoche des deutschen Kolonialismus 1884 – 1914/19 und ihre Auswirkung auf den Stadttext deutscher Städte bisher, neben beispielhaften Erwähnungen in primär anderweitig fokussierten Schriften, wenig Berücksichtigung in der sprachwissenschaftlichen Fachliteratur fand.

Untersucht werden Straßenn, also Benennungen öffentlicher Verkehrswege, die ein „Netz von Verbindungslinien innerhalb einer geschlossenen Siedlung“ (Fuchshuber-Weiß 1996: 1468) bilden. Die Analyse der Bremer Straßenn steht dabei im Vordergrund, da eine entsprechende Forschungsleistung bisher nicht erbracht wurde. Eine Untersuchung der kolonialen und postkolonialen Spuren in Hamburg, die die Straßenn der Hansestadt einschließt, wurde hingegen bereits 2004 in Form des Projekts afrika-hamburg.de initiiert (vgl. CulturCooperation e.V., ohne Datum). Die einer ausführlichen Bearbeitung entstammenden Daten sollen der vorliegenden Arbeit als Komparationsmöglichkeit dienen. Da die beiden Städte mehrere Charakteristika teilen, stellen sie zwei gut vergleichbare Einheiten dar. Hierbei wird Bremerhaven als künstlich angelegte und erst im Zuge der den deutschen

Kolonialismus vorbereitenden zunehmenden Globalisierung und des zugehörigen Ausbaus der Schifffahrt geplante Stadt nicht berücksichtigt. Das geringe Alter der Stadt schließt Benennungen aus Epochen wie bspw. dem Mittelalter aus, die die Städte Bremen und Hamburg hingegen aufweisen können. Dies beeinflusst die Aussagekraft der Gesamtheit der StraßenN darüber, inwiefern sie einen kolonialen oder postkolonialen Kontext aufweisen, d. h. ob sie während der Zeit des deutschen Kolonialismus von 1884 bis 1914/19 oder später, jedoch mit eindeutigem Bezug auf Akteure oder Ereignisse aus der kolonialen Phase, benannt wurden. Zudem soll aufgezeigt werden, wie StraßenN das kollektive Gedächtnis einer Gesellschaft spiegeln und beeinflussen können, inwiefern ein Mentalitätswechsel im Verlauf der vergangenen hundert Jahre nachgewiesen und erkennbar gemacht werden kann. Dies erfolgt bspw. durch die Erforschung der Um- oder Rückbenennungen bestimmter Straßen. Außerdem soll erläutert werden, wie die Benennung und die jeweilige Motivation, einer Straße einen bestimmten Namen zu geben, Gegenstand der alltäglichen öffentlichen Kommunikation werden und was StraßenN und Benennungsmotive, bzw. die Beibehaltung bestimmter StraßenN über eine Gesellschaft² aussagen können. Um diese Fragen zu beantworten, werden zunächst die kolonialgeschichtlichen Hintergründe der beiden Hansestädte und ihr Verhältnis zueinander zusammengefasst. Es folgen eine Übersicht über die unterschiedlichen Aspekte, die bei der Untersuchung von StraßenN relevant sind sowie ein Abschnitt über die verwendete Terminologie, um den Forschungsgegenstand abzugrenzen. Hierbei wird eine allgemeine Analyse der Konstituenten von StraßenN vorgenommen. Anschließend werden nach einer kurzen Erläuterung des Forschungsstandes die Methoden und vorliegenden Daten näher betrachtet. Darauf aufbauend folgt die Analyse der Bremer StraßenN in kolonialen Kontexten, die einer detaillierten Auflistung der Funde umfasst. Abschließend werden die Ergebnisse der Analyse interpretiert und zusammengefasst sowie die aufgestellten Fragen und Thesen beantwortet.

2 Gemeint ist hier eine Gesellschaft aus ethnologischer Perspektive, also eine größere menschliche Gruppe, „deren Mitglieder durch gemeinsame Sprache, Werte, Überzeugungen, Traditionen und Erfahrungen miteinander verbunden sind“ (Haller 2005: 175).

1.1.1 Die Hansestädte Bremen und Hamburg und ihr Bezug zum Kolonialismus

Um den Ansatz der vorliegenden Arbeit zu verdeutlichen und erste kontextuelle Hinweise auf einige StraßenN zu geben, wird im Folgenden zunächst ein historischer Überblick über die einschlägigen Epochen der Geschichte der beiden Hansestädte Bremen und Hamburg erstellt. Hierdurch werden politische Entscheidungen, Aktionen und Verbindungen aufgezeigt, die für die Entwicklung des deutschen Kolonialismus bedeutend waren. Auf diese Weise wird eine Basis geschaffen, auf der die zentrale Analyse der StraßenN in (post-)kolonialen Kontexten vollzogen wird.

„Stadt der Kolonien“ lautete der Titel, der der Hansestadt Bremen in der Zeit des Nationalsozialismus durch Bestrebungen des Gauverbandsleiters Friedrich Rendemann verliehen werden sollte. In einer Besprechung über kolonialpolitische Belange im Bremer Rathaus am 24. Juni 1938 äußerte sich der Regierende Bürgermeister Heinrich Böhmcker auf diesen Wunsch Bezug nehmend wie folgt:

„Bremen hat eine koloniale Tradition, seine Geschichte, Bremen ist die Geburtsstätte des kolonialen Gedankens, Bremens Bevölkerung hat das Verständnis für die kolonialen Notwendigkeiten (...), Bremen hat sein Kolonial-Ehrendenkmal und sein Museum, hat Hafen und Seeverkehr, Bremen hat jetzt die Ausstellung: ‚Bremen – Schlüssel zur Welt‘ geleistet, Bremen baut demnächst in Vegesack das Gerhard-Rohlf's-Denkmal. Alles das sind Beweise, daß Bremen den ersten Anspruch hat auf den Titel, die ‚Stadt der Kolonien‘ genannt zu werden, daß sie aber auch nach Lage und Art wie keine andere Stadt geeignet ist“ (zitiert nach: Mamzer et al. 2016: 95/98).

Seit der im Versailler Vertrag festgehaltenen Abtretung der deutschen Kolonien an Großbritannien, Frankreich, Belgien, Portugal, Australien, Japan, Neuseeland und die Südafrikanische Union im Jahr 1919 hatte es bereits Bestrebungen die vermeintlich *geraubten* Gebiete zurückzufordern, und Rechtfertigungen eines Anspruchs auf Kolonialgebiete gegeben.

Seit Beginn der deutschen Kolonialaktivität hatten die Hansestädte Bremen und

Hamburg eine zentrale Rolle gespielt. Doch die Verbindungen der beiden Städte zum deutschen Kolonialismus greifen weiter zurück. Mit der aufkommenden Globalisierung des 19. Jahrhunderts wurden die Erforschung und Bereisung fremder Länder und Kontinente ab den 1840er Jahren auch für Deutschland zunehmend interessanter (vgl. Speitkamp 2005: 15). Während Portugal, die Niederlande, Großbritannien oder Frankreich teilweise bereits seit mehreren hundert Jahren Besitzungen in Übersee ihr Eigen nannten, betrachteten die deutschen Politiker³ dieses Vorgehen erstmals 1847 im Zuge der „Vorlage der ‚Denkschrift über die Erhebung Preußens zu einer See-, Kolonial- und Weltmacht ersten Ranges‘ vor dem Vereinigten Landtag in Preußen“ (Reed-Anderson 2004) als potentiellen Aspekt ihrer Politik.

Besonders die Schifffahrt spielte eine zentrale Rolle. Birgit Scheps (2005: 12) merkt an: „[...] Hamburg und Bremen profitierten von den durch die Auswandererwelle nach Übersee verursachten Steigerungen von Schifffahrt und Handel.“ Nach der Aufhebung der napoleonischen Kontinentalsperre konnte Bremen den überseeischen Handel wieder aufnehmen. Dies kam der Wirtschaft zugute, obwohl die britische Konkurrenz sich im Bereich der Importe bemerkbar machte (vgl. Elmshäuser 2007: 71). Als gewichtiges Hindernis stellte sich zu dieser Zeit die zunehmende Versandung der Weser heraus (vgl. Elmshäuser 2007: 72). Um dem Problem einer durch die Versandung gefährdeten Schifffahrtsexpansion entgegenzuwirken, trat Bremens Bürgermeister Johann Smidt in Verhandlungen mit dem ihm bekannten Minister von Bremer, der für das Königreich Hannover tätig war (vgl. Schwarzwälder 1995: 124). Smidts Ziel war es, die Anlage eines neuen Hafens für Bremen zu ermöglichen. Nachdem 1798 zunächst lediglich ein privater Plan einer bremisch-hannoverschen Handelsgesellschaft zur Erbauung eines Hafens an der Wesermündung entworfen worden war, mussten die Stadt Bremen und das Königreich Hannover ab 1818 erkennen, dass ohnehin ein gemeinsames Interesse an der Entstehung eines befestigten Hafens für Seeschiffe bestand, sodass entsprechende Pläne öffentlich gemacht wurden (ebd.: 122). Am 28. Februar 1827 ratifizierte König Georg IV. von Großbritannien und Hannover einen Vertrag, der den Kauf von Land durch Bremen vorsah (vgl. Elmshäuser 2007: 72; Schwarzwälder 1995: 130). 1830

3 Genauer: Die Politiker eines deutschen Teilstaates, da ein deutscher Nationalstaat nicht existierte.

konnte der *Bremer Hafen* fertiggestellt werden. Ein eindeutiges Wachstum im Bereich Im- und Export verzeichnete die Hansestadt dann im Verlauf der 1840er Jahre (vgl. Elmshäuser 2007: 72). Nachdem Bremen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch weit davon entfernt war, wirtschaftlich, kulturell und gesellschaftlich mit europäischen Großstädten, wie bspw. London, Paris oder Wien, konkurrieren zu können, gewann es mit der Einweihung der Bahnlinie von Hannover nach Bremen 1847 sowie der Einrichtung der ersten festen Postdampferverbindung zwischen Amerika und dem europäischen Festland im selben Jahr durch die *Ocean Steam Navigation Company* an Bedeutung (ebd.: 75). Zu den ausschlaggebenden Ereignissen gehört die Gründung des *Norddeutschen Lloyd* 1857 durch Hermann Heinrich Meier, der die Leitung übernahm, und Eduard Crüsemann (ebd.: 78). Die Reederei verfügte bereits 1870 über 17 große Ozeandampfer, die noch überwiegend in England gebaut werden mussten (ebd.: 78), und kann als Beispiel der wachsenden Bedeutung der Schifffahrt betrachtet werden: „Handel und Schiffbau waren die Säulen, auf die sich in Bremen der Siegeszug des bürgerlichen Kapitalismus und die Einführung neuer Gesellschaftsformen wie der Aktiengesellschaft stützen konnte.“ (ebd.: 79).

In Hamburg begann die Regierung nach der napoleonischen Herrschaft mit der Restauration des Rufs als relevante Wirtschaftsmacht (vgl. Jochmann/Loose 1986: 15). Neben der Wiederaufnahme des Kontakts zu Partnerstädten erschlossen sich nun auch neue Handelsmöglichkeiten in Südamerika und Afrika (ebd.: 15). Obwohl Hamburg auf preußischer Seite im Deutschen Krieg von 1866 gestanden hatte, verlor die Hansestadt nach dem Sieg Preußens gegen Österreich den politischen Rückhalt des preußischen Staats (ebd.: 15). Martin Krieger (2006: 86) fasst zusammen: „Das wachsende politische und militärische Übergewicht Preußens führte schließlich den Beitritt der Elbmetropole in den Norddeutschen Bund 1867 sowie in das neugegründete Deutsche Reich vier Jahre später herbei.“ Wenngleich sie lediglich geringe Zugeständnisse an Preußen einräumen mussten, fiel der Verzicht auf einige Souveränitätsrechte nicht allen Hamburgern leicht (vgl. Jochmann/Loose 1986: 15). Bremen verließ 1866 den *Deutschen Bund*, stellte sich auf die Seite Preußens und entging einer forcierten Eingliederung (vgl. Römling 2008: 173). Herbert

Schwarzwälder merkt außerdem an: „Bismarck hatte schon im Mai 1866 einen engen Anschluss der Hansestädte an Preußen gefordert, wofür er ihnen die ‚Selbstständigkeit‘ zusagte.“ (vgl. Schwarzwälder 1995: 285). Im selben Jahr trat die Hansestadt Bremen dem 23 Mitgliedstaaten zählenden *Norddeutschen Bund* bei⁴, der sich das Ziel setzte, eine Bundesverfassung, die sowohl von den Landesregierungen als auch von einem konstituierenden Reichstag beschlossen werden sollte, zu errichten (ebd.: 287). Konrad Elmshäuser ergänzt: „Die bislang oftmals partikularistisch orientierte Handelsrepublik Bremen war im heranwachsenden Nationalstaat Deutschland angelangt und bereit, dort Aufgaben im gemeinsamen Interesse wahrzunehmen.“ (Elmshäuser 2007: 80). Nach dem Deutsch-Französischen Krieg und der Reichseinigung 1870/71 erwuchs die Idee, Bremen zum „Welthafen im nationalen Dienst des neuen Reichs“ zu erklären (ebd.: 81). Um dieses Vorhaben umzusetzen, war zunächst eine grundlegende Korrektur der Weser notwendig, die, ursprünglich ab 1875 geplant, 1883 – 1894 unter der Leitung von Ludwig Franzius vollzogen wurde und die Grundsteinlegung sowie Erbauung des ersten Hafenbeckens des heutigen Europa-Hafens einschloss (ebd.: 81). Während Hamburg bereits 1881 dem Aufruf zum Zollanschluss⁵ folgen musste (vgl. Jochmann/Loose 1986: 18), gab Bremen erst mit dem Bau des neuen Hafenbeckens dem Druck Bismarcks nach, der eine Sonderrolle Bremens nicht hinnehmen wollte. Im Gegensatz zu Bremen wurde Hamburg jedoch neben dem Freihafen in der Stadt zusätzlich die Ansiedlung von Industrie im Zollausland gestattet (vgl. Elmshäuser 2007: 81), nicht zuletzt, da die Hansestadt zu diesem Zeitpunkt 279 Konsulate im Ausland unterhielt, von denen wiederum mehr als die Hälfte in Übersee lag. Daraus resultierte ein gewisser Reichtum an Weltkenntnis und wirtschaftlicher Erfahrung für das Deutsche Reich (vgl. Jochmann/Loose 1986: 18). Auf die Initiative Johannes Versmanns hin, der zwischen 1887 und 1899 mehrmals das Amt des Bürgermeisters der Hansestadt Hamburg bekleidete, „entstand auf dem 16 Quadratkilometer großen Gelände des Freihafens nach und nach der größte Lagerhauskomplex der Welt“ (ebd.: 18) und Hamburg schaffte den Aufstieg zur einem der führenden Umschlagplätze für Tee,

4 „Hätten die Städte den Beitritt verweigert, so wären sie vermutlich besetzt und in Preußen einverleibt worden“ (Elmshäuser 2007 : 80).

5 Auf Initiative Preußens schlossen sich ab 1834 die einzelnen Kleinstaaten zum Deutschen Zollverein zusammen, mit dem Ziel der Abschaffung von Binnenzöllen, der Ermöglichung eines zollfreien Warenverkehrs zwischen den Staaten und der Einführung einer einheitlichen Währung (vgl. Generalzolldirektion, ohne Datum).

Kaffee, Tabak und Gewürze (vgl. Krieger 2006: 92). Obwohl Robert Miles Sloman und Johann Cesar VI. Godeffroy die ersten modernen Schifffahrtsbetriebe schufen (vgl. Jochmann/Loose 1986: 22) und das Handelshaus *Joh. Ces. Godeffroy & Sohn* ab den 1860er Jahren erste Besitzungen auf Samoa, den Karolinen und in weiteren späteren Kolonialgebieten für sich beanspruchte (vgl. Scheps 2005: 23), war es die *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG)*, die ab 1886 durch das Engagement von Albert Ballin zur größten Reederei der Welt wurde (vgl. Jochmann/Loose 1986: 22). Sie richtete 1898 eine Frachtlinie nach Singapur, Shanghai und Yokohama ein und bot so den Einstieg ins Asiengeschäft (vgl. Krieger 2006: 92).

„Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges besaß seine Reederei schließlich 175 Ozeandampfer, deren Routen – außer Australien – den gesamten Globus umspannten und sogar bis in die deutsche Besetzung Tsingtao in China reichten, darunter die bis dahin größten jemals gebauten Vierschrauben- Turbinendampfer ‚Imperator‘, ‚Vaterland‘ und ‚Bismarck‘“ (ebd.).

Doch auch andere Reedereien, bspw. Hamburg-Süd, die Woermann-Linie oder die Deutsche Ostafrika-Linie (ebd.), nutzten die sich bietende Möglichkeit der Expansion und Gewinnsteigerung.

„Während Hamburg traditionell eher auf außenpolitische Unabhängigkeit bedacht war, entwickelte sich ein Großteil der Hamburger Kaufmannschaft vor allem seit dem Herrschaftsantritt Kaiser Wilhelm II. zu einer wichtigen Stütze der deutschen Kolonial- und Flottenpolitik, die aus einem neuen Machtbewußtsein und Weltgeltungsdrang entsprangen“ (ebd.: 86).

Zwischenzeitlich nutzte die Reederei *Norddeutscher Lloyd* den erfolgreichen Ausbau ihres Unternehmens für die Aufnahme der Reichspostdampferfahrt von Bremen, bzw. Bremerhaven nach Ostasien (vgl. Elmshäuser 2007: 81).

Mit der Errichtung einer Niederlassung ihres Bremer Handelshauses hatte die Firma

M. Vietor Söhne in Togo bereits 1856 den Grundstein zur Errichtung einer deutschen Kolonie gelegt (vgl. Reed-Anderson 2004). Die Absicht, deutsche Besitzungen militärisch zu schützen, verfestigte sich jedoch erst etwa dreißig Jahre später. Schwarzwälder (1995: 362) beschreibt exemplarisch:

„Der Senat wies am 9. Juli 1883 darauf hin, dass es vor allem in den von keiner europäischen Macht besetzten Gebieten der Gold- und Sklavenküste für die bremische Firma Friedrich M. Vietor Söhne Schwierigkeiten gegeben habe; die Entsendung eines Kriegsschiffes könnte Erleichterung verschaffen“

Zu diesem Zeitpunkt hatten die Kaufmänner Carl Gödelt und Carl Woermann aus Hamburg ebenfalls Niederlassungen ihrer Handelshäuser in Togo, bzw. Kamerun errichtet (vgl. Reed-Anderson 2004). 1880 folgten schließlich Adolf Lüderitz und sein Bruder August dem Beispiel und gründeten eine Handelsfaktorei im Bereich Tabak in Lagos (vgl. Schwarzwälder 1995: 362).

„1882 entwickelte er dann zusammen mit Heinrich Vogelsang, einem Sohn des Bremer Tabak- und Zigarrenfabrikanten C. F. Vogelsang, der in der Bremer Firma Friedrich M. Vietor Söhne Afrikaerfahrungen gesammelt hatte, den Plan einer Koloniegründung“ (ebd.).

Lüderitz bemühte sich um das Interesse der deutschen Reichsregierung, da er ihren Schutz benötigte, um sich gegen die benachbarten Engländer durchzusetzen und schlug vor, die Bucht von Angra Pequena *Kaiser Wilhelm Bay* zu nennen (ebd.: 363). Unter anderem übermittelte Lüderitz außerdem die Vorschläge, Dr. Gustav Nachtigal als *Reichskommissar* für die westafrikanische Küste (vgl. Reed-Anderson 2004) und Heinrich Vogelsang als deutschen Konsul in Angra Pequena einzusetzen. Ab dem 28. April 1884 stimmte Bismarck allen Wünschen Lüderitz‘ zu (vgl. Schwarzwälder 1995: 363). Obgleich Lüderitz bereits 1885 feststellen musste, dass sein Vorhaben zu weitgreifend war, als dass er es hätte bewerkstelligen können und er alle Rechte bis auf das Handelsrecht in Angra Pequena an den *Deutschen Kolonialverein* abtrat, gilt er als Initiator des ersten Versuchs einer deutschen Koloniegründung (ebd.).

Innerhalb weniger Jahre errichteten deutsche Reichsvertreter über *Schutzbrieife* und Verträge die Kolonien Togo, Kamerun, *Deutsch-Südwestafrika* (heute: Namibia) und *Deutsch-Ostafrika* (heute: Tansania, Ruanda, Burundi) nebst kleineren, kurzlebigen Gebieten in Afrika⁶ sowie *Deutsch-Neuguinea* (heute: Neuguinea, die Karolinen u. a.) und die *Deutschen Samoa-Inseln* (heute: Unabhängiger Staat Samoa) in der pazifischen Region und *Kiautschou* (heute: Tsingtau) in China, wobei letzteres als Pachtgebiet, nicht als Kolonie galt.

Die Übernahme der offiziellen Verwaltung der Gebiete durch das Deutsche Kaiserreich fand im Vergleich zu anderen europäischen Großmächten spät statt. Umso ausgeprägter war der Wunsch der deutschen Beamten und Politiker, die Kolonisationsfähigkeit zu beweisen (vgl. Mühleisen 2009: 98) und entstandene Identitätsdefizite zu kaschieren (vgl. Warnke 2009: 3). Es handelte sich vor allem auch um das Bemühen „um Selbstbehauptung in der globalen Konkurrenz der Nationen“ (Speitkamp 2005: 17). Diesem Vorhaben stellten sich mehrere Probleme entgegen. Zunächst herrschte ein Mangel an Personal und Kapital, der die von Nipperdey (1992: 286) als erste Phase des deutschen Kolonialismus beschriebene Zeitspanne charakterisiert. Da sich die Einrichtung der *Schutzgebiete* nicht wie erhofft rentierte, verursachte sie Defizite und somit einen Zuschussbedarf (ebd.). Dies wiederum zog die Ausbeutung der Kolonialgebiete und ihrer Bewohner nach sich, um den Herrschaftsanspruch der Deutschen zu demonstrieren (ebd.). Schließlich folgte eine Phase der Reform, die ab 1906 die Implementation von Eingeborenenrechten und Arbeiterschutzmaßnahmen bewirkte (ebd.).

Diese Erfahrungen in den Kolonien und die Unterzeichnung des Versailler Vertrags am 28. Juni 1919 im Spiegelsaal von Versaille, „an dem Ort also, an dem am 18. Januar 1871 das deutsche Kaiserreich proklamiert wurde“ (Lorenz 2008: 57), deren Konsequenz die Abtretung der deutschen Kolonien war, verstärkten die Empfindung des Gebietsverlusts als ungerecht, förderten das Gefühl der Unzulänglichkeit als Kolonialmacht und beeinflussten die Ausprägung des Kolonialrevisionismus der

6 An dieser Stelle sei erwähnt, dass Sansibar zu keinem Zeitpunkt zu diesen Gebieten zählte. Der viel beschriebene *Tausch* des englischen Helgolands gegen das deutsche Sansibar fand nie statt. Im „Vertrag zwischen Deutschland und England über die Kolonien und Helgoland vom 1. Juli 1890“ wurde – verkürzt – lediglich vereinbart, dass Britannien Helgoland an das Deutsche Kaiserreich abtritt und Sansibar seinen bisherigen Status als unabhängiges Sultanat gegen den eines britischen *Protectorats* einzutauschen hat (vgl. Schneppen 2008; Hirschler 2009: 63; Kulke 2015).

folgenden Jahrzehnte (vgl. Mamzer et al. 2016: 77 – 100). Diese Umstände beeinflussten den Bremer Stadttexxt wesentlich, wie in Kapitel 4 näher erläutert wird.

1.1.2 Die Funktion von Straßennamen

Nachdem eine historische Einordnung vollzogen wurde, soll die grundlegende Funktion von Straßennamen erläutert werden.

Die Erforschung von Benennungspraktiken und ihrer Macht, vor allem in politischen Kontexten, erfährt derzeit in der Sprachwissenschaft zunehmende Aufmerksamkeit. Hinweise darauf finden sich bspw. in dem 2009 erschienenen Sammelband *Critical Toponymies* (Berg/Vuolteenaho 2009), oder in Form des Symposiums der *Creative Unit „Koloniallinguistik“: Benennungspraktiken in Prozessen kolonialer Rauman-eignung*⁷, an dem eine Auswahl internationaler Experten teilnahm.

Straßennamen verfügen nicht mehr ausschließlich über eine Orientierungsfunktion,

„die als Primärfunktion bezeichnet werden könnte (...). Sie transportieren auch immer, ob gewollt oder ungewollt, Botschaften ihrer Namengeber und -benutzer. Dieser Sachverhalt spiegelt ihre Sekundärfunktion, die man als ‚Erinnerungsfunktion‘ bezeichnen könnte“ (Fuchshuber-Weiß 1996: 1469).

Ursprünglich waren Straßennamen mundartlich und beschreibend, namengebend waren geographische Gegebenheiten oder bestimmte Besonderheiten, die mit der lokalen Topographie oder Geschichte assoziiert wurden (vgl. Azaryahu 2009: 56). Während auf mittelalterlichen Stadtplänen nach Personen benannte Straßennamen die Ausnahme bildeten, entwickelte sich im 18. und 19. Jahrhundert die Tendenz, commemorative Benennungen zu verwenden. Die Straßennamen wurden nun von der Staatsmacht vergeben und erhielten einen zunehmend politisch, mitunter ideologisch motivierten Charakter (vgl. Heuser 2008: 2). „As the result of commemorative street naming, history becomes a concrete semiotic reality“ (Azaryahu 2009: 54) und gleichzeitig unterstützt diese Art der Benennung die Wahrnehmung historischer Ereignisse als

⁷ Abgehalten vom 16.07. bis 18.07.2015 am Hanse-Wissenschaftskolleg in Delmenhorst, Deutschland.

kulturell geteilte Erfahrung⁸ (ebd.).

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass StraßenN ein wichtiges Instrument der Machtdemonstration bilden, das häufig in Form von Umbenennungen in Zeiten großen politischen Umschwungs verwendet wird. In Deutschland lassen sich diese *Umbenennungswellen* (vgl. Schulz/Ebert 2016: 362) besonders zu Beginn der Zeit des Nationalsozialismus (vgl. Bake 2000), nach Ende des Zweiten Weltkrieges und nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 (vgl. Azaryahu 1986, Azaryahu 1992, Korff 1992) nachvollziehen. Bei näherer Betrachtung der Umbenennungen fällt auf, dass vor allem diejenigen Namen, die Personen ehren, die in ihrer Denkens- und Handlungsweise nicht dem jeweiligen politischen System folgen, getilgt wurden. Dies lässt unschwer erkennen, welche Macht die politischen Oberhäupter den StraßenN beimessen und -maßen. Das Gedenken historisch bedeutsamer Persönlichkeiten und Gegebenheiten via StraßenN wurde zunehmend zu einem Mittel der Staatenbildung und der Entwicklung einer nationalen Identität (vgl. Azaryahu 2009: 56).

Der koloniale Kontext von StraßenN wurde erst in jüngster Zeit zum Diskussionsthema in der Öffentlichkeit. Während Benennungen, die wichtige Personen der Zeit des Nationalsozialismus ehren, vielfach bereits kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges entfernt wurden (vgl. Bake 2000: ohne Seitenzahl), finden sich noch heute viele Namen von vermeintlichen Afrikaforschern, Kaufmännern und Politikern, die den deutschen Kolonialismus in seiner letztlichen Ausprägung erst ermöglichten und vorantrieben, in deutschen StraßenN. Es handelt sich um Personen, die an eine Rassentheorie und das Recht auf Unterdrückung anderer glaubten, an das Recht auf einen *Platz an der Sonne* (vgl. Ulrich 2012), an das Recht auf die Ausbreitung der sogenannten *Herrenrasse* und die Ausbeutung als primitiv und unterentwickelt deklarerter Völker und Länder (vgl. Plakat „Wir fordern Kolonien“, Reichsverband der Kolonialdeutschen, 1919). Die Namen von Personen, die mitunter auch nicht die gewaltsame Durchsetzung ihrer Ideologien scheuten, finden sich auch 100 Jahre nach der Abtretung der deutschen *Schutzgebiete* durch den Versailler Vertrag noch im Stadtbild vieler deutscher Orte, oftmals in Form von StraßeN und PlatzN.

StraßenN werden bis heute vielfach in ihrer Bedeutung und Aussagekraft unter-

⁸ Orig.: *shared experience* (Azaryahu 2009: 54).

schätzt. Sie begegnen uns täglich und bilden einen Teil der Alltagskommunikation. Bake stellt fest:

„Der Straßename ist Teil der persönlichen Adresse jeder Bürgerin und jedes Bürgers und bedeutet damit auch ein Stück Identifikation und Auseinandersetzung mit der Person, nach der eine Straße benannt wurde" (Bake 2000: ohne Seitenzahl).

Vor allem letzteres bildet ein Problem. Die mangelnde Aufklärung über den Hintergrund von StraßenN wird oftmals durch das Desinteresse der Bürgerinnen und Bürger unterstützt. Maoz Azaryahu (2009: 56) erklärt: „It is the ostensible ordinariness of street names that allows them to effectively implicate politics and ideology into the practices of everyday life and ordinary urban experiences." Als sich das Ortsamt im Stadtteil Bremen-Walle im Mai 2009 mit einem Schreiben an die Anwohner der *Karl-Peters-Straße* wandte, das ihnen den Lebenslauf des Kolonialisten Peters und dessen Rolle in dem ehemaligen deutschen *Schutzgebiet* Deutsch-Ostafrika zu vermitteln suchte, stimmten 18 Haushalte für eine Umbenennung, 36 jedoch dagegen. Obwohl der Innensenator Ulrich Mäurer einer kostenfreien Änderung der persönlichen Dokumente zugestimmt hatte und der Brief eindeutig darlegte, Carl Peters⁹ habe „als Kolonialherr die Einwohner des damaligen Deutsch-Ostafrika in übelster Form behandelt und genoss den Ruf eines ausgeprägten Rassisten“ (Gerling 2010), wurde lediglich eine Umwidmung zugunsten des Strafrechtsreformers Karl Peters erreicht (vgl. ebd.). Speitkamp (2013: 420) weist darauf hin, dass „kontroverse lokale Debatten“ im Zuge von Vorschlägen zur Umwidmung oder Umbenennung einer Straße nicht selten seien.

Azaryahu stellte bereits 1992 fest, dass, im Gegensatz zu Denkmälern und Gedenkfeiern, die Auswirkung von StraßenN der Forschung beinahe entgangen sei (vgl. Azaryahu 1992, nach Heuser 2008: 6). Inwieweit sich die Anwohner und zuständigen Bildungseinrichtungen einer Stadt jedoch tatsächlich mit den Denkmälern auseinandersetzen, ist diskutabel und soll anhand einiger kurzer Beispiele hinterfragt werden: Betrachtet man die Rezeption der Bedeutung des steinernen Elefanten in

9 Anmerkung von Anne Gerling (2010): „[...] Afrika-Forscher Karl Peters (eigentlich Carl Peters) [...]“

Bremen¹⁰, der ursprünglich als *Reichskolonialehrendenkmal* 1932 zum Gedenken „den 1500 gefallenen Deutschen, die in den ehemaligen deutschen Kolonien während des Krieges ihr Leben für ihr Vaterland hingaben“ (Zeitungsartikel, nach Mamzer et al. 2016: 86) errichtet worden war, ist Azaryahus Aussage fraglich. Selbst an der gegenüber dem Denkmal gelegenen Schule, dem *Gymnasium an der Hermann-Böse-Straße* (ehemals *Lettow-Vorbeck-Schule*), die eine stilisierte Version des Elefanten als Schulwappen nutzt und die Schulzeitung *ELEFANT* unterhält, scheint wenig bekannt zu sein, woher das *Maskottchen* ursprünglich stammt¹¹, wie sogar auf dem schuleigenen Internetauftritt angedeutet wird (vgl. Matticz, ohne Datum).¹² Ein weiteres Beispiel ist das Bremer *Übersee-Museum*. Auch der Hintergrund dieser Kultureinrichtung, deren Name bereits auf den historischen Kontext hinweist, scheint wenigen Bremern bekannt zu sein. Von Briskorn (2000: 166f.) stellte bereits fest, dass sich durchaus Spuren des deutschen Kolonialismus in den Sammlungsbeständen des Museums nachweisen lassen. Eine Aufarbeitung der kolonialen Sammlungen des Museums wird zudem derzeit von dem Projekt *Museumssammlungen im Spannungsfeld der sich etablierenden kolonialen Situation. Die Afrika-Sammlungen des Übersee-Museums Bremen aus den ehemaligen Kolonien* der Universität Hamburg unter der Leitung von Jürgen Zimmerer angestrebt. Ähnlich den angeführten Beispielen von Denkmälern und öffentlichen Einrichtungen, bilden auch die StraßenN, nicht nur in Bremen, ein Feld, das es nach wie vor aufzuarbeiten gilt. Nachdem über Jahrhunderte hinweg die Benennung von Straßen auf einer praktischen Ebene stattfand und sie ausschließlich der Orientierung diente, wandelte sich die Praxis zur Zeit Napoleon Bonapartes. Es entstand die commemorative Ebene, auf der StraßenN und das Geschichtsbild, das sie vermitteln, Teil der lokalen und nationalen Identität wurden und Machtstrukturen vermitteln sollten (vgl. Azaryahu 2009: 53).

Die Bedeutung von StraßenN kann noch intensiviert, der Name tiefer in der Sprache verankert werden, indem bspw. Haltestellen nach ihnen benannt werden, die

10 Befindlich im Nelson-Mandela-Park im Stadtteil Schwachhausen.

11 1989 wurde das Reichskolonialehrendenkmal zum Anti-Kolonialdenkmal umgewidmet (vgl. Bessling, ohne Datum).

12 Obwohl die Schule heute darauf bedacht ist, die Verwendung des stilisierten Elefanten-Motivs mit der Bedeutung nach der Umwidmung zum Anti-Kolonialdenkmal zu begründen, ist bekannt, dass bereits 1953 – 36 Jahre vor der Umwidmung – das Logo die Schulzeitung zierte (vgl. Bessling, ohne Datum).

wiederum eine höhere Frequenz in der alltäglichen Kommunikation erreichen, zum Suchbegriff im Internet werden und in öffentlichen Verkehrsmitteln regelmäßig ausgerufen werden (bspw. ebenfalls *Karl-Peters-Straße* in Bremen). Diese Etablierung suggeriert dem Benutzer des Namens, dass ein historisch diskussionsbedürftiger Hintergrund nahezu ausgeschlossen ist, da die Widmung einer Straße menschenrechtsverletzendes Verhalten der geehrten Person zu widersprechen scheint. Während es sich bei dem oben genannten Beispiel um einen Fall mit eindeutig kolonialem Kontext zu handeln scheint, trifft man jedoch auch auf diverse streitbare Straßen. Die *Hedwig-Heyl-Straße* im Bremer Stadtteil Schwachhausen ist der am Straßenschild befestigten Informationstafel zufolge nach „H. Heyl (1850 – 1934). Gründerin von Bildungs- und Wohlfahrtsvereinen für Frauen“ benannt (Stand: 27.03.2017). Weniger bekannt ist jedoch ihr jahrelanger Vorsitz im 1907 gegründeten *Deutsch-Kolonialen Frauenbund*¹³. Zu ihren Aktivitäten gehörte vor allem die persönliche Auswahl von Frauen, die sich ihrer Meinung nach als Ehepartnerinnen für Kolonisten eigneten, da die deutschen Kolonien durch Ehen befestigt würden (vgl. TAZ vom 21.03.1992: 35).

Wie wenig der Kolonialismus, seine Folgen und Auswirkungen in den betroffenen Ländern und die Rolle Deutschlands reflektiert werden, zeigt auch die Hafencity in Hamburg. Zu Beginn der 2000er erbaut, beherbergt der Stadtteil bis heute Straßen wie *Am Windhukkai* oder *Kamerunweg*, also Erinnerungen an Orte, die lediglich durch die Errichtung von Kolonien eine gewisse Relevanz in Deutschland erlangten. Diese Straßen bilden nun einen Teil des Stadttexes und repräsentieren somit einen Aspekt dessen, was den zuständigen Behörden als erinnerungswürdig erscheint. Straßen verbinden also ein offizielles Geschichtsbild mit alltäglichen Kommunikationssituationen, die augenscheinlich getrennt von politischen Ideologien stattfinden (vgl. Azaryahu 2009: 53).

Eine Aufgabe der Sprachwissenschaft ist es daher, die Macht, die Benennungspraktiken ausüben können, zu analysieren, zu präsentieren und zu diskutieren. Dies wird hier am Beispiel der Bremer Straßen in kolonialen Kontexten erprobt.

¹³ Ab 1908 Eingliederung in den Dachverband der *Deutschen Kolonialgesellschaft* unter dem Namen *Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft* (vgl. Holzmann 2016: 61)

1.2 Terminologie

1.2.1 Straßen

Die vorliegende Arbeit orientiert sich definitorisch grundsätzlich am *Bremischen Landesstraßengesetz (BremLStrG)*, das seit dem 20. Dezember 1976 besteht. Dort heißt es unter § 2 Abs. 1: „Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind“ (Die Senatorin für Finanzen 2016). In Abs. 2 Nr. 1 finden sich ergänzend hierzu alle Elemente, die per Definition dem Konzept Straße zuzuordnen sind, einschließlich Brücken, Tunneln, Gräben und amtlichen Verkehrszeichen (vgl. ebd.). Die Gesetze, die Anwendung finden, variieren je nach Straßengruppe, der eine Straße zugeordnet wird. Abgeleitet von der jeweiligen Bedeutung für den Verkehr können Straßen in Gruppe A, Gruppe B oder Gruppe C eingeteilt werden, wobei Gruppe A zusammengefasst die höchste Verkehrsbedeutung hat, da sie gemeinsam mit den Bundesfernstraßen ein übergeordnetes Netz bilden. Gruppe B, bestehend aus Straßen, die besonders dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde dienen, kann als von mittlerer Bedeutung eingestuft werden. Gruppe C weist im Alltag eine geringere Relevanz auf, da es sich üblicherweise um Straßen mit einer untergeordneten Bedeutung für den Verkehr handelt. Dies kann auch als Begründung für §37 Abs. 4 gelten, in dem es heißt, dass Straßen der letztgenannten Gruppe unter bestimmten Voraussetzungen nicht mit einem Namen versehen werden müssen (vgl. ebd.). Die Gruppen B und C fasst vor allem Straßen innerhalb einer Siedlung zusammen, die in der vorliegenden Arbeit behandelt werden sollen. Das Recht zur Bestimmung des Namens einer Straße liegt in Bremen bei der Gemeinde als unterster Verwaltungseinheit des Staates (vgl. Konopka/Wermke 2010: 425). Welche Namen verwendet werden dürfen, unterliegt jedoch einigen Vorschriften. Obwohl grundsätzlich jeder Bürger seine Vorschläge äußern darf, müssen bestimmte Anträge prinzipiell abgelehnt werden. Dieser Kategorie gehören bspw. solche Namen an, die sich an lebenden Personen orientieren. Diese Art der Namensgebung ist nach aktueller Gesetzeslage untersagt. Im Mittelalter hingegen war es üblich, Straßen nach Gebäudenamen, die zumeist von den Eigentümern vergeben wurden, zu benennen, um die Orientierungsfunktion zu

unterstützen (vgl. Winkelmann 1984: 26), wobei nicht selten die Namen der Eigentümer oder deren Vorfahren verwendet wurden. Erst im 19. Jahrhundert wurden staatliche Maßgaben für die Straßenbenennung festgehalten (ebd.). Dietz Bering (2001: 567) hält fest: „Die Namen *vor* der napoleonischen Sattelzeit entstammen einem mündlichen Diskurs, der sich ohne öffentlich-staatliche Lenkung an- und fortspann.“ Es finden sich jedoch auch Beispiele jüngeren Datums, die eine Benennung nach einer lebenden Person schildern. Aus dem Senatsprotokoll vom 15. April 1930 geht hervor, dass der damalige Bürgermeister Bremens und Präsident des Senats, Martin Donandt, einen Antrag der bremischen Mitglieder des Ausschusses für die Hedwig-Heyl-Stiftung vortrug. Hierin wurde die Bitte behandelt, anlässlich ihres 80. Geburtstages Hedwig Heyl mit der Benennung einer Straße nach ihrem Namen zu ehren. Obwohl die Antragsteller selbst auf die Möglichkeit verwiesen, diese Ehrung nach dem Ableben der Genannten zu vollziehen, erklärte Donandt

„[e]s scheine aber nach Lage der Verhältnisse wohl gerechtfertigt, im vorliegenden Sonderfalle eine Ausnahme zu machen und der Jubilarin Frau Dr. Hedwig Heyl in dem ihr demnächst zu übermittelnden Glückwunschsreiben des Senats gleichzeitig mitzuteilen, daß der Senat beschlossen habe, bei demnächst sich bietender Gelegenheit einer Straße in Bremen den Namen Hedwig Heyl-Straße beizulegen“ (StaB, Akte 3-S.8.b. Karl-Peters-Straße/Otilie-Hoffmann-Straße).

Des Weiteren ist es laut *BremLStrG* nicht gestattet, zwei Straßen innerhalb einer Gemeinde mit dem gleichen Namen zu versehen (vgl. Die Senatorin für Finanzen 2016). Dies kann unter Umständen zu der recht zügigen Umbenennung einer Straße führen, wenn bspw. aufgrund einer Eingemeindung zwei gleichnamige Straßen dieselbe Postleitzahl erhalten müssten und somit die eindeutige Zuordnung erschwert würde. Üblicherweise wird jedoch von einer Umbenennung möglichst abgesehen. In vielen Fällen werden die mit einer Umbenennung einhergehenden Kosten, die für die Anwohner im Zuge der Aktualisierung ihrer Dokumente entstünden, als Begründung für die Erhaltung eines StraßenN genannt.¹⁴

¹⁴ Vgl. den Fall der *Karl-Peters-Straße* in Bremen (Gerling 2010)

In Hamburg ist laut Hamburgischem Wegegesetz (*HWG*) bis heute der Senat für die Benennung der Straßen zuständig. Die Benennung einer Straße wird vor allem dann vorgenommen, wenn hierdurch die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ (Justizbehörde Freie und Hansestadt Hamburg 2016) gefördert wird. Die vergebenen Namen oder Nummern aller öffentlichen Wege müssen im Wegeverzeichnis festgehalten werden. Über die spezifischen Regeln, die bei der Benennung von Straßen zum Tragen kommen – bspw. das Verbot der Verwendung von Namen lebender Personen – findet sich im *HWG* nichts.

Gemäß Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 umfassen die den Straßenelementen zugeordneten Verkehrszeichen auch Straßennamensschilder, da diese der Wegweisung dienen (vgl. Deutscher Verkehrssicherheitsrat 2017). Daher werden vorrangig diejenigen sprachlichen Elemente untersucht, die den Dromonymen oder den Hodonymen zugeordnet werden können. Weniger intensiv behandelt werden andere den Toponymen untergeordnete Namentypen. Hierunter können unter anderem Gebäude- oder Denkmalnamen verstanden werden. Zusammenfassend lassen sich diese den Toponymen untergeordneten Namentypen als *Urbanonyme* klassifizieren (vgl. Schulz/Ebert 2016: 371). Nichtsdestotrotz müssen auch diese Eigennamenarten an entsprechender Stelle berücksichtigt werden, da es bspw. in Form des Antikolonialdenkmals im Bremer Stadtzentrum für diese Arbeit durchaus relevante und interessante Fälle gibt. Im Verlauf der Arbeit wird auf diesen Aspekt näher eingegangen.

1.2.2 Konstituenten und Morphologie von Straßennamen

Betrachtet man den Stadtplan einer deutschen Stadt und ihre StraßenN, lässt sich schnell feststellen, dass eine gewisse morphologische Regularität vorzuliegen scheint. StraßenN in deutschen Städten bestehen prototypisch aus zwei Konstituenten. In der Fachliteratur gibt es unterschiedliche Termini, die diese Glieder beschreiben. So benutzt Kaufmann (1977: 6) für seine Aufstellung eines „Grundschemas“ im Zuge einer Analyse deutscher Ortsnamen die Begriffe *Bestimmungsglied* und *Grundglied*. Rita Heuser verwendet in ihrer Arbeit zu den Mainzer StraßenN und Örtlichkeiten die Begriffe *Bestimmungswort* und *Grundwort*.

Grundwort umfasst dabei alle Begriffe, die sich üblicherweise auf den Straßentypus beziehen. Häufig verwendete Repräsentanten dieser Gruppe sind neben anderen z. B. *-weg*, *-straße*, *-gang*, *-stieg* oder *-platz*, bzw. *Platz* (vgl. Heuser 2008: 557). *Bestimmungswörter* hingegen dienen der näheren Beschreibung des Grundwortes. Sie können daher einer Vielzahl von Namenklassen entstammen. Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist bspw. die Verwendung von Anthroponymen, also PersonenN, als Bestimmungswort üblich (vgl. Heuser 2008: 611). Es können dabei sowohl lokale als auch nationale oder internationale Persönlichkeiten durch eine nach ihnen benannte Straße geehrt werden. Während eine *Brahmsstraße* in diversen deutschen Städten zu finden ist (bspw. In Bremen, Lübeck, München oder Regensburg), erscheint die *Crüsemannallee* (benannt nach dem Mitbegründer der Bremer Reederei *Norddeutscher Lloyd*) ausschließlich im Stadttext Bremens. Üblicherweise verwendete Namenklassen sind außerdem Toponyme, bzw. OrtsN (vgl. *Bremer Straße* in Hamburg), Phytonyme, bzw. PflanzenN (vgl. *Erlenstraße* in Bremen) oder Hydronyme, bzw. GewässerN (vgl. *Donauweg* in Hamburg). Es ließen sich zahlreiche weitere Klassen erwähnen, die Bestimmungswörter stellen können. Eine andere Terminologie verwenden unter anderem Stolz/Warnke/Levkovich (2016: 290) bei ihrer Analyse von Toponymen in kolonialen Kontexten. Dort werden die Begriffe *Klassifikator* (vgl. hierzu auch Anderson 2007: 106f.) und *Determinator* eingesetzt, um die Konstituenten der OrtsN zu beschreiben. Diese Auslegung auf die Untersuchung von StraßenN angewandt, kann *Klassifikator* synonym zu *Grundwort* verstanden werden. Gleiches gilt für *Determinator* und *Bestimmungswort*. Sofern der Kontext kein anderes Vorgehen vorschreibt, wird in der vorliegenden Arbeit üblicherweise die Terminologie von Stolz/Warnke/Levkovich (2016) verwendet. Dabei ist anzumerken, dass sowohl auf der Makroebene der Toponyme als auch auf der Mikroebene der Dromo- und Hodonyme die Reihenfolge der beiden Konstituenten variieren kann, sodass sowohl der Klassifikator als auch der Determinator das Erstglied bilden können. Die Position des Klassifikators, d. h. der Konstituente, die den Straßentyp beschreibt, bildet dabei den Kopf. Die Betrachtung eines prototypischen StraßenN soll dies näher erläutern:

(1): Morphologie prototypischer StraßenN, linksköpfig

(a) *Isarstraße*

[Isar_{DET}-Straße_{KLASS}]_{TOP}

(b) *Heideplatz*

[Heide_{DET}-Platz_{KLASS}]_{TOP}

Die beiden Konstituenten *Determinator (DET)* und *Klassifikator (KLASS)* bilden gemeinsam das *Toponym (TOP)*, d. h. den StraßenN. Das erste Beispiel (1.a) zeigt den prototypischen Aufbau eines Dromonyms. Dabei füllt der Klassifikator die Leerstelle rechts des Determinators. Da der Klassifikator den Kopf bildet, wird diese Konstruktion auch rechtsköpfig genannt. Gleiches gilt für den prototypischen Aufbau eines Hodonyms (1.b). Durch das Einsetzen des Klassifikators *-platz* in die rechte Leerstelle, entsteht eine rechtsköpfige Konstruktion. Ein Charakteristikum deutscher StraßenN ist jedoch die Option der Variation innerhalb eines Konstruktionsmusters. Besetzt der Klassifikator die linke Leerstelle, handelt es sich um eine linksköpfige Konstruktion. Dieses Muster widerspricht jedoch nicht der kanonischen Morphologie.

(2): Morphologie prototypischer StraßenN, rechtsköpfig

(a) *Straße der Nationen*

[Straße_{KLASS} {der Nationen}_{DET}]_{TOP}

(b) *Platz der Republik*

[Platz_{KLASS} {der Republik}_{DET}]_{TOP}

Wenn auch numerisch betrachtet weniger verbreitet, da in diesen Fällen das „Gebot der Einfachheit“ (Heuser 2008: 558) der StraßenN sekundär erscheint, bilden diese Formen dennoch morphologisch korrekte Repräsentationen des linksköpfigen Aufbaus. Auffällig ist hingegen, dass diese Muster nicht ohne den Einsatz eines Bindewortes realisierbar sind. In den Beispielen (2.a) und (2.b) liegt eine genitivische Konstruktion vor, die gemeinsam mit einem Appellativum den Determinator bildet und die rechte Leerstelle füllt. Eine andere Option bieten außerdem Präpositionalgefüge (3.a), die jedoch in der aktuellen Neubenennung von Straßen vermieden wird (vgl. Heuser 2008: 557f.).

(3): Morphologie von StraßenN mit Präpositionalgefüge

(a) *Straße im Walde*

[Straße_{KLASS} {im_{PRÄP} Walde_{APP}}_{DET}]_{TOP}

Des Weiteren auffällig ist die innere Struktur der Klassifikatoren und Determinatoren. Während in Beispiel (c) und (d) bereits angedeutet wird, dass ein Determinator mehrere Glieder aufweisen kann, soll dies anhand eines Beispiels der Stadt Dingolfing veranschaulicht werden. Ihre *Bischöflich-Geistlicher-Rat-Josef-Zinnbauer-Straße* wurde in der Zeitung *Der Tagesspiegel* als längster StraßenN Deutschlands angeführt (vgl. During 2014) und besitzt einen fünfgliedrigen Determinatoren. Diese Tatsache ist ein Hinweis darauf, dass, aus morphologischer Sicht, eine Obergrenze der potentiellen Anzahl der Glieder eines Determinators nicht gegeben ist, jedoch einen Verstoß gegen das bereits erwähnte „Gebot der Einfachheit“ (Heuser 2008: 558) beinhalten würde. Anders liegt der Fall im Bereich der Klassifikatoren. Ein mehrgliedriger Klassifikator scheint der kanonischen Morphologie zu widersprechen.

Wie bereits erwähnt, repräsentieren die in (a) bis (e) gegebenen Beispiele prototypische Strukturen. Sie beschränken sich weder auf eine bestimmte Epoche (bspw. die Zeit der deutschen Kolonialaktivität), noch auf bestimmte Areale der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Die für die Beispiele (a) bis (e) angeführten StraßenN finden sich unter anderem in Bremen, Hamburg, Frankfurt, Berlin und Regensburg.¹⁵

Es gibt jedoch belegbare Fälle aus dem Bereich der StraßenN, in denen scheinbar auf eine der beiden üblicherweise verwendeten Konstituenten verzichtet werden kann. Beispiele hierfür bilden die Bremer StraßenN *Schorf* oder *Wegesende*. Es könnte zunächst vermutet werden, dass es sich im ersten Fall um eine Konstruktion handelt, die keinen Klassifikator aufweist, während im zweiten Fall die Position des Determinators nicht besetzt scheint. Ob es sich tatsächlich um StraßenN handelt, die eine der beiden Leerstellen unausgefüllt lassen, bedarf einer individuellen Untersuchung und soll nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit sein, da beide

¹⁵ Dies soll nicht bedeuten, dass keine Präferenz in der Wahl des Konstruktionsmuster für eine bestimmte Epoche oder eine bestimmte Region analysiert werden kann (vgl. Azaryahu 2009: 53).

StraßenN keine kolonialen Kontexte aufweisen.

1.2.3 Kolonial/postkolonial

Für Forschungsarbeiten in kolonialen Kontexten ist es grundsätzlich notwendig, die Begriffe *kolonial* und *postkolonial* – sofern möglich – abzustecken, um Missverständnissen vorzubeugen. Im Rahmen dieser Untersuchung der StraßenN in kolonialen Kontexten wird eine sich auf den deutschen Kolonialismus beziehende, zeitliche Definition angewendet, unter welcher *kolonial* den Zeitraum von 1871 bis 1919 umfasst. Dieser großzügig angelegte Zeitraum ergibt sich aus dem historischen Hintergrund, der aufzeigt, dass bereits vor dem Abschluss so genannter *Schutzverträge* wegbereitende Maßnahmen zur Koloniegründung ergriffen wurden und setzt mit der Gründung des Deutschen Kaiserreichs an. *Postkolonial* beschreibt dementsprechend die Zeit nach der offiziellen Abtretung dieser Gebiete, festgehalten im Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919. Stolz et al. (2016: 7f.) halten fest, dass:

„Sprache in kolonialen Kontexten zu untersuchen, bedeutet, Kolonialismus als eine spezifische Herrschaftsform in ihren spezifischen sprachlichen Auswirkungen in den Blick zu nehmen, die Linguistik dabei als Teil kolonialer Praxisfelder wissenschaftshistorisch zu verorten, übliche Termini auf ihre kolonialen Verweise zu hinterfragen und Sprache bzw. Sprachgebrauch in allen Dimensionen im Kontext von Kolonialität sowie teilweise auch kolonial verankertem Rassismus zu analysieren“ (ebd.: 7f.).

Mit Verweis auf Stolz et al. (ebd.: 1 ff.) wird jedoch angemerkt, dass mit Anwendung dieses Verständnisses von *kolonial* und *postkolonial* lediglich ein Teilaspekt des breiten Feldes aufgezeigt werden kann, welches in der Linguistik und anderen Disziplinen mit diesen Begriffen und anderen Lexemen, die mit dem Terminus *Kolonialismus* einhergehen, verbunden ist.

2. Forschungsstand

2.1 Aktuelle Diskussion zu Straßen in Bremen

Wie mit der Geschichte einer Stadt und den unterschiedlichen Kommemorativa umgegangen werden soll, ist eine Frage, die aktuell viele Wissenschaftler und engagierte Laien beschäftigt. Die Thematisierung des Kolonialismus, vor allem des deutschen Kolonialismus, bietet derzeit für diverse Studienfächer. So findet sich bspw. im Programm September/Oktober 2016 der *bremer shakespeare company e. V.* das von Bremer Studierenden der Geschichtswissenschaften erarbeitete Stück *Bremen: Stadt der Kolonien?*, welches, basierend auf Archivmaterial, einen Überblick über Bremens Rolle bei der Gründung der deutschen Kolonien gibt und somit aufschlussreiche Informationen über Benennungsmotive bietet. Bereits mehrmals gab es in der Vergangenheit Initiativen und Vorschläge zur Lösung des wiederkehrenden Problems: Wie verfährt man mit den Denkmälern und Ehrungen einer Zeit, die vor aktuellen politischen Hintergründen nicht zu unterstützen ist? Im Bezug auf StraßenN wurden bisher im Wesentlichen drei Ansätze verfolgt: Entsprechende Straßen wurden umbenannt (vgl. Bake 2000: ohne Seitenzahl), es wurde eine Umwidmung vollzogen (vgl. *Karl-Peters-Straße* in Bremen, welche ursprünglich nach dem von den Nationalsozialisten rehabilitierten Kolonialpolitiker benannt wurde (vgl. Bruns 2001), nachdem dieser durch sein Vorgehen als Kolonialbeamter aus dem Dienst entlassen wurde (vgl. Anhang 7.1 : *Karl-Peters-Straße*), seit 2010, nach Ablehnung des Vorschlags zur Umbenennung durch die Anwohner, jedoch offiziell dem gleichnamigen Strafrechtsreformer gewidmet ist), oder es erfolgte der Einsatz von Tafeln, die Hintergrundinformationen zu den betreffenden Personen bieten, obwohl die platzbedingt kurzen Texte selten alle relevanten Aspekte einer vermeintlich gedenkwürdigen Person wiedergeben. Welche dieser Vorgehensweisen nach heutiger Ansicht die angemessenste Option darstellt, wird diskutiert. Obwohl eine Zusammenarbeit gewünscht sei, verfolgen bei dieser Problematik die rot-grüne Regierung in Bremen und die Initiative *Decolonize Bremen* zwei unterschiedliche Ansätze. Während das *Erinnerungskonzept* der Koalitionspolitikerinnen und -politiker bisher vorsieht, die Straßenschilder mit „erklärenden Legenden“ zu

versehen (vgl. Landespressdienst 2016), fordert *Decolonize Bremen* eine Entfernung der Namen und die Umbenennung der Straßen dahingehend, dass sie „Personen ehren, die in den deutschen Kolonien Widerstand gegen Kolonialismus geleistet haben“ (Zier 2016).

2.2 Forschungspositionen und Projekte

Publikationen aus dem Bereich der Toponomastik sind keine neue Erscheinung. Die OrtsN allgemein beschreibende Werke waren bereits vor 70 Jahren von Belang (vgl. Schwarz 1950, Bach 1953). Nachdem Wissenschaftler in den 1990er Jahren oftmals bemängelten, dass die Toponomastik ein marginal behandeltes Feld darstelle (vgl. Bering et al. 1999: 137), konnte in den vergangenen Jahren ein deutlich angestiegenes Interesse an der Erforschung der Ortsnamenkunde festgestellt werden. Bedeutende Basiswerke wie der Sammelband *Namenarten und ihre Erforschung – Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik* (Brendler/Brendler 2004) oder die daran anschließende Veröffentlichung *Namen – Eine Einführung in die Onomastik* (Nübling et al. 2012), sowie die Monographie *Namenkunde und Namengeschichte* (Debus 2012) weisen auf die Rolle der Onomastik im Allgemeinen hin und behandeln den Teilbereich der Toponomastik ausführlich. Hinzu kommt die Erschließung eines neuen Forschungsbereichs, „das neue sprachwissenschaftliche Forschungsgebiet Koloniallinguistik“ (Stolz et al. 2011: 7). Es behandelt in Zusammenhang mit dem deutschen Kolonialismus diverse Aspekte und

„thematisiert und problematisiert (...) den Zusammenhang zwischen Sprache und Kolonialismus, der in einer Betrachtung derselben Phänomene unter anderen disziplinären Fragestellungen nicht in der gleichen Schärfe sichtbar wird“ (Engelberg/Stolberg 2012: 7).

Einige bereits veröffentlichte Arbeiten beschäftigten sich in den vergangenen Jahren, teilweise Jahrzehnten, mit der Untersuchung der StraßenN auf unterschiedliche Weisen, sowohl synchron (vgl. Pabel 2001), als auch diachron (vgl. Walther 1985). Einen Gesamteindruck verschaffende Werke wurden zudem bereits zu Beginn des letzten

Jahrhunderts publiziert (vgl. Volckmann 1919), weisen jedoch entsprechende Lücken auf, die erst mit der Forschungsentwicklung und bisher auch nur teilweise geschlossen werden konnten. Als Hauptinteressengebiete der synchronen Erforschung von StraßenN können aktuell die mittelalterlichen StraßenN (vgl. Glasner 1999), die StraßenN der Zeit des Nationalsozialismus sowie der Nachkriegszeit (vgl. Werner 2008) und die StraßenN der DDR sowie der neu vereinigten Bundesrepublik Deutschland (vgl. Azaryahu 1986, Azaryahu 1992, Korff 1992) betrachtet werden. Ebenfalls von wachsendem Interesse geprägt sind diachrone Betrachtungen einzelner Stadtlandschaften (vgl. Bering et al. 1999). Die Arbeiten zu diesem Themengebiet reichen von rein informativen, heimatkundlichen Lexika ohne wissenschaftlichen Anspruch (vgl. Porsch 2010) über grundlegende Recherchen vor dem Hintergrund eines speziellen Einzelaspektes (vgl. Bake 2000) bis zu Dissertationen, die aktuelle Methoden und Theorien einbeziehen, um zu fundierten Ergebnissen zu gelangen und den Grundstein für weitere Forschungsarbeiten zu legen (vgl. Heuser 2008).

Weniger Beachtung findet dabei bislang die Zeit des deutschen Kolonialismus, bzw. die im Kontext des deutschen Kolonialismus entstandene Straßenbenennung.¹⁶

Des Weiteren relevant für die vorliegende Arbeit sind bisherige Untersuchungen der Namengebung, bzw. Benennung als Demonstration von Macht, oftmals vor politischen Hintergründen (vgl. Kühn 2001). Um diesen Aspekt zu verdeutlichen, schlossen sich derzeit vermehrt Einzelpersonen und Organisationen zu Initiativen zusammen, die sich für eine Dekolonialisierung von Städten einsetzen. So ist das Bündnis *Decolonize Bremen* bemüht, das *Erinnerungskonzept* der rot-grünen Koalition in Bremen zu unterstützen (vgl. Zier 2016), um sich ihrem weiterführenden Ziel der Umbenennung kolonialer StraßenN (s. o.) anzunähern. Obwohl sein längerfristiges Vorhaben eine Umbenennung aller kolonialen StraßenN erwirken soll, führt die Kooperation mit der Koalition zumindest zu einem kritischeren Umgang mit StraßenN und bedeutet dementsprechend aus Sicht der Initiative *Decolonize Bremen* eine Fortentwicklung. Das Projekt *afrika-hamburg.de* arbeitet daran, „eine Gedenkkultur, die kritisch beleuchtet und aufklärt“ zu schaffen, indem es eine Plattform für Abstimmungen, Debatten und Informationen koloniale Kontexte

16 Es kann gemutmaßt werden, dass dies in der Tatsache begründet liegt, dass es sich um ein Phänomen handelt, das (im Gegensatz zu Auswirkungen des NS-Regimes oder der Einigung Deutschlands) überwiegend außerhalb Europas, in den Kolonien, stattgefunden hat.

betreffend bietet (vgl. CulturCooperation e.V., ohne Datum). Der *Arbeitskreis HAMBURG POSTKOLONIAL* bildet einen interdisziplinär angelegten Zusammenschluss, der „die zumeist verdrängte und verleugnete Kolonialgeschichte der Stadt Hamburg und des Unterelberaums kritisch erforschen und deren Kontinuitäten offenlegen“ möchte (vgl. Arbeitskreis HAMBURG POSTKOLONIAL, ohne Datum).

Die Toponomastik im Allgemeinen erfährt an der Universität Bremen aktuell besondere Beachtung, unter anderem im Zuge eines breit angelegten Forschungsprojektes mit dem Ziel einer vergleichenden Kolonialtoponomastik. Grundlage hierfür bilden vor allem die bisherigen Forschungsergebnisse von Stolz/Warnke, die 2015 veröffentlicht wurden (vgl. Stolz/Warnke 2015). Der von ihnen vorgestellte Ansatz soll hier auf der Ebene der Mikrotoponymie aufgegriffen werden. Die systematisch analysierten Konstruktionsmuster, wenn auch ursprünglich für die Untersuchung kolonialer und postkolonialer Toponyme im Allgemeinen vorgestellt, lassen sich modifiziert auch auf die Erforschung von StraßenN in kolonialen und postkolonialen Kontexten anwenden, da es sich um ein System zur synchronen Betrachtung handelt. Besondere Aufmerksamkeit erhalten hierbei die Benennungsmotive mit Personenbezug.

Die vorliegende Arbeit knüpft an mehrere Großprojekte an, die innerhalb der letzten 28 Jahre entstanden sind. Bereits 1989 wurde an der Universität Köln unter der Leitung von Dietz Bering ein Projektentwurf vorgestellt, der sich zum Ziel setzte, die StraßenN Kölns synchron und diachron zu erforschen. Die abgesteckte Zeitspanne sollte dabei alle Epochen vom Mittelalter bis in die Neuzeit umfassen. Weitere Ziele bildeten außerdem die Etablierung eines interdisziplinären Forschungsansatzes (vgl. Bering et al. 1999: 143) und die Entwicklung eines methodischen Instrumentariums zur Analyse diachroner und synchroner StraßenN-Korpora mit der Perspektive vergleichender Studien (ebd.: 144). Die Gründlichkeit und der hohe Grad an Motivation spiegeln sich zum einen in den vier aus dem Projekt hervorgegangenen Staats- und Magisterarbeiten wider, zum anderen in der Entwicklung eines detaillierten Kategorienrasters und einer *Schritt-für-Schritt-Anleitung* zur Analyse von StraßenN, die als Ausgangspunkt für Arbeiten mit ähnlicher Zielsetzung gehandelt werden kann. Ein weiteres Beispiel für die intensive Erforschung von StraßenN auf

diachroner Ebene ist die Untersuchung der Mainzer Straßen und Örtlichkeiten durch Rita Heuser (2008), die die Sammlung, Deutung und sprach- und motivgeschichtliche Auswertung ihrer Funde in einer Dissertation präsentierte. Obwohl die Arbeit im Bezug auf kleinere Anmerkungen durchaus diskussionswürdig erscheint¹⁷, darf sie als Anknüpfung an das Kölner Großprojekt betrachtet werden und als ein Element auf dem Weg zu den von Bering et al. angestrebten vergleichenden Studien gelten. Als Teilaspekt des Überthemas *Mikrotoponymie* wird der Entstehungshintergrund der Straßen unter historischen und topographischen Gesichtspunkten beleuchtet, um den Zusammenhang zwischen Namenssammlungen und Orts- und Regionalgeschichte darzustellen (vgl. Heuser 2008: 1). Als drittes und derzeit aktuellstes Beispiel für die umfangreiche Erforschung von Toponymen dient das 2016 vorgestellte Projekt *Comparative Colonial Toponomastics (COCOTOP)* (vgl. Stolz et al. 2016). Obwohl im Vordergrund das Ziel stehe zu zeigen, inwieweit sich die formellen und semantischen Eigenschaften der *typical place names (=TOPs)* aus verschiedenen Sprachen von Kolonialmächten ähneln (vgl. Stolz et al. 2016: 2), ist es durch seinen Fokus auf Toponyme in kolonialen Kontexten für die vorliegende Arbeit ebenfalls relevant. Im Zuge ihrer bereits mehrjährigen Forschung auf diesem Feld beschrieben Thomas Stolz und Ingo H. Warnke (2015: 141 ff.) unter anderem diverse Muster zur Benennung von Toponymen in den ehemaligen *Schutzgebieten*, auf die im Verlauf der Arbeit näher eingegangen wird.

Diese drei Ansätze toponomastischer, neuzeitlicher Forschung sollen der vorliegenden Arbeit als Basis dienen.

3. Daten und Methoden

3.1 Daten

Die in dieser Arbeit verwendeten Daten bestehen vorrangig aus Hodonymen, bisweilen auch Dromonymen, die heute Teil des Stadttexsts von Bremen sind oder es in der Vergangenheit zwischen 1871 und 2015 waren. Wie bereits an anderer Stelle ausge-

¹⁷ Es ließe sich bspw. genauer untersuchen, inwieweit sich die Anwohner einer Straße tatsächlich mit dieser identifizieren (vgl. Heuser 2008: 18), oder inwiefern das Aussehen, die Anlage und die Benennung einer Straße vom Status ihrer Bewohner beeinflusst werden (vgl. ebd.: 31).

führt, schließt dies nicht Bremerhaven ein, da diese zweite Stadt des Landes Bremen erst wenige Jahrzehnte vor Beginn der aktiven Kolonialpolitik des Deutschen Kaiserreichs gegründet wurde und somit auch die StraßenN auf eine wesentlich kürzere Geschichte zurückgreifen als diejenigen der Stadt Bremen. Dies wiederum würde das spätere Gesamtbild in einer quantitativen Analyse der StraßenN verfälschen. Stattdessen werden an angebrachter Stelle die durch das Projekt *afrika-hamburg.de* bereits hinsichtlich historisch relevanter Aspekte gründlicher aufgearbeiteten StraßenN der Stadt Hamburg vergleichend und ergänzend angeführt. Da beide Städte in etwa im gleichen Zeitraum gegründet wurden – ca. 782 n. Chr. im Falle Bremens (vgl. Schwarzwälder 1995a: 22) und ca. 831 n. Chr. im Falle Hamburgs (vgl. Kleßmann 1981: 18) – umfasst auch die Entwicklung ihrer StraßenN eine ähnlich lange Zeitspanne. Es lassen sich außerdem weitere Gemeinsamkeiten aufzeigen, die das Interesse an einer vergleichenden Analyse durchaus stützen. Wie in Kapitel 1.1.1 erwähnt wurde, handelt es sich in beiden Fällen um Hafens- bzw. Handelsstädte, die – gemeinsam mit Lübeck – eine wichtige Rolle in der zunehmenden Globalisierung und der Handelsexpansion Deutschlands spielten. Im *Deutschen Bund* verfolgten sie gemeinsame Interessen, die mit dem Titel *Freie Hansestadt* einhergehen sollten. Zudem wurde sowohl Bremen als auch Hamburg – neben Lübeck und Frankfurt – mit der Veröffentlichung der *Deutschen Bundesakte* 1815 der Status *freie Stadt* gewährt (vgl. Schwarzwälder 1995b: 51). Hinzu kommt die Tatsache, dass beide Städte Heimat mehrerer kolonialer Akteure waren, wobei außerdem festgestellt werden kann, dass in einschlägigen Veröffentlichungen der Geschichtswissenschaft oftmals Bremer und Hamburger Kaufmänner genannt werden, wenn es um den ersten Kontakt mit Bewohnern späterer *Schutzgebiete* und den Abschluss so genannter *Schutzverträge* geht (vgl. Reed-Anderson 2004).

Die der Arbeit zugrunde liegenden Daten umfassen 54 Bremer StraßenN und – den Forschungsergebnissen des *afrika-hamburg.de*-Projekts folgend – 112 Hamburger StraßenN (vgl. Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen, ohne Datum). Da eine vergleichbare Vorarbeit bisher nicht geleistet wurde, ergeben sich die Bremer StraßenN aus unterschiedlichen Quellen. Hierbei werden sowohl solche verwendet, die eine umfassende Auflistung der Bremer Straßen enthalten, jedoch das Benennungsmotiv zweitrangig behandeln (vgl. Porsch 2010), als auch jene, die

weniger quantitativ als qualitativ vorgehen (vgl. Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen, ohne Datum). Als Grundlage dienten die im Zuge des Projekts *freedom roads* in Bremen gefundenen StraßenN mit mutmaßlich kolonialen Hintergründen. *Freedom roads* beschäftigt sich explizit mit kolonialen StraßenN und hat zu diesem Oberthema bisher eine Wanderausstellung sowie einen informativen Internetauftritt gestaltet, um unter anderem Rechercheergebnisse, die sich kritisch mit dem (deutschen) Kolonialismus auseinandersetzen, zusammenzutragen. Unter anderem sind unter www.freedom-roads.de die bisher als kolonial identifizierten StraßenN nach Städten geordnet, wobei keine Vollständigkeit gewährleistet wird. Nachdem zunächst mittels Stadtplänen ihre Aktualität geprüft wurde, konnten die zugehörigen Straßenakten im Staatsarchiv Bremen (im Folgenden auch *StaB*) eingesehen werden. Obwohl aus den Akten kein Benennungsmotiv hervorgeht¹⁸, geben sie doch oftmals Aufschluss über den Benennungszeitpunkt. Zusätzlich wurden aus der Durchsicht der Karteikartensammlung 3.-S.8.b. des Staatsarchivs Bremen weitere koloniale StraßenN ersichtlich, die die ursprünglich von der Initiative *freedom roads* ausgehende Liste um 39 StraßenN erweiterte und auch inzwischen umbenannte Straßen hinzufügte. Zu insgesamt 15 Straßen konnte keinerlei Archivmaterial gefunden werden. Einen besonderen Fall bildet hierbei die *Lettow-Vorbeck-Straße*, die sowohl im Zuge der Ausstellung *freedom roads* als auch in fachwissenschaftlicher Literatur (vgl. Schulz/Ebert 2016 : 370) als eine einst in Bremen existente Straße genannt wird. Zwar geht aus der Chronik von Fritz Peters (1951: Februar 1938) hervor, dass es ab Februar 1938 eine *Lettow-Vorbeck-Schule* gab, die zuvor unter dem Namen *Realgymnasium an der Kaiser-Friedrich-Straße* gelistet war, doch eine gleichnamige Straße existierte in Bremen nicht. Die einzige durch Archivmaterial nachweisbare Umbenennung der *Kaiser-Friedrich-Straße* erfolgte im Mai 1947. Bis heute trägt sie den Namen *Hermann-Böse-Straße* und das sich dort befindliche Gymnasium – die ehemalige *Lettow-Vorbeck-Schule* – den Namen *Gymnasium an der Hermann-Böse-Straße*.

Zusätzlich wurde das *Bremer Straßenlexikon* von Monika Porsch (2010) hinzugezogen, das – obschon in einigen Fällen eine ausführlichere

18 Ausnahmen bilden hier die 1930 vorgeschlagene *Hedwig-Heyl-Straße* und die zwischen 1939 und 1945 existente *Legion-Condor-Straße*, deren Benennungshintergrund in den entsprechenden Akten ausführlich geschildert wird. (vgl. StaB, Akte 3-S.8.b. Karl-Peters-Straße/Ottilie-Hoffmann-Straße und StaB, Akte 3-S.8.b. Franco-Allee)

Hintergrundrecherche wünschenswert gewesen wäre – eine umfassende Auflistung der Bremer StraßenN und oftmals auch Hinweise auf deren Benennungsmotive gibt. Im Zuge der vorliegenden Arbeit wurden alle in diesem Werk aufgeführten StraßenN untersucht, die nach einer Person benannt wurden, die kurz vor oder während der deutschen Kolonialzeit lebte und somit koloniale Handlungen getätigt haben könnte (vgl. *Nachtigalstraße*), die nach kolonialen Toponymen, d.h. bspw. nach ehemaligen *Schutzgebieten*, benannt wurden (vgl. *Togostraße*), oder die einen Begriff enthalten, der mit der Kolonialzeit in Verbindung stehen könnte (vgl. *Koprastraße*). Auf die genauen Hintergründe der einzelnen StraßenN wird, sofern bekannt, im Verlauf der Arbeit hingewiesen, bzw. im Anhang 7.1 eingegangen.

Die 54 Bremer StraßenN, die hier analysiert werden sollen, wurden anschließend in einer Tabelle geordnet und auf verschiedene Faktoren hin untersucht. Es wurde dabei festgestellt, ob die jeweilige Straße heute noch unter gleichem Namen existiert, ob eine entsprechende Akte im Staatsarchiv vorhanden ist, wann die Straße benannt wurde und wann sie gegebenenfalls umbenannt wurde, welche Namen der Straße in der Vergangenheit beigelegt wurden, sofern aus den Quellen hervorgeht, dass eine Umbenennung stattgefunden hat, welchen Hintergrund die Benennung vermutlich hat und wie der StraßenN morphologisch analysierbar ist. Um den Kontext zu erschließen, wurden die Ergebnisse, die Porsch 2010 und *freedom roads* bisher veröffentlicht haben, mit Einträgen in Akten und Lexika abgeglichen, ergänzt und bisweilen korrigiert, bzw. ein alternativer Kontext gegeben. Im Bezug auf PersonenN diente die Onlinepräsenz der *Deutschen Biographie* als Hauptquelle (vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, ohne Datum), die sowohl zeitgenössische Biographien als auch Texte aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur Verfügung stellt. Ergänzend finden sich zudem diverse Einträge im *Deutschen Kolonial-Lexikon* von Heinrich Schnee (1920, bzw. 1996). Dort sind neben zahlreichen Anmerkungen zu kolonialen Akteuren auch Hintergrundinformationen zu den oben bereits erwähnten Toponymen und Begriffen angegeben.

3.2 Methoden

Ziel der Arbeit ist es, sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte der Bremer StraßenN herauszuarbeiten, die mutmaßlich koloniale Kontexte aufweisen. Dabei sollen die Strukturen und der Aufbau der StraßenN untersucht und allgemeine Aussagen über Bremer StraßenN in kolonialen Kontexten ermöglicht werden. Die Analyse stützt sich zunächst auf aktuelle Forschungsergebnisse. Stolz/Warnke veröffentlichten 2015 den Artikel *Aspekte der kolonialen und postkolonialen Toponymie unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Kolonialismus*, in dem sie ihre Untersuchungen einer Vielzahl von Toponymen darstellen, die durch deutsche Kolonisatoren in den ehemaligen *Schutzgebieten* eingeführt wurden. Ziel ihrer Arbeit sei es, zwei unterschiedliche Realisationsformen von Toponymen zu zeigen, eine rein deutsche Form einerseits und eine Hybridform, d.h. ein Toponym, das eine nicht-deutsche Konstituente aufweist, andererseits (vgl. Stolz/Warnke 2015: 107). Diese Unterscheidung kann in untergeordneter Rolle auch hier Anwendung finden, da sie sich auf einige StraßenN übertragen lässt (vgl. *Dualaweg*). Endonyme und Exonyme bilden jeweils absolute Formen, während eine Hybridform Eigenschaften beider Begriffe vereint. Roman Stani-Fertl (2001: 17) gibt in den *Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie* folgende Definition an: „Endonym: Der Name, der in dem Gebiet verwendet wird, in dem sich das Objekt befindet, ungeachtet der Schrift, in der er geschrieben wird.“ Es handelt sich bei den Bremer StraßenN dementsprechend zunächst augenscheinlich um reine Endonyme. Das Pendant der Endonyme, die Exonyme, beschreibt die in einer bestimmten Sprache verwendeten Namen von Toponymen, die sich außerhalb des Gebiets befinden, in dem die Sprache gesprochen wird (vgl. Stani-Fertl 2001: 18). Ein exemplarisches deutsches Exonym findet sich in dem Namen *Venedig* für das italienische *Venezia*. Stolz/Warnke/Levkovych (2016) verdeutlichen in ihrem Artikel jedoch, dass es sich ebenfalls um Exonyme handelt, wenn Kolonisatoren in dem von ihnen beanspruchten Gebiet Toponyme einführen, die ihrer eigenen Sprache entstammen. Auch auf der Ebene der StraßenN finden sich für diesen Aspekt zahlreiche Beispiele. Unter anderem besteht bis heute in Windhoek ein Straßencluster, welches sich an Vogelnamen orientiert. Die Bestimmungswörter stammen nicht aus autochthonen

Sprachen, sondern aus dem Deutschen (4.a), dem Englischen (4.b) und dem Afrikaans (4.c), wobei in letztgenanntem Fall unter Umständen ein Alloendonym vorliegt¹⁹.

(4): Exonyme in Namibia

- (a) Perlhuhn Street
- (b) Osprey Street (Eisvogel)
- (c) Kelkiewyn Street (Nama-Flughuhn)

Totale Exonyme finden in der vorliegenden Arbeit keine weitere Erwähnung, da ihre Charakteristika auf keinen der analysierten StraßenN zutreffen. Hybridformen treten jedoch vereinzelt in Erscheinung (vgl. *Togostraße*).

Des Weiteren orientiert sich die Untersuchung der Bremer StraßenN an dem bereits erwähnten *Kategorienraster zur Erforschung synchroner und diachroner Straßennamenkorpora*. Der erläuternde von Bering et al. (1999) im Zuge eines Kölner Projekts veröffentlichte Text

„verfolgt das Ziel, Kriterien für die Entwicklung eines systematischen Kategorienrasters zur umfassenden – synchronen und diachronen – Erforschung von Straßennamenkorpora zu formulieren und einen allgemein nutzbaren Entwurf vorzulegen“ (ebd.: 136).

Das darin vorgestellte vollständige Kategorienraster²⁰ umfasst 4 Ebenen: die *Basisinformationen*, die *Formanalyse*, die *Bezugsanalyse* und schließlich die *Bedeutungsanalyse*. Nachdem zunächst den jeweiligen historischen Segmenten entsprechende grobe Kategorienraster entwickelt wurden, arbeitete die Forschergruppe auf das Ziel der „Entwicklung eines methodischen Instrumentariums zur Analyse diachroner und synchroner StrNkorpora mit der Perspektive vergleichender Studien“ (ebd.: 144) in Gestalt dieses Rasters hin. Bering et al. (ebd.: 146) weisen darauf hin, dass für die

19 Stolz/Warnke (im Druck) verwenden die folgende Definition: „Alloendonyms [...] are new coinings in Creole languages which have arisen locally in colonial times [...], i.e., on the one hand, these placenames are the effect of colonization but, on the other hand, they are created in and by speech-communities which are different from that of the colonizers.“

20 Eine Kopie des vollständigen Aufbaus des Kategorienrasters in seiner 1999 veröffentlichten Form befindet sich im Anhang 7.2.

Erstellung einer Datenbank zur Erforschung von StraßenN-Korpora gewisse Grundvoraussetzungen gegeben sein müssen. Dazu gehören möglichst umfassende Informationen über die topografische Lage der Straßen, Benennungs- und Tilgungsdaten²¹, die Angabe sämtlicher Bezeichnungen, die einer gegebenen Straße in ihrer Geschichte zugeschrieben wurden sowie Angaben zur Etymologie und Bedeutung der StraßenN. Diese Informationen seien wesentlicher Bestandteil historischer Straßennamenlexika. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der von Bering et al. (ebd.) kritisierte Mangel an erfüllten Anforderungen in Straßennamenlexika auch auf das bereits erwähnte *Bremer Straßenlexikon* (Porsch 2010) zutrifft.

Für die Untersuchung der StraßenN im vorliegenden Kontext können zunächst zwei relevante Faktoren festgestellt werden: *Zeit* und *Bezug*. Der Faktor *Zeit* bildet den weniger komplexen Aspekt bei der Analyse der Namen. Hier soll lediglich der Benennungszeitpunkt einer Straße ermittelt werden, sodass die Wahrscheinlichkeit, einen kolonialen Kontext vorliegen zu haben, eingeschätzt werden kann. Wie bereits beschrieben, wurden StraßenN mit kolonialen Kontexten überdurchschnittlich häufig während der Zeit des deutschen Kolonialismus und unter nationalsozialistischem Regime – durch Revisionisten – zu Propagandazwecken vergeben. Daher bilden die Zeiträume 1871 – 1919 und 1933 – 1945 die augenscheinlich interessantesten Abschnitte. Im Verlauf der Untersuchung zeigte sich jedoch, dass zum einen bereits zur Zeit der Weimarer Republik kolonialrevisionistisch motivierte Benennungen vorgenommen wurden. Zum anderen wurden bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein Namen von Personen, Orten und Ereignissen für die Benennung der Straßen verwandt, deren Kontexte nach heutigen Kenntnissen hinterfragt werden sollten. Somit ergeben sich drei grobe Unterteilungen für die Analyse der StraßenN: Benennungen während der Zeit des deutschen Kolonialismus, Benennungen nach der faktischen Abtretung der deutschen *Schutzgebiete* bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs und Benennungen, die ab 1946 vorgenommen wurden.²² Der erste Zeitabschnitt schließt für die vorliegende Arbeit die Jahre 1871 – 1883 als den Kolonialismus vorbereitende Jahre nach der Gründung des Deutschen Kaiserreichs ein.

21 Obwohl von Bering et al. (1999) nicht explizit als aussagekräftig erwähnt, wurden für die Bremer StraßenN zusätzlich Umbenennungsdaten erfasst, sofern ersichtlich.

22 Die genauen Anlegedaten der jeweiligen Straße finden sich in Kapitel 4.

Der Faktor *Bezug* stellt den komplexeren Aspekt dar. Hierunter soll untersucht werden, ob ein StraßenN, bzw. dessen Determinator einen kolonialen Hintergrund aufweist. An dieser Stelle sei angemerkt, dass eine graduelle Abstufung bei der endgültigen Beurteilung der StraßenN notwendig ist, da nicht alle kolonialen Aktivitäten dasselbe Ausmaß negativer Konsequenzen aufweisen. Diese Abstufung bildet in der vorliegenden Arbeit jedoch eine untergeordnete Rolle und darf als Ansatz für weiterführende Analysen betrachtet werden. Es soll daher lediglich bemerkt werden, dass sich die Einordnung der Determinatoren nicht in *rein kolonial* und *nicht kolonial* unterteilen lässt. Diese Schwierigkeit kann mehrere Ursachen haben. Zum einen existiert für die vorliegende Thematik keine allgemeingültige Definition, was *kolonial* ist und was nicht. Durch Otto von Bismarcks vielseitige politische Aktivitäten kann sowohl argumentiert werden, dass eine nach ihm benannte Straße einen kolonialen Kontext aufweist (er leitete als Reichskanzler die deutsche Kolonialpolitik ein), als auch dass kein solcher Kontext vorliegt (die Kolonialpolitik bildete nur einen Aspekt der bismarckschen Politik). Außerdem können koloniale StraßenN alle Namen umfassen, die sich zwar auf koloniale Akteure, Toponyme oder Begriffe beziehen, deren Benennungen jedoch einerseits nicht in einem kolonialen Kontext stehen, bzw. nicht vor dem Hintergrund kolonialer Ideologien entstanden sind, und andererseits erst nach dem faktischen Ende des deutschen Kolonialismus vergeben wurden. Beispiele hierfür finden sich in dem bereits erwähnten neuen Hamburger Stadtteil HafenCity. Unter anderem stößt man auf Namen bekannter Seefahrer, bspw. in Form der *Magellan-Terrassen*. Dieser stufenförmig angelegte Freiraum wurde im Zuge der Entwicklung der HafenCity gestaltet und nach dem portugiesischen Entdecker Fernão de Magalhães benannt. Obwohl argumentiert werden könnte, dass er die Inanspruchnahme der philippinischen Inseln durch die spanische Krone – zumindest teilweise – zu verantworten hat (vgl. Zaide 1968: 32) und somit als kolonialer Akteur deklariert werden müsste, erscheint die Erklärung der HafenCity Hamburg GmbH, die Terrassen und andere öffentliche Wege des Areals seien „nach großen Entdeckern benannt, die symbolisch für die Erkundung weltweiter Handelswege stehen (Magellan-Terrassen, Marco-Polo-Terrassen, Vasco da Gama-Platz)“ (HafenCity Hamburg GmbH, ohne Datum) durchaus plausibel. Die Interpretation, diese Benennungen zeugten von einem Wunsch nach der Wiederbelebung kolonialer

Aktivität, erschiene hingegen abwegig.

Zum anderen lassen sich Determinatoren in Ermangelung aussagekräftiger Quellen oftmals schwer einordnen. Während der Determinator des genannten Beispiels *Bismarckstraße* eindeutig zu identifizieren ist (vgl. Bremer Adressbuch 1938: »Bismarckstraße«), bietet die *Bennigsenstraße* mindestens zwei potentielle Namengeber. Einerseits könnte es sich um Rudolf von Bennigsen, einen nationalliberalen Politiker des 19. Jahrhunderts handeln (vgl. Herzfeld 1955), den auch Porsch als Namenquelle angibt (vgl. Porsch 2010: »Bennigsenstraße«), andererseits könnte die Straße auch nach dessen gleichnamigen Sohn, der seinerzeit Gouverneur *Deutsch-Neuguineas* war (vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, ohne Datum), benannt worden sein. Um sich einer korrekten Zuordnung anzunähern, kann der Benennungszeitpunkt als wichtiger Hinweis dienen. Wurde die Straße benannt, bevor die Kolonie *Deutsch-Neuguinea* gegründet wurde, liegt die Vermutung nahe, dass es sich um eine Benennung nach dem Vater handelt.

In nicht eindeutigen Fällen wird der StraßenN entsprechend gekennzeichnet, um im Zuge einer stärker qualitativ ausgerichteten Untersuchung näher bestimmt zu werden.

Durch die Kombination der beschriebenen Faktoren *Zeit* und *Bezug* ergeben sich mehrere Kategorien, die im Folgenden zusammengefasst werden sollen.

Typ A) - Straßenbenennung zwischen 1871 und 1919

- Kontext des Determinators ist kolonial

Typ B) - Straßenbenennung zwischen 1920 und 1945

- Kontext des Determinators ist kolonial

Typ C) - Straßenbenennung ab 1946

- Kontext des Determinators ist kolonial

Typ D) - Straßenbenennung zwischen 1871 und 1919

- Kontext des Determinators ist nicht kolonial

Typ E) - Straßenbenennung zwischen 1920 und 1945

- Kontext des Determinators ist nicht kolonial

Typ F) - Straßenbenennung ab 1946

- Kontext des Determinators ist nicht kolonial

Es könnte argumentiert werden, dass *Typ E* und *Typ F* für die vorliegende Arbeit nicht von Bedeutung seien. Sie werden jedoch an gegebener Stelle zur Verdeutlichung von Zweifelsfällen, die nicht eindeutig analysiert werden können, eingesetzt.

4. Quantitative und morphologische Analyse

Wie bereits erwähnt, wurde zunächst das Bremer Straßenlexikon (Porsch 2010) systematisch bearbeitet, da es oftmals Kurzbiografien der Namengeber bietet, ob- schon in Einzelfällen die Eindeutigkeit der Namensherkunft nicht erwiesen scheint. Auf diesen Aspekt wird im Anhang 7.1 im Zusammenhang mit einzelnen Kontexterläuterungen detaillierter eingegangen (vgl. bspw. *Bennigsenstraße*). Anhand der von Porsch erfassten Lebensdaten wurde eine erste Vorauswahl potentiell kolonialer Straßen getroffen. Es wurden alle Straßen, die nach Personen benannt wurden, die während der Zeit des deutschen Kolonialismus volljährig waren oder das Alter der Volljährigkeit erreichten, sodass ein aktives Engagement in der Kolonialpolitik oder ihr zuarbeitenden Bereichen möglich gewesen wäre, grundsätzlich eingeschlossen. Hinzu kamen Personen, die innerhalb des Zeitraums 1813 – 1871 - den Jahrzehnten nach der Vorherrschaft Napoleon Bonapartes, in denen die Nationalstaatlichkeit das gemeinsame Ziel wurde (vgl. Nipperdey 199: 82 ff.) - diese Kriterien dahingehend erfüllten, dass sie als *Wegbereiter* eingestuft werden könnten, die mit ihrer jeweiligen Tätigkeit den späteren Kolonialismus unterstützten. Schließlich, da aus der Fachliteratur bereits hervorging, dass koloniale Akteure ihre Aktivität mit der vertraglichen Abtretung der *Schutzgebiete* keineswegs einstellten (vgl. Scharfenort 2016: 77ff.), wurden Personen überprüft, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Versailler Vertrags rechtlich gesehen zu jung waren, um die Kolonialpolitik aktiv zu unterstützen, die jedoch innerhalb der folgenden Jahrzehnte bis einschließlich 1945 potentielle Kolonialrevisionisten wurden. Anhand der Biografien diverser Kolonisten und Kolonialisten (vgl. Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen, Historische Kommission bei der Bayerischen

Akademie der Wissenschaften, Banse 1933, Schnee 1996) ist erkennbar, dass bestimmte Berufsgruppen und Tätigkeitsfelder einen ersten Hinweis auf den Grad der Aktivität im Zusammenhang mit der deutschen Kolonialpolitik geben. Bezeichnungen wie „Afrikaforscher“ (vgl. Schnee 1996: »Nachtigal«), „Forschungsreisender“ (vgl. Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen, ohne Datum) oder „Ethnologe“ (vgl. Schnee 1996: »Finsch«) verweisen nicht selten auch auf koloniale Aktivitäten. Ergänzende Informationen über die nachweisbare Unterstützung des Kolonialismus der einzelnen Akteure finden sich im Anhang 7.1. Durch die Verwendung solcher biografischer Quellen, die gewöhnlich nach dem Ableben einer Person publiziert wurden, soll gewährleistet werden, dass die *erinnerungswürdigste* Tätigkeit einer Person beschrieben wird. So ist zwar belegbar, dass Carl Peters das Oberlehrerexamen abschloss (vgl. Bruns 2001), in Artikeln über seine Person wird jedoch üblicherweise auf sein Wirken als Kolonialpolitiker (vgl. Gummich/Hilt 2017) oder Afrikaforscher hingewiesen (vgl. Gerling 2010), nicht auf pädagogische Qualifikationen. Hinzu kommen schließlich solche Namengeber, die die genannten Kriterien zwar nicht erfüllen, jedoch nachweislich einen kolonialen Kontext aufweisen. Auf ihre spezielle Position wird in Anhang 7.1 genauer eingegangen (vgl. *Columbusstraße, Nettelbeckstraße*).

Da durch diese Vorgehensweise eine Vielzahl Biografien untersucht werden musste, soll an dieser Stelle betont werden, dass die vorliegende Arbeit keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Unfehlbarkeit erhebt.

Neben den PersonenN treten unterschiedliche weitere Namenarten als Determinatoren in Erscheinung, darunter Toponyme (OrtsN), Ergonyme (Produkt-, bzw. ErzeugnisN) und Phytonyme (PflanzenN). Um den Kontext dieser Namen als kolonial einstufen zu können, wurden im Wesentlichen zwei Fragen formuliert: *Wann wurde die entsprechende Straße benannt?* und *Ist es möglich, dass der Determinator auf einen kolonialen Kontext hinweist?*. Wie bereits für die PersonenN beschrieben, wurde auch die Analyse der anderen EigenN zunächst durch die Eingrenzung des relevanten Benennungszeitraums beschränkt. In diesem Fall liegt der Fokus jedoch auf der Zeit ab 1871, also der Zeit der Gründung des Deutschen Kaiserreichs, während dessen Bestehen die deutsche Kolonialpolitik ihren Höhepunkt erreichte. Diese Einschränkung würde in Fällen aufgehoben, in denen die

zweite Frage mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit positiv beantwortet werden kann. Handelt es sich um einen Determinator, der einen kolonialen Kontext aufweist, wird der StraßenN grundsätzlich in die Analyse einbezogen. Ein Beispiel hierfür wäre eine *Togostraße*²³, die ihren Namen vor der Einrichtung der gleichnamigen deutschen Kolonie erhielt. Ein denkbarer Hintergrund wäre die Benennung der Straße durch die Initiative eines in Überseegebieten aktiven Kaufmanns, bspw. eines Herrn Vietors, der bereits 1856 eine Niederlassung des Bremer Handelshauses Friedrich M. Vietor Söhne in Togo errichtete (vgl. Reed-Anderon 2004) und somit die Vorarbeit einer späteren Koloniegründung leistete. Selbst wenn zum Zeitpunkt der Benennung der Straße noch keine offiziellen deutschen Kolonien existierten, müsste diese Straße Gegenstand der Analyse sein, da ihr Kontext dennoch kolonial wäre. Dieses Szenario ist allerdings hypothetisch und trifft nicht auf die StraßenN Bremens zu.²⁴

Bei der Auswertung der einschlägigen Überlieferung im Staatsarchiv Bremen wurde festgestellt, dass eine einheitliche Vorgehensweise bei der Erstellung einer Straßenakte nicht grundsätzlich gegeben war, sowohl auf inhaltlicher als auch auf formaler Ebene. Während die zuständigen Beamten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorrangig darauf bedacht waren, die Anträge auf Neuanlegung und Benennung einer Straße sowie die Daten und Berechtigungsargumente der Antragsteller zu dokumentieren, finden sich aus der Zeit des Nationalsozialismus außerdem propagandistische Dokumente über die Benennungsmotive. In der Akte der *Franco-Allee* heißt es unter anderem:

„Der regierende Bürgermeister SA.-Gruppenführer Böhmcker hat, wie das Bremische Staatsamt mitteilt, auf Anregung der Reichsregierung verfügt, daß aus Anlaß der Rückkehr der Legion Condor aus Spanien ab heute, dem Tag der großen Parade der Legion vor dem Führer, folgende Straßen umbenannt werden:

1. Die Parkallee vom Tunnel bis zum Stern in Franco-Allee,

23 Windhuk galt als „der Hauptort des Schutzgebietes Deutsch-Südwestafrika“ (Dove 1996: »Windhuk«).

24 Die Bremer *Togostraße* wurde 1924/25 angelegt und benannt (vgl. StaB, Akte 3-S.8.b. Togostraße).

2. Die Caprivistraße und die Parkstraße in Legion-Condor-Straße.
3. Der Stern in Spanischer Platz.

Die Namen dieser Straßen und des Platzes werden eine stete Erinnerung sein an die opfervollen Kämpfe tapferer Legionäre auf spanischem Boden und eine ständige Mahnung, das menschen- und völkerverderbene [sic] Wirken des Bolschewismus an jedem Ort und zu jeder Zeit zu bekämpfen“ (StaB, Akte 3-S.8.b.Franco-Allee).

Auch die topografische Lage einer Straße kann für die Erschließung des Kontextes relevant sein. Einen Aspekt umfasst dabei der Begriff *Clusterbenennung*. Hierunter wird in der Fachwissenschaft die Benennung benachbarter Straßen nach einem bestimmten Thema verstanden. Befindet sich eine *Adlerstraße* in der Nachbarschaft einer *Geierstraße* und einer *Falkenstraße*, kann begründet vermutet werden, dass es sich um eine Clusterbenennung handelt, die auf Vogelnamen basiert. Befindet sich die *Adlerstraße* hingegen in einem Areal, in dem auch die *Illisstraße* und die *Eberstraße* angelegt sind, könnte das übergeordnete Thema zwar *Tiere* sein, eine genauere Untersuchung (die grundsätzlich bei jedem Fund vollzogen werden sollte) ist jedoch unumgänglich. Tatsächlich kann in diesem speziellen Fall bereits unter geringem Rechercheaufwand schnell erkannt werden, dass es sich vermutlich um Schiffe der deutschen Kaiserlichen Marine handelt (vgl. Gröner 2010: 53f.). Eindeutiger liegt der Fall, wenn sich die *Adlerstraße* in unmittelbarer Nähe zu einer *Kaiser-Wilhelm-Straße* oder einer *Dualastraße* befindet. Aussagekräftig ist dabei die unmittelbare Nähe zueinander. Auf Stadtplänen Hamburgs befinden sich zwar sowohl die *Kaiser-Wilhelm-Straße* als auch die *Adlerstraße* in der inneren Stadt, jedoch sind die anliegenden Straßen der *Adlerstraße* ebenfalls nach Vögeln benannt (*Wachtelstraße*, *Pfauenweg*, *Kranichweg*), weswegen die Vermutung nahe liegt, dass es sich um eine Clusterbenennung nach Muster des ersten Falls handelt. Eine tatsächlich kolonialrevisionistisch motivierte Clusterbenennung existiert bis heute in dem Stadtteil Bremen-Häfen. Dort wurden im April 1927 die *Otavistraße*, die *Südweststraße*, die *Waterbergstraße* und die *Karibibstraße* (nicht mehr existent) aneinander angrenzend angelegt. Zuvor waren im selben Areal bereits die

Windhukstraße und die *Togostraße* entstanden.²⁵

Angelehnt an Bering et al. (1999: 147) wurden während der Analyse unterschiedliche Kategorien herausgearbeitet, die für ein umfassendes Verständnis und die motivgeschichtliche Einordnung der StraßenN notwendig sind. Im Folgenden wird jedoch ein weniger komplexes Vorgehen gewählt, da sich einige der durch das Kölner Großprojekt herausgearbeiteten Eigenschaften durch die Vorgabe „Bremer StraßenN in kolonialen Kontexten“ erübrigen. Dies trifft bspw. auf den Aspekt „historische Tiefe“ zu, da ein stark begrenzter Zeitraum von ca. 100 Jahren gegeben ist. Andere Aspekte sind zwar gegeben, wirken sich jedoch nicht auf die vorliegende Analyse aus. Hierzu gehört das den *Basisinformationen (Ebene A*, vgl. Kapitel 3.2) zugeordnete Kriterium „andere Bezeichnungen“ (vgl. Bering et al. 1999: 148). Obwohl entsprechende Informationen in mehreren Fällen auch für die Bremer StraßenN vorliegen, sind sie für die Beantwortung der Forschungsfrage nicht relevant. Der Vollständigkeit halber finden sie jedoch im Anhang 7.1 Erwähnung.

Wie an den beschriebenen Fällen deutlich gemacht wurde, ist eine genaue Zuordnung der StraßenN problematisch, sofern keine eindeutigen Schriftzeugnisse über den Benennungshintergrund Auskunft geben. Für insgesamt 13 der 54 StraßenN liegt dem Staatsarchiv Bremen keine Straßenakte vor. Die den identifizierten Typen folgende Einordnung basiert in nicht wenigen Fällen auf Interpretationen, die zwar begründet, jedoch nicht unfehlbar sind. Da das Benennungsmotiv eine untergeordnete Rolle bei der Anlegung von Straßen spielte und oftmals nicht schriftlich dokumentiert wurde, trifft diese Schwierigkeit auf eine Vielzahl der Funde zu. Vorrangig ist die korrekte Einordnung von anthroponymbasierten StraßenN diffizil, da die meisten kolonialen Akteure nicht ausschließlich für ihre Aktivität in direkter Verbindung mit den deutschen *Schutzgebieten* geehrt wurden. Dennoch soll im Folgenden eine Analyse auf quantitativer und morphologischer Ebene vorgenommen werden.

Im Folgenden werden die Bremer StraßenN mit kolonialen Kontexten in mehreren Tabellen dargestellt. Hierbei wird im Regelfall nicht thematisiert, weshalb sie als koloniale StraßenN eingestuft werden können. Der jeweilige Kontext eines StraßenN findet sich in dem der Arbeit angehängten alphabetischen Straßennamenverzeichnis. Bei der ersten Untersuchung der StraßenN, wie sie oben beschrieben wurde,

²⁵ Der *Togoplatz* hingegen ist zum ersten Mal im Bremer Adressbuch von 1941 gelistet.

entsprachen insgesamt 54 StraßenN den Kriterien dahingehend, dass ein kolonialer Kontext zu vermuten war. Die Liste dieser StraßenN setzt sich wie folgt zusammen:

Bennigsenstraße, Bismarckstraße, Bremerhavener Heerstraße, Bremerhavener Straße, Caprivistraße, Coloniestraße, Columbusstraße, Crüsemannallee, Dualaweg, Friedrich-Wilhelm-Straße, Gerhard-Rohlf's-Straße, Germaniastraße, Graf-Waldersee-Straße, H.-H.--Meier-Allee, Hamburger Straße, Hedwig-Heyl-Straße, Heimatstraße, Helgolander Straße, Helgolandweg, Kaiser-Friedrich-Straße, Kaiser-Wilhelm-Platz, Kaiserstraße, Kamerunstraße, Kapitän-König-Weg, Karibibstraße, Karl-Peters-Straße, König-Albert-Straße, Koprastraße, Kribiweg, Kronprinzenstraße, Lettow-Vorbeck-Straße, Leutweinplatz, Leutweinstraße, Lloyd Passage, Lloydhof, Lloydstraße, Lüderitzstraße, Nachtigalstraße, Nettelbeckstraße, Neue Bismarckstraße, Otavistraße, Otto-Finsch-Straße, Palmenstraße, Stresemannstraße, Südweststraße, Togoplatz, Togostraße, Vietorstraße, Vogelsangstraße, Waterbergstraße, Windhukstraße, Wissmannstraße.

Für die Analyse der StraßenN ergibt sich zunächst ein prototypisches Muster, das die bereits erwähnten Konstituenten Klassifikator und Determinator vereint. Angelehnt an Stolz/Warnke (2015: 136) kann das folgende Konstruktionsmuster als prototypisch für deutsche StraßenN betrachtet werden: [_{determinator} _{klassifikator}]mikrotoponym. Wie bereits in Kapitel 1.2.2 erläutert, lässt sich grundsätzlich feststellen, dass deutsche StraßenN mehrgliedrig aufgebaut sind, wobei die rechtsköpfige Konstruktion für Bremer StraßenN mit kolonialen Kontexten als prototypisch angesehen werden darf. Sie gilt für den Datensatz der Bremer StraßenN ausnahmslos. Beispiele außerhalb kolonialer Kontexte zeigen, dass grundsätzlich linksköpfige Konstruktionen existieren.²⁶ Es darf allerdings vermutet werden, dass sie eine Minderheit bilden und lediglich durch die Anpassung der Variablen als prototypisch gelten. Dies wäre der Fall bei einer Analyse der StraßenN der DDR, die sich am russischen Benennungsmuster orientierten (vgl. Heuser 2008: 558).

²⁶ Ob linksköpfige Konstruktionen für die Benennung von StraßenN mit kolonialen Kontexten relevant sind, kann an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden. Anhand des Datensatzes der Bremer StraßenN kann sie nicht nachgewiesen werden.

Es lässt sich also zusammenfassen, dass, wie auch von Stolz/Warnke (2015: 135) im Bereich der kolonialen und postkolonialen Toponymie ausgeführt, eine binäre Struktur den Regelfall bildet. Auch Heuser (2008: 557) merkt an, dass einer jüngeren Namensschicht zugehörige StraßenN üblicherweise aus Komposita gebildet werden. Wie bereits erwähnt, besteht diese zweiteilige Komposition aus einem Determinator und einem Klassifikator. Da anhand der Klassifikatoren nicht belegt werden kann, ob ein StraßenN über einen kolonialen Kontext verfügt, orientieren sich die Gruppierungen der Straßen an den Determinatoren und den Namenklassen, denen sie zuzuordnen sind. Sie geben einen Hinweis auf das Benennungsmotiv. Die Bestimmung der Namenklassen lässt sich auf die Ausführungen von Brendler/Brendler (2004) sowie Nübling et al. (2012) zurückführen. Es wird dabei versucht, die von Brendler (2004: 86) beschriebenen Fehler der Vereinfachung, bzw. der Überschätzung von Klassifikationsgrenzen zu vermeiden, indem eine grobe Klassifikation nach Nübling et al. (2012: 100) angewandt wird. Durch diese Vorgehensweise soll eine Definition so weit wie nötig vollzogen werden, ohne eine „unwirkliche Perfektion“ (Brendler 2004: 86) zu erreichen. Dies umfasst zwar die Zuordnung der PersonenN zu den Anthroponymen, jedoch nicht die Bering et al. (1999: 148) entsprechenden Subklassifikationen. Sie sind für die vorliegende Arbeit weniger relevant, sollten jedoch unbedingt in weiterführenden Untersuchungen aufgegriffen werden, um eventuell typische Benennungscharakteristika im Vergleich mit Analysen der StraßenN anderer Städte und Regionen erkennen zu können. Die Konstruktionsmuster orientieren sich wesentlich an den von Stolz/Warnke (2015: 135 ff.) vorgestellten Mustern zur Analyse von Kolonialtoponymen, die aus rein europäischen Elementen bestehen.

Die Determinatoren der analysierten StraßenN umfassen sechs Namenklassen: Anthroponyme (PersonenN), Toponyme (OrtsN), Ergonyme (Produkt-, bzw. ErzeugnisN), Ethnonyme (PersonengruppenN) und Phytonyme (PflanzenN). Hinzu kommen zwei Determinatoren, die nicht eindeutig einer Namenklasse zugeordnet werden können: Sowohl der Determinator der *Coloniestraße* als auch der der *Heimatstraße* weisen mehrere appellativische Charakteristika auf, die eine eindeutige Bestimmung erschweren.

Zunächst sollen jedoch die Klassifikatoren näher betrachtet werden, da sie den Kopf eines StraßenNs bilden. Bei der Analyse der Klassifikatoren der Bremer StraßenN fällt eine geringe Variation auf. Die unterschiedlichen Straßentypen verteilen sich wie folgt:

Tabelle 1: Verteilung der Klassifikatoren

Klassifikator	Summe
Straße	41
Weg	4
Platz	3
Allee	2
Heerstraße	1
Hof	1
Passage	1

Die Unterscheidung zwischen *-straße* und *-heerstraße* ergibt sich aus der Tatsache, dass das Kompositionsglied *-heer-* bei der Konstruktion von StraßenN grundsätzlich Teil des Kopfes ist. Gestützt wird dieses Vorgehen durch die standardisierte Trennung des Determinators und des Klassifikators *Heerstraße* auf Straßenschildern durch ein Leerzeichen und die historische Herleitung des Begriffs²⁷. Es lässt sich feststellen, dass der Klassifikator *Straße* für 42 von 54 StraßenN und somit in 77% der Fälle gewählt wurde. *Heerstraße* und *Passage* ähneln zwar baulich der *Straße*, bilden in der vorliegenden Analyse jedoch Einzelbelege. Dies lässt sich dadurch erklären, dass *Straße* grundsätzlich als unmarkierter Straßentypus gesehen wird. Diese These wird unter anderem durch die Verwendung des Begriffs *Straße* als Oberbegriff für alle Straßenarten im *BremLStrG* gestützt. Aus der scheinbaren Unmarkiertheit des Begriffs *Straße* heraus erklärt sich auch seine überwiegende Verwendung als Klassifikator. Gleiches kann für das Wort *Platz* (und das entsprechende Hapax *Hof*) vermutet werden, soll jedoch mangels aussagekräftiger Zahlen nicht näher thematisiert werden.

Die analysierten Namenklassen der Determinatoren bedienen sechs, bzw. sieben definierte Subklassen des übergeordneten Begriffs *Geonyme*, wobei die Bestimmungswörter *Colonie* und *Heimat* sich lediglich als Abionyme (vgl. Brendler 2004: 43) klassifizieren ließen. Diese Einordnung ist jedoch kritikwürdig, da die

²⁷ Maxwell Lays Ausführungen über Straßengeschichte (1994: 24, 111ff.) lassen vermuten, dass der Begriff *Heerstraße* als Synonym zu *Militärstraße* verwendet werden kann und als eigenständiger Klassifikator besonders breite und gerade Straßen bezeichnet.

Abionyme der Definition Brendlers folgend weiterführend in Anthroponyme, Zoonyme und Phytonyme zu unterteilen sind (ebd.), jedoch keine dieser Klassen zutreffend zu sein scheint. Denkbar wäre die Eröffnung einer eigenen Namenklasse für Konstrukte, fraglich ist jedoch, ob sich der nach üblichem Muster naheliegende Begriff *Konstruktnamen* in der Fachliteratur durchsetzen kann. Brüning (1996: 57) stellt den Begriff *EigenN* den *Eigenschaftsausdrücken* anhand eines Beispiels von Ziff (1960: 102, nach Brüning 1996: 57) gegenüber und erläutert: „Eigenschaftsausdrücke treffen auf etwas zu, weil es bestimmte Eigenschaften hat“ (ebd.). Dieser Ansatz einer Definition trifft auf die erwähnten Determinatoren zu. Auch unter Einbeziehung dieses hypothetischen Begriffs ergibt sich eine numerisch belegbare eindeutige Tendenz zur Verwendung von Anthroponymen, gefolgt von Toponymen und Ergonymen (Tabelle 2). Obwohl die Phytonyme zahlenmäßig nach den Ergonymen genannt werden müssten und Zoonyme in dem vorliegenden Datensatz nicht vorkommen, ist insgesamt festzustellen, dass die Klasse der Bionyme stärker vertreten ist (Tabelle 2). Werden die oben beschriebenen Sonderfälle *Colonie* und *Heimat* den Abionymen zugeordnet, entsprechen etwa 63% der 54 Determinatoren einer den Bionymen untergeordneten Klasse.

Tabelle 2: Determinatoren in Sub- und Oberklassen

Subklasse	Anzahl	Oberklasse	Summe
Anthroponyme	32	Bionyme	34
Ethnonyme	1		
Phytonyme	1		
Toponyme	14	Abionyme	20
Ergonyme	4		
Sonderfälle	2		

Anhand dieser Aufstellungen lässt sich eine weitere Parallele zu den Ausführungen von Stolz/Warnke (2015) erkennen. Sie stellen fest, dass „[d]er numerisch bei weitem überwiegende Fall [...] auf einem Konstruktionsmuster, bei dem die linke Leerstelle durch einen Eigennamen (z.B. Personennamen) besetzt wird“ basiert (ebd.: 144). Auf die Bremer StraßenN übertragen findet sich lediglich ein Beispiel, dessen linke Leerstelle nicht ausschließlich von einem EigenN ausgefüllt wird. Die *Neue Bismarckstraße* enthält neben einem anthroponymischen Glied zusätzlich ein

„kongruierendes adjektivisches Attribut“ (ebd.) als Konstituente der linken Leerstelle. Im Zuge der Erläuterung von Tabelle 3 wird auf diesen Sonderfall näher eingegangen.

Tabelle 3: Bremer StraßenN mit anthroponymischen Determinatoren

StraßenN	Einordnung	Konstruktionsmuster
Andreestraße	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Bennigsenstraße* ²⁸	Typ C oder Typ F	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Bismarckstraße*	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Caprivistraße*	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Columbusstraße*	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Crüsemannallee	Typ C	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Friedrich-Wilhelm-Straße	Typ A	[{N _{vorname} -N _{vorname} } name-N _{geographisch}]toponym
Gerhard-Rohlf's-Straße	Typ A	[{N _{vorname} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Germaniastraße	Typ A oder Typ D	[N _{anthroponym} -N _{geographisch}]toponym
Graf-Waldersee-Straße*	Typ A	[{N _{titel} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
H.-H.-Meier-Allee	Typ C	[{N _{vorname} -N _{vorname} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Hedwig-Heyl-Straße	Typ C	[{N _{vorname} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Kaiser-Friedrich-Straße*	Typ A	[{N _{titel} -N _{personennamen} } name]-N _{geographisch}]toponym
Kaiser-Wilhelm-Platz*	Typ A	[{N _{titel} -N _{personennamen} } name]-N _{geographisch}]toponym
Kaiserstraße	Typ A	[N _{titel} -N _{geographisch}]toponym
Kapitän-Dallmann-Straße	Typ B	[{N _{titel} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Kapitän-König-Weg	Typ C oder Typ F	[{N _{titel} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Karl-Peters-Straße	Typ C	[{N _{vorname} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
König-Albert-Straße	Typ D	[{N _{titel} -N _{personennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Kronprinzenstraße*	Typ D	[N _{titel} -N _{geographisch}]toponym
Lettow-Vorbeck-Straße	-	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Leutweinplatz	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Leutweinstraße	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Lüderitzstraße	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Nachtigalstraße	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Nettelbeckstraße*	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Neue Bismarckstraße*	Typ B	[ADJ N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Otto-Finsch-Straße	Typ C	[{N _{vorname} -N _{familiennamen} } name-N _{geographisch}]toponym
Stresemannstraße*	Typ C	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym

²⁸ Zu den mit einem * gekennzeichneten StraßenN findet sich ein Pendant in der Hansestadt Hamburg. Dabei können Abweichungen (bspw. der Schreibung, des Klassifikators etc.) auftreten: *Columbusstraße* (Bremen) vs. *Kolumbusstraße* (Hamburg), *Helgolander Straße* (Bremen) vs. *Helgoländer Allee* (Hamburg).

Vietorstraße	Typ B	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Vogelsangstraße	Typ B	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym
Wissmannstraße*	Typ A	[N _{familiennamen} -N _{geographisch}]toponym

Zunächst sei angemerkt, wie in Kapitel 3.1 bereits beschrieben, dass die *Lettow-Vorbeck-Straße* in Bremen scheinbar nicht existierte, weswegen zwar ein Konstruktionsmuster erstellt, jedoch keine Einordnung vollzogen werden konnte. Da das *StAB* aus naheliegenden Gründen nicht über eine entsprechende Straßenakte verfügt, liegen auch keine für die Einordnung notwendigen Daten die Anlegung betreffend vor. In Ermangelung der Quelle dieser scheinbaren Fehlüberlieferung, bleibt die *Lettow-Vorbeck-Straße* vorerst als Bestandteil der Tabelle erhalten, wird jedoch nicht in die zahlenbasierte Wertung aufgenommen. Es ergibt sich somit eine Summe von 31 StraßenN, die über einen anthroponymischen Determinator verfügen. Obwohl es sich in 16 Fällen um Benennungen handelt, die durch die Verwendung eines FamilienN wenig Aufschluss über die namengebende Person geben, kann durch entsprechende Recherche festgestellt werden, dass es sich in insgesamt 30, bzw. 29 Fällen um einen männlichen Namengeber handelt. Eine eindeutige Ausnahme bildet die *Hedwig-Heyl-Straße*. Im Falle der *Germaniastraße* ließen sich sogar Argumente gegen eine Einordnung als Anthroponym finden. Folgt man jedoch der Argumentation, dass die Straße möglicherweise nach der personifizierten Germania benannt ist, die im 19. Jahrhundert den wachsenden Nationalismus symbolisierte (vgl. Brandt 2010: 207, Geulen 2007: 83), ist eine Klassifikation des Determinators *Germania* als feminines Anthroponym gerechtfertigt. Die Begründung der jeweiligen Einordnungen nach den in Kapitel 3.2 vorgestellten Typen A bis F kann en détail dem Straßennamenverzeichnis entnommen werden. Für die Mehrheit der untersuchten StraßenN mit anthroponymischem Determinator kann festgestellt werden, dass die Straßenbenennung, bzw. -anlegung zwischen 1871 und 1919 stattfand und der Kontext des Determinators als kolonial gewertet werden kann (*Typ A*). Zweifelsfälle – bspw. die *Bennigsenstraße* – ergeben sich grundsätzlich aus der unzulänglichen Quellenlage das Benennungsmotiv betreffend, nicht jedoch durch eine Ungewissheit über den Zeitpunkt der Anlegung einer Straße. Ebenfalls naheliegend sind StraßenN, die den *Typen B* und *C* zugeordnet werden können, da sie die mit *Typ A* eröffnete Klasse der StraßenN mit kolonialen Kontexten vervollständigen. In dem Bereich der

anthroponymischen Determinatoren ist *Typ C* stärker vertreten als *Typ B*. Dies bedeutet, dass während der deutlicher kolonialrevisionistisch geprägten Periode nach Abschluss des Versailler Vertrags und bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs augenscheinlich weniger Bremer Straßen nach kolonialen Akteuren benannt wurden als in der Zeit ab 1945. Jedoch sind die StraßenN, deren Benennung in die Zeit des Kolonialrevisionismus fällt, eindeutiger als kolonial einzustufen. Dies kann anhand des Fehlens von *Typ E* in der Spalte *Einordnung* abgelesen werden. Zweifel darüber, ob eine Benennung aus dieser Zeit einen kolonialen Kontext aufweist, bestehen gegenüber keiner der untersuchten Straßen. Der Hintergrund der *Bennigsenstraße* sowie der *Kapitän-König-Straße* konnte hingegen nicht abschließend geklärt werden. Eine Erläuterung, weshalb ein kolonialer Kontext vermutet werden kann, findet sich im angehängten Straßennamenverzeichnis.

Die Konstruktionsmuster sind, wie bereits erwähnt, ausschließlich rechtsköpfig. Die Klassifikatoren werden Stolz/Warnke (2015: 136) folgend als $N_{\text{geographisch}}$ beschrieben, um zu verdeutlichen, dass es sich ausschließlich um Geo-Klassifikatoren handelt. Während sie für die Ebene der Makrotoponymie feststellen, „dass die Reihenbildung bei den Füllern der Leerstelle der Variable N im kolonialen Kontext sehr ausgeprägt ist“ (ebd.), konnte im Bereich der Bremer StraßenN bereits erkannt werden, dass sie sogar eine Quote von 100% erfüllt. Die rechte Leerstelle wird dabei überwiegend durch den Klassifikator *Straße* besetzt. Eine eindeutige Tendenz, ob ein Determinator prototypisch ein- oder mehrgliedrig ist, kann nicht festgestellt werden. Sowohl die eingliedrige Konstruktion, bei der üblicherweise ein FamilienN den Determinator stellt, als auch die Verwendung einer mehrgliedrigen Konstruktion findet sich typenübergreifend und kann somit nicht einem bestimmten Zeitabschnitt zugeordnet werden. Konstant ist hingegen die Bildung eines Bindestrichkompositums bei der Verwendung eines mehrgliedrigen Determinators. Die Klassifizierung der einzelnen Komponenten eines Determinators fällt unterschiedlich aus. Möglich sind sowohl Konstruktionen, die einen Titel (bspw. *Kapitän* oder *König*) beinhalten als auch den FamilienN ergänzende Vornamen. Letztere können ausgeschrieben (vgl. *Otto-Finsch-Straße*) oder auf den initialen Buchstaben verkürzt werden (vgl. *H.-H.-Meier-Allee*). Einen Sonderfall bildet im vorliegenden Datensatz die eingangs erwähnte *Neue Bismarckstraße*. Stolz/Warnke (2015: 142) führen aus, dass die von ihnen

analysierten adjektivischen Stämme der Kolonialtoponyme nicht in Verbindung mit GewässerN oder GebirgsN auftreten. Gleiches kann für die kolonialen StraßenN, bzw. für StraßenN allgemein vermutet werden (vgl. *Neue Konsulnstraße* in Bremen; *Neue Feldhofe* in Hamburg). An dieser Stelle sei angemerkt, dass Determinatoren von StraßenN außerdem mehrere attributive Adjektive beinhalten können (vgl. *Neue Große Bergstraße* in Hamburg). Im Datensatz der Bremer StraßenN mit kolonialen Kontexten befindet sich jedoch nur das genannte Beispiel, sodass hier keine allgemeingültigen Aussagen getroffen werden können.

Im Gegensatz zu den StraßenN in Tabelle 3 scheint bei den Benennungen mit toponymischen Determinatoren (Tabelle 4) ein bestimmter Einordnungstyp zu überwiegen. Neun, bzw. zehn der 14 untersuchten StraßenN lassen sich dem Zeitraum des Kolonialrevisionismus zuweisen und bis auf eine Ausnahme kann in jedem Fall ein eindeutig kolonialer Kontext ermittelt werden.

Tabelle 4: Bremer StraßenN mit toponymischen Determinatoren

StraßenN	Einordnung	Konstruktionsmuster
Bremerhavener Heerstraße	Typ B oder Typ E	[N _{toponym} N _{geographisch}] _{toponym}
Bremerhavener Straße	Typ A oder Typ D	[N _{toponym} N _{geographisch}] _{toponym}
Hamburger Straße*	Typ A	[N _{toponym} N _{geographisch}] _{toponym}
Helgolander Straße*	Typ A	[N _{toponym} N _{geographisch}] _{toponym}
Helgolandweg*	Typ C	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Kamerunstraße*	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Karibibstraße	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Kribiweg	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Otavistraße*	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Südweststraße*	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Togoplatz	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Togostraße	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Waterbergstraße	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Windhukstraße*	Typ B	[N _{toponym} -N _{geographisch}] _{toponym}

Lediglich der Determinator *Bremerhaven* lässt eine klare Deutung nicht zu. Zwar ließe sich argumentieren, dass Bremerhaven vor der Kolonialzeit entstand, jedoch mit dem Ziel, Seefahrt und somit auch Expeditionen zu unterstützen²⁹. Diese

29 Von hier aus wurden deutsche Soldaten zur Niederschlagung des Boxeraufstandes entsandt; hier

Auslegung zöge eine Einordnung des Kontextes als kolonial nach sich. Andererseits könnten die Benennungen auch schlicht eine späte Ehrung des für die Hansestadt Bremen wichtigen Hafens sein, die zufällig erst zur Zeit kolonialer, bzw. kolonialrevisionistischer Aktivität vorgenommen wurde. Eine andere Situation findet sich bei der Betrachtung der *Hamburger Straße*. Selbstverständlich könnte ebenso argumentiert werden, dass es sich um eine Benennung handelt, die willkürlich kurz nach der Errichtung großer deutscher *Schutzgebiete* vergeben wurde. Allerdings blickten Bremen und Hamburg zu diesem Zeitpunkt bereits auf eine jahrhundertalte gemeinsame Vergangenheit zurück. Es liegt daher nahe, dass es einen bestimmten Anreiz gab, diesen Zeitpunkt für eine Widmung in Form eines StraßenN zu wählen. Wie in Kapitel 1.1.1 dargestellt, kann fundiert argumentiert werden, dass dies höchstwahrscheinlich die koloniale Aktivität des Deutschen Kaiserreichs betraf.

Interessant ist jedoch vor allem die nähere Betrachtung der anderen Determinatoren. Die als Typ B klassifizierten StraßenN weisen geschlossen und ausschließlich Toponyme der ehemaligen deutschen Kolonien in Afrika auf. Dabei kann es sich sowohl um den Namen eines ganzen Gebiets (vgl. *Kamerunstraße*) als auch um die Bezeichnung eines einzelnen Oikonoms, bzw. SiedlungsN (vgl. *Karibibstraße*) handeln. Dieser Befund stützt in hohem Maße die von Mamzer et al. zusammengetragenen Nachweise über kolonialrevisionistische Einstellungen in Bremen nach der Abtretung der deutschen Kolonien (vgl. Mamzer et al. 2016: 77 – 100). Für StraßenN, die einen eindeutigen Bezug zu den ehemaligen Kolonien zeigen und außerhalb des Zeitraums 1919 bis 1945 benannt wurden, finden sich in Bremen keine Belege.

Die Konstruktionsmuster variieren für die vorliegende Arbeit nur unbedeutend. Es handelt sich in allen 14 Fällen um rechtsköpfige Konstruktionen, deren linke Leerstelle durch einen eingliedrigen Determinator gefüllt ist. Auffällig ist auf morphologischer Ebene, dass die während des Bestehens des Deutschen Kaiserreichs angelegten StraßenN eine Genitivkonstruktion aufweisen. Während die mit *Typ A* gekennzeichneten StraßenN über ein dekliniertes Toponym gefolgt von einer Leerstelle verfügen, scheint die Verwendung der unmarkierten Form eines Toponyms in den Jahrzehnten nach Abschluss des Versailler Vertrags üblich geworden zu sein.

hielt Kaiser Wilhelm II. 1900 die *Hunnenrede* (vgl. Klein 2013: 164).

Bindestrichkomposita und mehrgliedrige Determinatoren sind – im Gegensatz zu Tabelle 3 – im Bereich der StraßenN mit toponymischem Determinator nicht zu finden.

Gleiches gilt für die StraßenN mit ergonymischen Determinatoren (Tabelle 5).

Tabelle 5: Bremer StraßenN mit ergonymischen Determinatoren

StraßenN	Einordnung	Konstruktionsmuster
Koprastraße	Typ A	[N _{ergonym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Lloyd Passage	Typ C	[N _{ergonym} N _{geographisch}] _{toponym}
Lloydhof	Typ C	[N _{ergonym} .N _{geographisch}] _{toponym}
Lloydstraße	Typ A	[N _{ergonym} .N _{geographisch}] _{toponym}

Zwar ist eine Variation des Konstruktionsmusters bemerkbar, jedoch enthält sie keine Bedeutungsänderung. Ähnlich der StraßenN mit toponymischen Determinatoren scheint auch innerhalb Tabelle 5 sowohl die Konstruktion mit einem Leerzeichen als auch die Konstruktion ohne Leerzeichen zwischen Determinator und Klassifikator die morphologischen Regeln zu befolgen, obwohl letztere unterschiedlichen Perioden zugeordnet werden kann. Die in Bremen gefundenen Ergonyme bedienen dabei lediglich zwei Lexeme (*Kopra* und *Lloyd*) und zwei Einordnungstypen (*Typ A* und *Typ C*). Im Gegensatz zu Toponymen scheinen daher Ergonyme in der Zeit nach Ende des Ersten Weltkriegs von geringerem Interesse, evtl. auch von geringerer Aussagekraft gewesen zu sein. Zudem handelt es sich bei dem Lexem *Lloyd* um ein Ergonym, dessen Kontext diskutabel ist. Eine Begründung für seine Einordnung als *koloniales Ergonym* kann dem Anhang 7.1 entnommen werden.

Abschließend ergibt sich eine kurze Auflistung und Analyse der Einzelfälle (Tabelle 6). Es handelt sich dabei um ein Ethnonym und ein Phytonym.

Tabelle 6: Einzelbelege

StraßenN	Einordnung	Determinator	Konstruktionsmuster
Dualaweg	Typ B	Ethnonym	[N _{ethnonym} -N _{geographisch}] _{toponym}
Palmenstraße	Typ A oder Typ D	Phytonym	[N _{phytonym} -N _{geographisch}] _{toponym}

Die Einordnung des Determinators *Duala* als Ethnonym stützt sich auf eine Ergänzung des entsprechenden StraßenN im Bremer Adressbuch (1938:

»Dualaweg«). Dort heißt es: „Duala, ein Negerstamm in Kamerun“. Die mögliche Einordnung des Begriffs als Toponym, bzw. Glottonym wurde aufgrund dieser Anmerkung nicht gewählt, obwohl es sich aktuellen Stadtplänen zufolge um eine Clusterbenennung zu handeln scheint, die den *Dualaweg*, die *Kamerunstraße*, den *Kribiweg* und die *Togostraße* umfasst. Daher ist nicht vollends klärbar, ob es sich tatsächlich um einen ethnonymischen oder ebenfalls um einen toponymischen Determinator handelt, der fälschlicherweise als Ethnonym klassifiziert wurde. Der Kontext der *Palmenstraße* scheint insofern gewiss, als sich die *Palme* der Klasse der Phytonyme zuordnen lässt. Allerdings ist nicht sicher, ob es sich dabei um eine Pflanze handelt, die den Bürgern des Deutschen Kaiserreichs vornehmlich durch überseeische Besitzungen bekannt war. Zwar sind die Palmengewächsen vor allem in tropischen Gebieten, bspw. auf dem malaiischen Archipel, weit verbreitet (vgl. Lötschert 1985: 14). Es entstanden jedoch bereits Jahrzehnte vor der Errichtung deutscher *Schutzgebiete* Publikationen über in Deutschland eingeführte Palmenarten (vgl. Seemann/Bolle 1857).

Auch anhand dieser beiden Einzelfälle kann nachgewiesen werden, dass die rechtsköpfige Konstruktion durchgehend für alle kolonialen StraßenN in Bremen gilt. Hapaxe können zwar nicht repräsentativ für eine Namenklasse gewertet werden, das sich unter Berücksichtigung aller analysierten StraßenN ergebende Gesamtbild lässt jedoch vermuten, dass die Konstruktionsmuster von StraßenN mit ethnonymischen oder phytonymischen Determinatoren keine Ausnahmen oder Sonderfälle bilden.

Der Vollständigkeit halber sollen schließlich die bereits erwähnten Sonderfälle *Coloniestraße* und *Heimatstraße* betrachtet werden (Tabelle 7).

Tabelle 7: Sonderfälle

StraßenN	Einordnung	Konstruktionsmuster
Coloniestraße	Typ A	-
Heimatstraße	Typ A oder Typ D	-

Für sie lässt sich zwar ein gemeinsamer Benennungszeitraum feststellen³⁰, die

³⁰ Die *Coloniestraße* wurde am 8. August 1899 angelegt (vgl. StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.31), die *Heimatstraße* am 4. April 1888 (vgl. StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.195).

Konstruktionsmuster können hingegen nicht ohne abschließende Klärung der Namenklassen, bzw. der Zugehörigkeit der Determinatoren zu den EigenN oder den Appellativa erstellt werden.

5. Ergebnisse

Zu Beginn der hier vorgelegten Ausführungen entstanden im Zuge des Absteckens der Forschungsgrenzen mehrere Fragen, deren Beantwortung sich in den unterschiedlichen Kapiteln gewidmet wurde. Während eine Zusammenfassung der Analyseergebnisse, die auf Kapitel 4 basieren, den wichtigsten Aspekt der Arbeit bilden sollen, dürfen auch die anderen Fragen nicht unbeachtet bleiben, da eine fundierte Interpretation der Ergebnisse ohne sie nicht möglich ist.

Es lässt sich zunächst feststellen, dass die beiden Hansestädte Bremen und Hamburg eine langjährige gemeinsame Vergangenheit teilen. Diese reicht weit über die Zeit ab dem 18. Jahrhundert hinaus. Dem Forschungsthema entsprechend wurde jedoch besonders die Zeit ab Beginn des 19. Jahrhunderts beleuchtet, um die Hinführung zur kolonialen Aktivität einzelner Bürger und der politischen Machthaber darzustellen. Wichtig sind dabei vor allem einflussreiche Kaufmänner und Reeder wie Vietor, dem Gründer einer Niederlassung der familieneigenen Firma in Togo, oder Meier, dem Mitbegründer der Reederei Norddeutscher Lloyd, und Namen der ehemaligen deutschen Kolonien. Sie finden sich oftmals in StraßenN wieder, die zumindest partiell ebenfalls von Bremen und Hamburg geteilt werden. 19 der insgesamt 54 in Bremen gefundenen StraßenN mit kolonialen Kontexten existieren derzeit – mindestens in ähnlichen Realisationsformen – auch in Hamburg. Insgesamt bietet der Stadtext Hamburgs jedoch eine bedeutend größere Anzahl potentiell kolonialer StraßenN. Die Seite www.freedom-roads.de führt aktuell über 100 koloniale StraßenN in Hamburg an, die durch das Projekt *afrika-hamburg.de* übermittelt wurden. Im Vergleich: Für Berlin sind 39 Straßen gelistet. Allerdings kann nicht für jede Stadt auf die Daten eines Projekts ähnlich dem *afrika-hamburg.de*-Projekt zurückgegriffen werden und die Seite erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Momentan besteht die Liste der Bremer StraßenN auf der Seite von *freedom roads* aus 18 Elementen.

Da sich eine gründliche und umfassende Recherche für die Hamburger Straßen nachweisen lässt (vgl. CulturCooperation e.V., ohne Datum), bieten sie eine gute Vergleichsmöglichkeit für die Funde in Bremen. Von den rund 3100 Straßen (Wege und Plätze eingeschlossen), über die Bremen der jährlichen Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes *Bremen in Zahlen* nach im Jahr 2015 verfügte, weisen 39 einen potentiell kolonialen Kontext auf (vgl. Statistisches Landesamt Bremen, ohne Datum). In Hamburg sind es hingegen 112 Straßen mit kolonialen Kontexten von insgesamt 8877 Verkehrswegen (vgl. Betreibergesellschaft hamburg.de, ohne Datum). Anzumerken ist jedoch, dass in Hamburg – anders als in Bremen – in jüngerer Vergangenheit in „ungebrochener Tradition und trotz aller Kritik [...] in der Hafencity neue Straßen nach Welteroberern und im 'Überseequartier' neue Gebäude nach Kolonialwaren benannt“ (CulturCooperation e.V. ohne Datum) wurden.³¹

Dies führt uns zu der Frage: Welche Inhalte vermitteln die Stadttex te? Es ist grundsätzlich schwierig angemessen negativen Aspekten einer Gesellschaft umzugehen. Es wurden in Kapitel 2.1 mehrere Vorgehensweisen betrachtet, die im Zusammenhang mit einer künftige Behandlung des großen Themas *Deutscher Kolonialismus* durchführbar erscheinen. Obwohl sich dabei durchaus Argumente gegen die Tilgung, bzw. Umbenennung entsprechender Straßen finden ließen, konnte ebenfalls dargestellt werden, dass eine Erwähnung im Stadttex t immer auch eine Ehrung bedeutet, besonders in Bezug auf Personen. Am Beispiel der Bremer *Karl-Peters-Straße* wurde zudem gezeigt, dass eine Umwidmung ebenfalls nicht notwendigerweise den gewünschten Effekt erzielt. Das aktuelle Verfahren mit kolonialen Straßen in Bremen wird vor politischen Hintergründen kritisiert. Die Tatsache, dass koloniale Akteure durch eine namentliche Erwähnung im Stadttex t geehrt werden, wird bisweilen als Beitrag zu einer Verharmlosung der deutschen kolonialen Vergangenheit gedeutet. Aikins/Hoppe (2011: 521) fassen zusammen:

„Als direkter Nachlass der menschenverachtenden Kolonialpolitik und des brutalen Handelns deutscher Kolonialaggressoren steht die mit den Straßennamen verbundene Ehrung von Verbrechen gegen die Menschlichkeit im

31 Es mag zudem diskussionswürdig erscheinen, dass ausgerechnet eine Filiale der *Einkaufsgenossenschaft der Kolonialwarenhändler (EDEKA)* einen Standort am *Überseeboulevard* besitzt.

krassen Gegensatz zum heutigen Selbstverständnis Deutschlands als demokratischem Gemeinwesen..“

Dies zeigt, wie lebendig die Diskussion um koloniale StraßenN in Deutschland aktuell ist und dass die Repräsentation des kollektiven Gedächtnisses nicht ohne Kritik bleibt. Dabei sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass eine Umbenennung aller StraßenN mit kolonialen Hintergründen gleichfalls als Verschleierung der tatsächlichen Vergangenheit und historischen Ereignisse interpretiert werden kann. Yoram Bar-Gal (1989: 342) fasst treffend zusammen: „Street names in each town form the cumulative sum of decisions made over many decades and may therefore be used as a means of pinpointing cultural and value symbols within the societal system of a certain cultural region.“ Dies bedeutet jedoch nicht notwendigerweise, dass politische Ideologien vergangener Regime übernommen oder gerechtfertigt werden sollen. Auch Jung (2005: 95) stellt fest, dass StraßenN und Straßenschilder eine Propagandafunktion haben, merkt jedoch ebenfalls an, „wo die Erinnerungsfunktion endet und die Propagandafunktion der Straßenschilder beginnt, ist nicht genau festzulegen. Da gibt es nahtlose Übergänge.“ Nichtsdestotrotz teilt er die Meinung, dass ethisch-moralische Grundsätze missachtet werden, „wenn Straßen nach Personen benannt werden, die Menschenrechtsverletzungen begangen, herbei- oder schöngeredet haben“ (ebd.). Das von der rot-grünen Koalition in Bremen angestrebte Erinnerungskonzept (vgl. Kapitel 2.1) und die damit einhergehende Anbringung von *erklärenden Legenden* beeinflusst die Gesamtaussage des Stadttexes unwesentlich, da die Lektüre eines Stadtplans oder eines Straßenverzeichnisses diese erläuternden Kurztexte nicht berücksichtigen kann. Personen, die sich außerhalb der Stadt Bremen befinden, wären diese Informationen somit vorerst weiterhin versagt. Es könnte argumentiert werden, dass das Erinnerungskonzept auf diese Weise einen wenig kritischen Umgang mit den entsprechenden Namengebern akzeptiert. Dies sind Aspekte, die das kollektive Gedächtnis einer Gesellschaft spiegeln und bei der Frage nach dem künftigen Umgang mit den StraßenN berücksichtigt werden sollten.

Um die Frage zu beantworten, ob bestimmte Charakteristika der Benennung von Toponymen – in diesem Falle Mikrotoponymen – spezifisch für koloniale Kontexte sind, wurde in Kapitel 1.2.2 und Kapitel 4 außerdem eine grundlegende Morphologie von StraßenN thematisiert. Hierbei wurden die Konstituenten *Determinator* und *Klassifikator* analysiert und definiert, sodass ein prototypisches Konstruktionsmuster erstellt werden konnte. Außerdem konnten Parallelen zu aktuellen Forschungsprojekten aus dem Bereich der Makrotoponymie herausgearbeitet werden. Es war festzustellen, dass auf die Bremer StraßenN mit kolonialen Kontexten bezogen auf der Ebene der Mikrotoponymie eine bedeutend geringere Variation innerhalb der Konstruktionsmuster auftritt. Während Stolz/Warnke (2015: 136) ausführen, dass 83% der von ihnen untersuchten Kolonialtoponyme dem von ihnen als prototypisch identifizierten Muster [__attribut N_{geographisch}]toponym folgen, trifft der für die Hodo-, bzw. Dromonyme abgewandelte Prototyp [__determinator __klassifikator]mikrotoponym ohne Ausnahme zu. Dies bedeutet, dass die untersuchten kolonialen StraßenN ausschließlich rechtsköpfig gebildet wurden. Während die These aufgestellt wurde, dass ein mehrgliedriger Klassifikator der kanonischen Morphologie widerspräche, ergab die Analyse, dass ein Determinator hingegen durchaus mehrere (im vorliegenden Beispiel fünf; vgl. *Bischöflich-Geistlicher-Rat-Josef-Zinnbauer-Straße*) Komponenten aufweisen kann. Die Verwendung eines Determinators mit mehr als zwei Gliedern bildet jedoch die Ausnahme und kann gegebenenfalls gekürzt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Bremer H.-H.-Meier-Allee. Der vollständige PersonenN *Hermann Heinrich Meier* wird nicht nur bei der Anfertigung von Straßenschildern sondern auch bei der Durchsage der gleichnamigen Haltestelle in Fahrzeugen der Bremer Busse und Straßenbahnen verkürzt. Den Prototyp betreffend gibt es – sofern eingliedrige und mehrgliedrige Determinatoren dem selben Muster zugeordnet werden – lediglich eine Ausnahme in Form der *Neuen Bismarckstraße*. Es ist der einzige StraßenN, dessen linke Leerstelle definitiv neben einem EigenN auch ein adjektivisches Attribut aufweist. Dies erklärt sich jedoch aus den beiden berücksichtigten Hauptfaktoren, die im Verlauf der Analyse betrachtet wurden. Die Benennung fiel in den Zeitraum des Kolonialrevisionismus und war kolonialistisch intendiert. Da zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits eine *Bismarckstraße* in Bremen existierte, musste ein adjektivisches

Attribut angefügt werden, um dem Gesetz zu folgen. Grundsätzlich lässt sich jedoch festhalten, dass koloniale StraßenN in Bremen aus Komposita gebildet werden, die aus einem Determinator und einem Klassifikator bestehen. Eine hinlängliche Beantwortung der Frage nach kolonialtoponymischen Spezifika lässt sich zu diesem Zeitpunkt aufgrund der arealen Beschränkung jedoch nicht formulieren.

Während Heuser (2008: 557) im Zuge ihrer Analyse unterschiedlicher Komposita „Komposita mit onymischem BW“ und „Bindestrichkomposita“ unterscheidet, wurde diese Differenzierung in der vorliegenden Arbeit nicht vorgenommen. Vielmehr bilden die Komposita, deren Determinatoren mehrgliedrig aufgebaut sind, eine Subkategorie der StraßenN mit onymischem Determinator, da alle untersuchten Bindestrichkomposita onymische Determinatoren aufweisen, jedoch nicht alle onymischen Determinatoren mehrgliedrig sind. Appellativische Determinatoren sind, je nach Definition, selten oder nicht vorhanden. Zwei repräsentative Zweifelsfälle sind *Coloniestraße* und *Heimatstraße*. Ohne einen eindeutigen Benennungskontext ließen sich Argumente finden, die sowohl eine Zuordnung zu den *nomina propria* als auch zu den *nomina appellativa* rechtfertigten. Ob bspw. in der Alltagskommunikation des ausgehenden 19. Jahrhunderts der Begriff *Colonie* unmissverständlich auf ein bestimmtes *Schutzgebiet* des Deutschen Kaiserreichs hinwies, wäre zu überprüfen. Dagegen spricht die Umbenennung der entsprechenden Straße zwei Jahre nach ihrer Anlegung mit der Begründung

„[d]er Verkauf der Häuser [sei] durch den der Straße beigelegten Namen, da derselbe zu sehr an Strafcolonien, Arbeitercolonien etc. erinnert, erheblich erschwert worden. Einzelne Verkäufe haben sich aus diesem Grunde ganz zerschlagen, zum Theil sind sie nur dadurch möglich geworden, daß den Käufern die Aussicht gemacht ist, der Name werde durch einen hohen Senat abgeändert werden“ (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.31).

Davon ausgehend, dass die Verwendung appellativischer Determinatoren nicht ausgeschlossen ist, wie anhand der Beispiele *Colonie* und *Heimat* angedeutet, können bei der Analyse der Bremer StraßenN somit drei unterschiedliche Determinator-Klassifikator-Gefüge identifiziert werden:

1. Onymischer Determinator + Klassifikator
2. Appellativischer Determinator + Klassifikator
3. Zweiwortige Syntagmen, die ein adjektivisches Attribut umfassen (vgl. Stolz/Warnke 2015: 142) + Klassifikator

Die numerisch eindeutig überwiegende Kombination bildet dabei die Verbindung eines onymischen Determinators und eines Klassifikators. Nachdem in Tabelle 2 bereits festgestellt wurde, dass die den Anthroponymen zuzuordnenden Determinatoren quantitativ überwiegen, ist dieser Befund nicht überraschend und bedarf an dieser Stelle keiner weiteren Erläuterung. Quantitativ vorherrschend sind Determinatoren, die einen FamilienN beinhalten. Bei der Verwendung von PersonenN werden erst seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vermehrt die Vornamen berücksichtigt, um eine eindeutige Zuweisung gewährleisten zu können (vgl. Heuser: 558), obwohl bereits im ausgehenden Mittelalter der Brauch entsteht, zwei statt einem Namen zu vergeben (vgl. Stellmacher 1996: 1726). Die Bildung eines StraßenN unter Verwendung eines zweiwortigen Syntagmas bildet hingegen einen Einzelfall (vgl. *Neue Bismarckstraße*).

Für die Bremer StraßenN mit ergonymischen, ethnonymischen und phytonymischen Determinatoren ist eine aufschlussreiche Analyse ob der numerisch geringen Fälle kaum möglich. Anhand der wenigen repräsentativen Fälle lässt sich jedoch vermuten, dass die prototypische Konstruktion nicht an einen anthroponymischen, bzw. toponymischen Determinator gebunden ist, sondern allgemeine Gültigkeit besitzt. Ohne die Analyse an dieser Stelle vertiefen zu wollen, sei angemerkt, dass diese Vermutung durch die Auflistung der Hamburger StraßenN gestärkt wird. Alle 112 StraßenN sind rechtsköpfige Konstruktionen, darunter auch der *Elfenbeinweg* und der *Ebenholzweg* (vgl. Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen, ohne Datum). Unter Einbeziehung der im Anhang zur Verfügung gestellten Hintergrundinformationen fällt auf, dass oftmals – wenn der Bezug zu einem bestimmten *Schutzgebiet* hergestellt wird – die Kolonie Deutsch-Südwestafrika genannt wird. Dies gilt für die *Karibibstraße*, die *Otavistraße*, die *Südweststraße*, die *Waterbergstraße* und die *Windhukstraße*. Henning Melber (2013: 70f.) erklärt diesen Umstand wie folgt:

„Südwestafrika lebt – ungeachtet der Tatsache, dass seit der Unabhängigkeit am 21. März 1990 das Land als ‚Republik Namibia‘ Mitgliedsstaat der Vereinten Nationen ist – in vielen Köpfen und Herzen in Deutschland, Namibia und anderswo weiter. Diese Verbundenheit datiert mittlerweile etwa 130 Jahre zurück, denn mit der offiziellen Proklamation des ‚Schutzgebietes Deutsch-Südwestafrika‘ am 7. August 1884, die ihre pseudo-rechtliche Grundlage in den ermolten privaten Landbesitzungen des Bremer Kaufmanns Adolf Lüderitz (...) hatte, reklamierte das Deutsche Kaiserreich offiziell seinen *Platz an der Sonne*.“

Eine Untersuchung der Register aktueller Landkarten der ehemaligen deutschen *Schutzgebiete* im Zuge des Seminars *Koloniallinguistik* an der Universität Bremen im Sommersemester 2014 (VAK: 10-M82-2-PM-1) ergab zudem, dass in der heutigen Republik Namibia noch immer vergleichsweise viele deutschbasierte Exonyme oder Hybridformen existieren (vgl. Wolter 2014).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Morphologie der Bremer StraßenN in kolonialen Kontexten einheitlich analysiert und prototypische Muster identifiziert werden konnten. Anhand einzelner Zweifelsfälle wurde außerdem dargelegt, dass die Definitionsgrenzen innerhalb der Onomastik und der Koloniallinguistik nicht eindeutig zu ziehen sind, da sich die Taxonomie noch in der Entwicklung befindet. Die vorliegende Arbeit bildet dennoch einen Beitrag zu den von Bering et al. (1999: 144) angestrebten vergleichenden Studien der StraßenN unterschiedlicher Städte auf einer synchronen Ebene.

Ein nächster Schritt könnte darin bestehen, die kolonialen StraßenN in Deutschland mit den StraßenN, die von Kolonisten in den *Schutzgebieten* vergeben wurden, zu vergleichen. Mögliche Untersuchungsaspekte bilden dabei die Namenklassen der Determinatoren und die Konstruktionsmuster, um sich der Beantwortung der Frage zu nähern, ob, bzw. inwiefern die Benennungsverfahren und -motive variieren und welchen Zweck bspw. Mit einer exonymischen Benennung verfolgt wurde.

Literaturverzeichnis

- Adler, Max K. (1978): *Naming and addressing. A sociolinguistic study*. Hamburg: Buske.
- Aikins, Joshua Kwesi; Hoppe, Rosa (2011): „Straßennamen als Wegweiser für eine postkoloniale Erinnerung in Deutschland“. In: Arndt, Susan; Ofuatey-Alazard, Nadja (Hg.): *Wie Rassismus aus Wörtern spricht. (K)Erben des Kolonialismus im Wissensarchiv deutscher Sprache. Ein kritisches Nachschlagewerk*. Münster: Unrast-Verlag, 521 – 537.
- Anderson, John M. (2007): *The grammar of names*. Oxford: Oxford University Press.
- Azaryahu, Maoz (1986): „Street Names and Political Identity: The Case of East Berlin“. In: *Journal of Contemporary History* 21, 581 – 604.
- Azaryahu, Maoz (1991): *Von Wilhelmplatz zu Thälmannplatz. Politische Symbole im öffentlichen Leben der DDR*. Gerlingen: Bleicher.
- Azaryahu, Maoz (1992): „Die Umbenennung der Vergangenheit. Oder: Die Politik der symbolischen Architextur der Stadt Ost-Berlin 1990 – 1991“. In: *Zeitschrift für Volkskunde*, 88, 16 – 29.
- Azaryahu, Maoz (1999): „Commissioned Memory – Politics of Commemoration in Contemporary Germany“. In: *Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte*, 28, 341 – 366.
- Azaryahu, Maoz (2009): „Naming the Past: The Significance of Commemorative Street Names“. In: Berg, Lawrence D.; Vuolteenaho, Jani (Hg.): *Critical toponymies. The contested politics of place naming*. Farnham u.a.: Ashgate, 53 – 70.
- Bach, Adolf (1953 – 1956): *Deutsche Namenkunde*. Heidelberg: Winter.
- Bar-Gal, Yoram (1989): „Cultural-Geographical Aspects of Street Names in the Towns of Israel“. In: *Names. A Journal of Onomastics* 37, 329 – 344.
- Bake, Rita (2000): *Wer steckt dahinter? Hamburgs Strassennamen, die nach Frauen benannt sind*. Hamburg: Landeszentrale für Politische Bildung.
- Banse, Ewald (1933): *Ewald Banse's Lexikon der Geographie*. Leipzig: Merseburger.
- Banse, Ewald (1933): Art. »Andree«. In: Banse, Ewald: *Ewald Banse's Lexikon der Geographie*. Leipzig: Merseburger, 64.
- Banse, Ewald (1933): Art. »Deutsch-Südwestafrika«. In: Banse, Ewald: *Ewald Banse's Lexikon der Geographie*. Leipzig: Merseburger, 334 – 336.
- Banse, Ewald (1933): Art. »Nachtigal«. In: Banse, Ewald: *Ewald Banse's Lexikon der Geographie*. Leipzig: Merseburger, 157.
- Bauer, Gerhard (1995): „Namenforschung im Verhältnis zu anderen Disziplinen“. In: Eichler, Ernst et al. (Hg.): *Namenforschung. Ein internationales Handbuch zur Onomastik*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 8 – 22.
- Berg, Lawrence D.; Vuolteenaho, Jani (Hg.) (2009): *Critical toponymies. The contested politics of place naming*. Farnham u.a.: Ashgate, 1 – 18.
- Berger, Dieter (1999): *Duden. Geographische Namen in Deutschland. Herkunft und Bedeutung der Namen von Ländern, Städten, Bergen und Gewässern*. Mannheim u.a.: Dudenverlag.
- Bering, Dietz; Großsteinbeck, Klaus; Werner, Marion (1999): „Wegbeschreibungen. Entwurf eines Kategorienrasters zur Erforschung synchroner und diachroner Straßennamenkorpora“. In: *Zeitschrift für Germanistische Linguistik* 27, 135–166.
- Bering, Dietz (2001): „Straßennamen“. In: Pethes, Nicolas; Ruchatz, Jens (Hg.): *Gedächtnis und Erinnerung. Ein interdisziplinäres Lexikon*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 567 – 568.
- Birken, Andreas (1974): „Der Helgoland-Sansibar-Vertrag von 1890“. In: *Intern. Jahrbuch für Geschichts- und Geographieunterricht*. Braunschweig: Georg-Eckert-Inst. für Internat. Schullbuchforschung, 194–204.
- Brandt, Bettina (2010): *Germania und ihre Söhne. Repräsentationen von Nation, Geschlecht und Politik in*

der Moderne. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht

Brendler, Silvio (2004): „Namenarten und ihre Erforschung“. In: Brendler, Andrea; Brendler, Silvio (Hg.): *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik. Anlässlich des 70. Geburtstages von Karlheinz Hengst*. Hamburg: Baar, 33 – 48.

Brendler, Silvio (2004): „Klassifikation der Namen“. In: Brendler, Andrea; Brendler, Silvio (Hg.): *Namenarten und ihre Erforschung. Ein Lehrbuch für das Studium der Onomastik. Anlässlich des 70. Geburtstages von Karlheinz Hengst*. Hamburg: Baar, 69 – 92.

Briskorn, Bettina von (2000): *Zur Sammlungsgeschichte afrikanischer Ethnographica im Übersee-Museum Bremen, 1841-1945*. Gelsenkirchen u.a.: Ed. Archaea.

Brüning, Barbara (1996): *Über Sinn und Bedeutung von Eigennamen. Eine semantisch-erkenntnistheoretische Untersuchung*. Wien: Turia + Kant.

Busse (1996): Art. »Kokospalme«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 318 – 320.

Debus, Friedhelm (2012): *Namenkunde und Namengeschichte*. Berlin: Schmidt.

Dove (1996): Art. »Karibib«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 236.

Dove (1996): Art. »Otavi«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 452 – 453.

Dove (1996): Art. »Windhuk«. In: Schnee, Heinrich (1996): *P – Z. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 497 – 526.

Elmhäuser, Konrad: *Geschichte Bremens*. München: Beck.

Engelberg, Stefan; Stolberg, Doris (2012): „Die Koloniallinguistik und ihre Forschungsfelder“. In: Engelberg, Stefan; Stolberg, Doris (Hg.): *Sprachwissenschaft und kolonialzeitlicher Sprachkontakt. Sprachliche Begegnungen und Auseinandersetzungen*. Berlin: Akademie Verlag, 7 – 13.

Fuchshuber-Weiß, Elisabeth (1996): „Straßennamen: deutsch“. In: Eichler, Ernst et al. (Hg.): *Namenforschung. Ein internationales Handbuch zur Onomastik*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 1468 – 1475.

Gagel (1996): Art. »Waterberg«. In: Schnee, Heinrich (1996): *P – Z. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 691.

Geulen, Christian (2007): *Geschichte des Rassismus*. München: C. H. Beck (C. H. Beck Wissen in der Beck'sche Reihe).

Glasner, Peter (1999): „Ein sprachhistorischer Beitrag zur Semiotik der Stadt: das Pilotprojekt ‚Kölner Straßennamen‘“. In: *Muttersprache* 109, 316 – 331.

Gröner, Erich (2010): *Alle deutschen Kriegsschiffe von 1815 – 1936*. Paderborn: Salzwasser Verlag.

Haller, Dieter (2005): Art. »Gesellschaft«. In: Haller, Dieter: *dtv-Atlas Ethnologie*. München: Deutscher Taschenbuch-Verlag.

Heuser, Rita (2008): *Namen der Mainzer Strassen und Örtlichkeiten. Sammlung, Deutung, sprach- und motivgeschichtliche Auswertung*. Stuttgart: F. Steiner.

Hildebrand, Hans; Röhr, Albert; Steinmetz, Hans-Otto (1981): *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, Bd. 4. Herford: Köhler.

Hirschler, Kurt (2009): „Helgoland gegen Sansibar – Ein Tausch, den es niemals gab“. In: Rita Bake (Hg.): *Hamburg-Sansibar, Sansibar-Hamburg. Hamburgs Verbindungen zu Ostafrika seit Mitte des 19. Jahrhunderts*. Hamburg: Landeszentrale für Politische Bildung.

Hoffmann, Wiebke (2009): *Auswandern und Zurückkehren. Kaufmannsfamilien zwischen Bremen und Übersee: eine Mikrostudie 1860-1930*. Münster, New York, NY, München, Berlin: Waxmann (Internationale

Hochschulschriften, Bd. 523).

Holzmann, Ksenja (2016): ‚.....deutsch erhalten werden kann das Land nur mit Beihilfe der deutschen Frau.‘ - Bremerinnen im Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft“. In: Mamzer et al. (Hg.): *Bremen – eine Stadt der Kolonien? Szenische Lesung mit der Bremer Shakespeare Company*. Bremen: Institut für Geschichtswissenschaft, 61 – 63.

Humphrey, Caroline (2006): „On Being Named and Not Named: Authority, Persons, and Their Names in Mongolia“. In: Bruck, Gabriele vom; Bodenhorn, Barbara (Hg.): *The anthropology of names and naming*. Cambridge/New York: Cambridge University Press, 157 – 176.

Jung, Udo O. H. (2005): „Straßennamen als kollektives Gedächtnis einer Gemeinschaft“. In: *Deutsch als Fremdsprache. Zeitschrift zur Theorie und Praxis des Deutschunterrichts für Ausländer*, Jg. 42, Heft 2, 95 – 101.

Kachulle, Doris (1992): ‚Verschicke nur geeignetes Mädchenmaterial‘. Die Bremerin Hedwig Heyl arbeitete im Deutsch-Kolonialen Frauenbund für die ‚Deutschwerdung‘ Südwestafrikas. In: TAZ vom 21.03.1992, 35.

Karwelat, Jürgen; Müller, Bernhard (Hg.) (1988): *Berliner Stadtplan von 1946: Dokument einer verpaßten Vergangenheitbewältigung im Berliner Stadtbild*. Berlin: Berliner Geschichtswerkstatt.

Kaufmann, Henning (1977): *Bildungsweise und Betonung der deutschen Ortsnamen*. München: Wilhelm Fink.

Kettner, Bernd-Ulrich (1998): „Straßennamen (am Beispiel der Stadt Marburg)“. In: Nail, Norbert (Hg.): *Die Welt der Namen*. Marburg: Universitätsbibliothek Marburg

Klein, Thoralf (2013): „Die Hunnenrede (1900)“. In: Jürgen Zimmerer (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 164 – 176.

Kleßmann, Eckart (1981): *Geschichte der Stadt Hamburg*. Hamburg: Hoffmann und Campe.

Kohler, Alfred (2006): *Columbus und seine Zeit*. München: C.H.Beck.

Konopka, Anja; Wermke, Matthias (2010): Art. »Gemeinde«. In: *Duden - das Bedeutungswörterbuch. Wortschatz und Wortbildung. Rund 20.000 Stichwörter und Wendungen mit grammatischen und phonetischen Angaben. Alle Stichwörter mit Definitionen und Beispielen. Mit Synonymen und Wortbildungen sowie Infokästen zu leicht verwechselbaren Wörtern*. Mannheim: Dudenverlag, 425.

Korff, Gottfried (1992): „Namenswechsel – Volkskundliche Anmerkungen zur „Politik“ der Straßenumbenennungen in der ehemaligen DDR“. In: *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde* 95, 321 – 338.

Koszyk, Kurt (1989): *Gustav Stresemann. Der kaisertreue Demokrat. Eine Biographie*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.

Krieger, Martin (2006): *Geschichte Hamburgs*. München: Beck.

Kühn, Ingrid (2001): „Umkodierung von öffentlicher Erinnerungskultur am Beispiel von Straßennamen in den neuen Bundesländern“. In: Dudenredaktion und die Gesellschaft für Deutsche Sprache (Hg.): *Name und Gesellschaft. Soziale und historische Aspekte der Namengebung und Namenentwicklung*. Berlin: Bibliographisches Institut GmbH.

Lay, Maxwell (1994): *Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad bis zur Autobahn*. Frankfurt/New York: Campus Verlag.

Lorenz, Thomas (2008): ‚„Die Weltgeschichte ist das Weltgericht!“ . Der Versailler Vertrag in Diskurs und Zeitgeist der Weimarer Republik. Frankfurt/New York: Campus Verlag.

Lötschert, Wilhelm (1985): *Palmen*. Stuttgart: Eugen Ulmer.

Lü, Yixu (2013): „Tsingtau“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 208 – 227.

Mamzer, Anna et al. (Hg.) (2016): *Bremen - eine Stadt der Kolonien? Szenische Lesung mit der Bremer*

- Shakespeare Company*. Bremen: Institut für Geschichtswissenschaft.
- Meinhof (1996): Art. »Duala«. In: Schnee, Heinrich (1996): *A – G. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 477 – 480.
- Melber, Henning (2013): „Südwest“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 68 – 80.
- Meyer, Uwe (1998): *Glaube und Notwendigkeit. Eine Untersuchung zur Sprachphilosophie, zur Erkenntnistheorie und zur Philosophie des Geistes*. Paderborn: F. Schöningh.
- Meyer-Gerhard (1996): Art. »Deutsch-Südwestafrika«. In: Schnee, Heinrich (1996): *A – G. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 410 – 446.
- Michels, Stefanie (2013): „Der Askari“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 294 – 308.
- Mühleisen, Susanne (2009): „Zwischen Sprachideologie und Sprachplanung. Kolonial-Deutsch als Verkehrssprache für die Kolonien“. In: Ingo H. Warnke (Hg.): *Deutsche Sprache und Kolonialismus, Aspekte der nationalen Kommunikation 1884 – 1919*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 97 – 118.
- Müller, Frank Lorenz (2013): *Der 99-Tage-Kaiser. Friedrich III. von Preußen. Prinz, Monarch, Mythos*. München: Siedler.
- Naumann, Horst; Brendler, Andrea; Brendler, Silvio (2011): *Namen in Sprache und Gesellschaft*. Hamburg: Baar.
- Nettelbeck, Joachim (1910): *Ein Mann. Des Seefahrers und aufrechten Bürgers Joachim Nettelbeck wundersame Lebensgeschichte. Von ihm selbst erzählt*. Ebenhausen b. München: Langewiesche-Brandt.
- Nipperdey, Thomas (1994): *Deutsche Geschichte 1800 – 1866. Bürgerwelt und starker Staat*. München: Beck.
- Nipperdey, Thomas (1992): *Deutsche Geschichte 1866 – 1918. Machtstaat vor der Demokratie*. München: C. H. Beck.
- Nübling, Damaris; Fahlbusch, Fabian; Heuser, Rita: *Namen. Eine Einführung in die Onomastik*. Tübingen: Narr Studienbücher.
- Pabel, Reinhold (2001): *Alte Hamburger Straßennamen*. Bremen: Edition Temmen.
- Pawlik, Peter-Michael (1996): *Von Sibirien nach Neu Guinea. Kapitän Dallmann, seine Schiffe und Reisen 1830 – 1896. Ein Lebensbild in Selbst- und Zeitzeugnissen*. Bremen: Hauschild.
- Peters, Fritz (1951): *Zwölf Jahre Bremen, 1933 – 1945. Eine Chronik*. Bremen: Historische Gesellschaft.
- Porsch, Monika (2010). *Bremer Straßenlexikon*. Bremen: Carl Schünemann.
- Porsch, Monika (2010): Art. »Bennigsenstraße«. In: Porsch, Monika (2010). *Bremer Straßenlexikon*. Bremen: Carl Schünemann.
- Porsch, Monika (2010): Art. »Vietorstraße«. In: Porsch, Monika (2010). *Bremer Straßenlexikon*. Bremen: Carl Schünemann.
- Reinhard, Wolfgang (2013): „Der Missionar“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 282 – 293.
- Römling, Michael (2008): *Bremen. Geschichte einer Stadt*. Soest: Tertulla-Verlag.
- Sapper/Krauß (1996): Art. »Buka«. In: Schnee, Heinrich (1996): *A – G. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 251.
- Scharfenort, Andreas (2016): „„Gebt uns unsere Kolonien zurück“ - Kolonialrevisionismus in Bremen“. In: Mamzer et al. (Hg.): *Bremen – eine Stadt der Kolonien? Szenische Lesung mit der Bremer Shakespeare Company*. Bremen: Institut für Geschichtswissenschaft, 77 – 80.

- Scheps, Birgit (2005): *Das verkaufte Museum. Die Südsee-Unternehmungen des Handelshauses Joh. Ces. Godeffroy & Sohn, Hamburg, und die Sammlungen "Museum Godeffroy"*. Keltern-Weiler: Goecke und Evers.
- Schnee, Heinrich (1996) (Hg.): *Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer.
- Schnee, Heinrich (1996): Art. »Finsch«. In: Schnee, Heinrich (1996): *A – G. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 625 – 626.
- Schnee, Heinrich (1996): Art. »Leutwein«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 452 – 453.
- Schnee, Heinrich (1996): Art. »Lüderitz«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 465.
- Schnee, Heinrich (1996): Art. »Nachtigal«. In: Schnee, Heinrich (1996): *H – O. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 612 – 613.
- Schneppen, Heinz (2008): „Der Helgoland-Sansibar-Vertrag von 1890“. In: Heyden, Ulrich van der (Hg.): *Kolonialismus hierzulande. Eine Spurensuche in Deutschland*. Erfurt: Sutton, 185 – 189.
- Schulz, Matthias; Ebert, Verena (2016): „Wissmannstraße, Massaiweg, Berliner Straße. Kolonial intendierte Urbanonyme – Befunde, Perspektiven, Forschungsprogramm“. In: Bergmann, Rolf et al. (Hg.): *Beiträge zur Namenforschung*. Heidelberg: Winter, 51, 357-386.
- Schwarz, Ernst (1949 – 1950): *Deutsche Namenkunde*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Schwarzwälder, Herbert (1995a): *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Band 1. Von den Anfängen bis zur Franzosenzeit*. Bremen: Röver.
- Schwarzwälder, Herbert (1995b): *Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Band 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg*. Bremen: Röver.
- Seemann, Berthold; Bolle, Karl (1857): *Die Palmen. Populäre Naturgeschichte derselben und ihrer Verwandten Nebst einem vollständigen Verzeichniß aller bisher in unsre Gärten eingeführten Arten*. Leipzig: Engelmann.
- Speitkamp, Winfried (2005): *Deutsche Kolonialgeschichte*. Stuttgart: Reclam.
- Speitkamp, Winfried (2013): „Kolonialdenkmäler“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 409 – 423.
- Stani-Fertl, Roman (2001): *Exonyme und Kartographie. Weltweites Register deutscher geographischer Namen, klassifiziert nach Gebräuchlichkeit, und ihrer ortsüblichen Entsprechungen: Arbeitsmittel für Redakteure*. Wien: Inst. für Geographie und Regionalforschung der Univ. Wien.
- Stellmacher, Dieter (1996): „Namen und soziale Identität“. In: Eichler, Ernst et al. (Hg.): *Namenforschung. Ein internationales Handbuch zur Onomastik*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 1726 – 1730.
- Stolz, Thomas; Vossman, Christina; Dewein, Barbara (2011): „Kolonialzeitliche Sprachforschung und das Forschungsprogramm Koloniallinguistik: eine kurze Einführung“. In: Stolz, Thomas; Vossman, Christina; Dewein, Barbara (Hg.): *Kolonialzeitliche Sprachforschung. Die Beschreibung afrikanischer und ozeanischer Sprachen zur Zeit der deutschen Kolonialherrschaft*. Berlin: Akademie Verlag, 8 – 29.
- Stolz, Thomas; Warnke, Ingo H. (2015): „Aspekte der kolonialen und postkolonialen Toponymie unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Kolonialismus“. In: Schmidt-Brücken et al. (Hg.): *Koloniallinguistik. Sprache in kolonialen Kontexten*. Berlin/Boston: de Gruyter, 107 – 176.
- Stolz, Thomas; Warnke, Ingo H.; Levkovich, Nataliya (2016): „Colonial Place Names in a Comparative Perspective“. In: Bergmann, Rolf et al. (Hg.): *Beiträge zur Namenforschung*. Heidelberg: Winter, 51, 357-386.
- Stolz, Thomas; Warnke, Ingo H. (im Druck): „Comparative Colonial Toponomastics – Evidence from German and Dutch colonial placenames“. In: Heuser, Rita; Schmuck, Miriam (Hg.): *Stiefkinder der*

Onomastik. Berlin: de Gruyter.

Thiel, Reinhold (2002): *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857 – 1970. Band II. 1884 – 1899*. Bremen: Hauschild.

v. Zech (1996): Art. »Togo«. In: Schnee, Heinrich (1996): *P – Z. Deutsches Kolonial-Lexikon. Reprint. [der Ausg.] Quelle und Meyer, Leipzig, 1920*. Leipzig: Quelle und Meyer, 497 – 526.

Volckmann, Erwin (1919): *Straßennamen und Städtetum. Beiträge zur Kulturgeschichte und Wortstammkunde aus alten dt. Städten*. Würzburg: Memminger.

Waldersee, Alfred von; Meisner, Heinrich Otto (1923): „1900 – 1904“. In: Waldersee, Alfred von; Meisner, Heinrich Otto: *Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Alfred Grafen von Waldersee*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.

Walther, Hans (1985): „Leipzig – Werden und Wachsen der Stadt im Lichte ihrer Namen“. In: Eichler, Ernst; Walther, Hans; Bily, Inge (Hg.): *Beiträge zur Onomastik I. Vorträge der Teilnehmer aus der DDR auf dem XV. Internationalen Kongreß für Namenforschung*. Berlin: Akademie der Wissenschaften der DDR, Zentralinstitut für Sprachwissenschaft.

Wania, Hubert (1906): *Dreissig Jahre Bremen, 1876 – 1905. Chronologisches Verzeichnis aller denkwürdigen Ereignisse*. Bremen: Schünemann.

Warnke, Ingo H. (2009): „Deutsche Sprache und Kolonialismus. Umriss eines Forschungsfeldes.“ In: Ingo H. Warnke (Hg.): *Deutsche Sprache und Kolonialismus. Aspekte der nationalen Kommunikation 1884 – 1919*. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 3 – 62.

Wendt, Reinhard (2013): „Die Südsee“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 41 – 55.

Werner, Marion (2008): *Vom Adolf-Hitler-Platz zum Ebertplatz. Eine Kulturgeschichte der Kölner Straßennamen seit 1933*. Köln, Weimar, Wien: Böhlau.

Winkelmann, Helmut (1984): „Das Recht der öffentlich-rechtlichen Namen und Bezeichnungen. Insbesondere der Gemeinden, Straßen und Schulen“. In: *Neue Schriften des Deutschen Städtetages*, Bd. 51. Köln: Kohlhammer.

Zimmerer, Jürgen (2013): „Kolonialismus und kollektive Identität“. In: Zimmerer, Jürgen (Hg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt a. M.: Campus Verlag, 9 – 38.

Zwicker, Stefan (2006): *„Nationale Märtyrer“: Albert Leo Schlageter und Julius Fučík. Heldenkult, Propaganda und Erinnerungskultur*. Paderborn: Schöningh.

Quellenverzeichnis

Straßenakten des Staatsarchivs Bremen (StaB)

2-P.4.o.2.b.31 (Andreestraße)

2-P.4.o.2.b.68 (Bismarckstraße)

2-P.4.o.2.b.83 (Bremerhavener Straße)

2-P.4.o.2.b.99 (Columbusstraße)

2-p.4.o.2.b.132 (Kamerunstraße)

2-P.4.o.2.b.146 (Friedrich-Wilhelm-Straße)

2-P.4.o.2.b.156 (Gerhard-Rohlf's-Straße)

2-P.4.o.2.b.158 (Germaniastraße)

2-P.4.o.2.b.185 (Hamburger Straße)

2-P.4.o.2.b.195 (Heimatstraße)

2-P.4.o.2.b.287 (Lloydstraße)

2-P.4.2.o.b.327 (Nachtigalstraße)

2-P.4.o.2.b.356 (Palmenstraße)

3-S.8.b.Breslauer Straße

3-S.8.b.Franco-Allee

3-S.8.b.Graf-Waldersee-Straße

3-S.8.b.Hedwig-Heyl-Straße

3-S.8.b.Helgolander Straße

3-S.8.b.Kaiserstraße

3-S.8.b.Kaiser-Friedrich-Straße

3-S.8.b.Karibibstraße

3-S.8.b.König-Albert-Straße

3-S.8.b.Koprastraße

3-S.8.b.Kronprinzenstraße

3-S.8.b.Leutweinplatz

3-S.8.b.Leutweinstraße

3-S.8.b.Lloydstraße

3-S.8.b.Lüderitzstraße

3-S.8.b.Nettelbeckstraße

3-S.8.b.Otawistraße

3-S.8.b.Schlageterstraße

3-S.8.b.Südweststraße

3-S.8.b.Togoplatz

3-S.8.b.Togostraße

3-S.8.b.Unser Lieben Frauen

3-S.8.b.Vietorstraße

3-S.8.b.Vogelsangstraße

3-S.8.b.Waterbergstraße

3-S.8.b.Windhukstraße

3-S.8.b.Wissmannstraße

Sonstige Akten des Staatsarchivs Bremen (StaB)

9, S 0-3367

4, 135/2-63

Internetquellen

- Arbeitskreis HAMBURG POSTKOLONIAL (ohne Datum): willkommen, [online]
<http://www.hamburg-postkolonial.de/willkommen.html> [zuletzt am 30.03.2017].
- Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen (ohne Datum): städte mit kolonialen straßennamen, [online]
<http://www.freedom-roads.de/frrd/staedte.htm> [zuletzt am 30.03.2017].
- Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen (ohne Datum): straßennamen nach kolonialen akteuren, [online]
<http://www.freedom-roads.de/frrd/akteur.htm> [zuletzt am 30.03.2017].
- Berlin Postkolonial e.V./HMJokinen (ohne Datum): willkommen, [online]
<http://www.freedom-roads.de/> [zuletzt am 30.03.2017].
- Bessling, Rainer (ohne Datum): "DerElefant!" Vom Kolonial-Denkmal zum Ort für Vielfalt, Toleranz und Kreativität in Bremen, [online]
<http://www.der-elefant-bremen.de/historie/bessling.html> [zuletzt am 30.03.2017].
- Betreibergesellschaft hamburg.de (ohne Datum): Hamburg in Zahlen, [online]
<http://www.hamburg.de/info/3277402/hamburg-in-zahlen/> [zuletzt am 30.03.2017].
- Bruns, Karin (2001);, Peters, Carl, [online]
<https://www.deutsche-biographie.de/gnd118790536.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].
- CulturCooperation e.V. (ohne Datum): afrika-hamburg.de, [online]
www.afrika-hamburg.de [zuletzt am 30.03.2017].
- CulturCooperation e.V. (ohne Datum): Das Projekt afrika-hamburg.de, [online]
<http://www.afrika-hamburg.de/projekt2.html> [zuletzt am 30.03.2017].
- CulturCooperation e.V. ohne Datum: willkommen, [online]
<http://afrika-hamburg.de/willkommen.html> [zuletzt am 30.03.2017].
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2017): Abschnitt 10: Wegweisung, [online]
http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/stvo/anlage3.htm#a10 [zuletzt am 30.03.2017].
- Die Senatorin für Finanzen (2016): Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG), [online]
http://transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen2014_tp.c.74486.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d#jlr-StrGBR [zuletzt am 30.03.2017].
- Duensing, Monika (1990): Meier, Hermann Henrich, [online]
<https://www.deutsche-biographie.de/gnd11755443X.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].
- During, Rainer W. (2014): Straßennamen in Berlin. Jeder Bezirk regelt die Namensfrage anders, [online]
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/strassennamen-in-berlin-von-pankow-bis-spandau-alle-machen-es-anders/10985490-2.html> [zuletzt am 30.03.2017].
- Generalzolldirektion (ohne Datum): Deutscher Zollverein, [online]
http://www.zoll.de/DE/Der-Zoll/Zollmuseum/Ausstellung/Historische-Abteilung/Deutscher-Zollverein/deutscher_zollverein.html [zuletzt am 30.03.2017].
- Gerling, Anne (2010): „Karl-Peters-Straße“ bleibt, [online]
http://www.weser-kurier.de/bremen_artikel,-KarlPetersStrasse-bleibt-_arid,41890.html [zuletzt am 30.03.2017].
- Gründer, Horst (1985): Lettow-Vorbeck, Paul von, [online]
<https://www.deutsche-biographie.de/gnd118779737.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].
- Gründer, Horst (1987): Lüderitz, Adolf, [online]
<https://www.deutsche-biographie.de/gnd11857504X.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].
- Gummich, Sven; Hilt, Kerstin (2017): /Kerstin Hilt 22.03.2017: Wer war „Hängepeters“?, [online]

http://www.planet-wissen.de/geschichte/deutsche_geschichte/deutsche_kolonien/pwiewissensfrage588.html [zuletzt am 30.03.2017].

HafenCity Hamburg GmbH (ohne Datum): Wie kommen die Straßen zu ihren Namen?, [online] <http://www.hafencity.com/de/faq-konzepte-planung/wie-kommen-die-strassen-zu-ihren-namen-.html> [zuletzt am 30.03.2017].

Herzfeld, Hans (1955): Bennigsen, Rudolf von, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/gnd118509136.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].

Herzog, Bodo (1979): König, Paul, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/gnd116292806.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (ohne Datum): Bennigsen, Rudolf von, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/sfz3747.html> [zuletzt am 30.03.2017].

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (ohne Datum): Deutsche Biographie, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/> [zuletzt am 30.03.2017].

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (ohne Datum): Preußen, Wilhelm von, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/sfz60656.html> [zuletzt am 30.03.2017].

Japan Post (ohne Datum): How to Write the Address and Name, [online] http://www.post.japanpost.jp/int/use/writing/normal_en.html [zuletzt am 30.03.2017].

Justizbehörde Freie und Hansestadt Hamburg (2016): Hamburgisches Wegegesetz (HWG), [online] <http://www.landesrecht-hamburg.de/jportal/portal/page/bshaprod.psm1?showdoccase=1&doc.id=jlr-WegeGHArahmen&st=lr> [zuletzt am 30.03.2017].

Kulke, Ulli (2015): Die Mär vom deppenhaften Helgoland-Sansibar-Tausch, [online] <https://www.welt.de/geschichte/article143305006/Die-Maer-vom-deppenhaften-Helgoland-Sansibar-Tausch.html>

Landespressdienst (2016): Bremisches Erinnerungskonzept Kolonialismus, [online] <https://www.landespressdienst.de/bremisches-erinnerungskonzept-kolonialismus/> [zuletzt am 30.03.2017]. [zuletzt am 30.03.2017].

Lenz, Max (1902): Bismarck, Otto Fürst, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/gnd11851136X.html#adbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].

Matticz, Jago (ohne Datum): Unsere Schule, [online] <http://www.hbg.schule.bremen.de/unsere-schule/historie.html> [zuletzt am 30.03.2017].

Morlang, Thomas (ohne Datum): „Finde ich keinen Weg, so bahne ich mir einen.“ Der umstrittene 'Kolonialheld' Hermann von Wissmann, [online] <http://www.afrika-hamburg.de/morlang.html> [zuletzt am 30.03.2017].

Müller, Gerhard H. (2003): Rohlf, Gerhard, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/gnd118602225.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].

Reed-Anderson, Paulette (2004): Chronologie zur deutschen Kolonialgeschichte, [online] <http://www.bpb.de/gesellschaft/migration/afrikanische-diaspora/59376/chronologie> [zuletzt am 30.03.2017].

Statistisches Landesamt Bremen (ohne Datum): Bremen in Zahlen, [online] <http://www.statistik.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen65.c.2056.de> [zuletzt am 30.03.2017].

Stolberg-Wernigerode, Otto Graf zu (1955): Bismarck, Otto Fürst von, [online] <https://www.deutsche-biographie.de/gnd11851136X.html#ndbcontent> [zuletzt am 30.03.2017].

Ulrich, Bernd (2012): Außenpolitik und Imperialismus, [online]

<http://www.bpb.de/geschichte/deutsche-geschichte/kaiserreich/139653/aussenpolitik-und-imperialismus> [zuletzt am 30.03.2017].

Zier, Jan (2016): Kolonialistisches Bremen. Neue Straßen braucht die Stadt, [online] <http://www.taz.de/!5273399/> [zuletzt am 30.03.2017].

Andere Quellen

Reichsverband der Kolonialdeutschen (1919): *Wir fordern Kolonien*. Plakat, Teil der Dauerausstellung des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte.

Wolter, Anna (2014): German-based Toponyms of Former German Colonies in Africa. Posterpräsentation im Zuge der Second Bremen Conference on Language and Literature in Colonial and Postcolonial Contexts. Bremen: Universität Bremen.

Anhang 7.1

Alphabetisches Straßennamenverzeichnis

Andreestraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.31)

Status: existent

Anlegung: 1901 (vorheriger Name: Coloniestraße)

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Karl Andree (*1808; †1875) war als Spezialist für Länder- und Völkerkunde bekannt. Er gründete 1862 die Zeitschrift *Globus - Illustrierte* [sic] *Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde*. Sein Sohn Richard Andree (*1835; †1912) spezialisierte sich in ähnlichen Bereichen und übernahm 1891 die Redaktion des *Globus* (vgl. Banse 1933: »Andree«).

Bennigsenstraße (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1955/56

Einordnung: Typ B oder Typ E

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Es handelt sich entweder um Rudolf von Bennigsen (*1824; †1902), einen nationalliberalen Politiker, Parlamentarier und preußischer Oberpräsident von Hannover (vgl. Herzfeld 1955), oder um Rudolf von Bennigsen (*1859; †1912), Gouverneur von Neu-Guinea (vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, ohne Datum). Ob der Lage scheint es sich tendenziell um den nationalliberalen Politiker zu handeln. Die Taten des gleichnamigen Kolonialakteurs sind jedoch zu gravierend, als dass eine potentielle Namenpatenschaft ignorierte werden könnte.

Bismarckstraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.68)

Status: existent

Anlegung: ca. Juni 1872

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Max Lenz (1902) beschreibt Bismarck als eindeutigen Befürworter der deutschen Kolonialpolitik, der sich gegen die Opposition stellte und für die „colonialen Abenteuer“ (Lenz 1902) einsetzte. Jüngere Quellen hingegen beschreiben, dass er die Kolonialpolitik „nur ungern einleitete“ (vgl. Stolberg-Wernigerode 1955). Seine Einordnung als kolonialer Akteur ist unbestreitbar.

Bremerhavener Heerstraße³² (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1940/41

Einordnung: Typ B oder Typ E

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Bremerhaven entstand deutlich vor der Kolonialzeit, jedoch mit dem Ziel, Seefahrt und somit auch Expeditionen zu unterstützen. Von hier aus wurden deutsche Soldaten zur Niederschlagung des Boxeraufstandes entsandt; hier hielt Kaiser Wilhelm II. 1900 die *Hunnenrede* (vgl. Klein 2013: 164).

Bremerhavener Straße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.83)

Status: existent

Anlegung: 18. April 1893

Einordnung: Typ A oder Typ D

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Bremerhavener Heerstraße*

Caprivistraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Franco Allee)

Status: nicht existent (1939 umbenannt in Legion-Condor-Straße)

Anlegung: 1899/1900

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Leo Graf von Caprivi (*1831; †1899) war unter anderem Reichskanzler als Nachfolger Bismarcks. Während seiner Amtszeit „trat das imperialistische Weltmachtstreben auch in Deutschland bald immer deutlicher in den Vordergrund“ (vgl. Ulrich 2012).

Coloniestraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.31)

Status: nicht existent (1901 umbenannt in Andreestraße)

Anlegung: 8. August 1899

Einordnung: Typ A

Determinator: unklar (ganz grob: Abionym nach Nübling et al.)

Konstruktionsmuster: [N_{unbestimmt}-N_{geographisch}]_{toponym}

³² Bremerhaven entstand deutlich vor der Kolonialzeit, jedoch mit dem Ziel, Seefahrt und somit auch Expeditionen zu unterstützen; von hier aus wurden deutsche Soldaten zur Niederschlagung des Boxeraufstandes entsandt; hier hielt der Kaiser die *Hunnenrede*.

Kontext: Angelegt während der Zeit des deutschen Kolonialismus erscheint der Bezug zunächst offensichtlich. Die entsprechende Straßenakte weist jedoch darauf hin, dass die Straße umbenannt wurde, da potentielle Anwohner sich an der Assoziation zu Strafkolonien, Arbeiterkolonien etc. störten (vgl. StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.31).

Columbusstraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.99)

Status: existent

Anlegung: 1. November 1989

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: Christophorus Columbus (Name latinisiert) war ein Entdeckungsreisender und Kolonist im Auftrag Spaniens. Er gründete Ende des 15. Jahrhunderts die ersten spanische Kolonien in der Karibik (Kohler 2006: 167f.).

Crüsemannallee (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1956/57

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: Conrad Carl Eduard Crüsemann (*1826; †1869) war Mitbegründer der Reederei Norddeutscher Lloyd, die im Zuge des *Boxeraufstandes* mehrere Schiffe für den Transport von Truppen zur Verfügung stellte (vgl. Wania 1906: 208).

Dualaweg (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1936/37

Einordnung: Typ B

Determinator: Ethnonym³³

Konstruktionsmuster: [N_{ethnonym}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: Im Bremer Adressbuch (1938: »Dualaweg«) findet sich die folgende Beschreibung: „Duala, ein Negerstamm in Kamerun.“ Dieser Zusatz bildet die Argumentationsgrundlage für eine Einordnung als Ethnonym. Zusätzlich bezeichnet der Begriff einen Ort in Kamerun und bildete dort den „Hauptort der Kolonie Kamerun“ (Meinhof 1996: »Duala«).

33 Obwohl es sich sowohl um ein Ethnonym als auch um ein Toponym („Der Ort D. ist der Hauptort der Kolonie Kamerun.“ [Meinhof 1996 : »Duala«]) handeln könnte, verweist das Bremer Adressbuch von 1938 eindeutig auf Erstgenanntes. Dort heißt es: „Duala, ein Negerstamm in Kamerun“ (Bremer Adressbuch 1938 : »Dualaweg«).

Friedrich-Wilhelm-Straße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.146)

Status: existent

Anlegung: 9. März 1897

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{vorname}}-N_{\text{vorname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$] toponym

Kontext: Dem Bremer Adressbuch (1938: »Friedrich-Wilhelm-Straße«) zufolge, handelt es sich um eine Benennung nach dem deutschen Kronprinzen und späteren Kaiser Friedrich III. Obwohl seine politischen Ansichten tendenziell dem linksliberalen Lager zugeordnet werden, teilte er dessen Opposition gegen Deutschlands koloniale Expansion scheinbar nicht: „Seine generell positive Haltung dazu, die er bereits vor Beginn der bismarckschen Kolonialpolitik bekundete, deckte sich in diesem Fall mit der des kolonialistischen Flügels der Nationalliberalen“ (Müller 2013: 113).

Gerhard-Rohlf's-Straße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.156)

Status: nicht existent/existent³⁴

Anlegung: 13. April 1901 bis 25. März 1904

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{vorname}}-N_{\text{familienname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$] toponym

Kontext: Der Bremer Gerhard Rohlf's (*1831; †1896) veröffentlichte mehrere Reiseberichte (unter anderem durch die Förderung August Petermanns; vgl. Müller 2003), die seine Expeditionen in Afrika beschreiben. Nach aktuellen Erkenntnissen Günther Boltes³⁵, gewonnen aus der Durchsicht des Nachlasses von Rohlf's, war er kein ausgebildeter Arzt und behauptete dies auch nicht. Allerdings scheint unbestritten, dass er 1884 „mit weitgehenden Vollmachten ausgestattet, zum dt. Generalkonsul in Sansibar ernannt, aber bereits 1885 wegen mangelnder diplomatischer Eignung wieder abberufen“ wurde (Müller 2003).

Germaniastraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.158)

Status: nicht existent

Anlegung: 19. August 1895 bis 8. Februar 1896

Einordnung: Typ A oder Typ D

Determinator: Anthroponym

34 1954 wurde die Gerhard-Rohlf's-Straße im Bremer Stadtteil Walle in Karl-Peters-Straße umbenannt; bis heute existiert jedoch eine Gerhard-Rohlf's-Straße in Bremen-Vegesack. Da sie in unmittelbarer Nachbarschaft der Gerhard-Rohlf's-Oberschule gelegen ist, welche wiederum nach der als Afrikaforscher bekannt gewordenen Person benannt ist, erscheint dasselbe Benennungsmotiv naheliegend. Die angegebene Akte bezieht sich allerdings auf die nicht mehr existente Gerhard-Rohlf's-Straße in Walle.

35 Als Quelle gilt hier der Vortrag „Gerhard Rohlf's – Anmerkungen zu einem bewegten Leben. Ein Vegesacker als Soldat und Legionär, Aussteiger, Abenteurer und Afrikaforscher“, gehalten am 26.10.2016 von Günther Bolte im Haus der Wissenschaft, Bremen.

Konstruktionsmuster: [N_{vorname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Die Straße ist möglicherweise nach der personifizierten Germania benannt, die im 19. Jahrhundert den wachsenden Nationalismus symbolisierte (vgl. Brandt 2010 : 207). Ein kolonialer Kontext ist weder eindeutig belegbar noch widerlegbar.

Graf-Waldersee-Straße (StaB, Akte 3-S.8.b.Graf-Waldersee-Straße)

Status: existent

Anlegung: ca. Januar 1906

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [{N_{titel}-N_{familienname}} name-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Alfred Graf von Waldersee (*1832; †1904) führte den Oberbefehl in der Niederschlagung des *Boxeraufstands* (vgl. Waldersee/Meisner 1923 : 1ff.) und ist verantwortlich für „Verwüstungen und Massaker[]“ (Lü 2013: 225) in Tsingtau.

H.-H.-Meier-Alle (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1955/56

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [{N_{vorname}-N_{vorname} -N_{familienname}} name-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Hermann Heinrich Meier (*1809; †1898) gründete 1857 gemeinsam mit E. Crüsemann (vgl. *Crüsemannallee*) die Bremer Reederei *Norddeutscher Lloyd*. Die Reederei wurde zur wichtigsten Institution für die überseeische Auswanderung.

Hamburger Straße (StaB, Akte 2-P-4-o-2-b-185)

Status: existent

Anlegung: 1891

Einordnung: Typ A

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Die Hansestädte Hamburg und Bremen verbindet eine gemeinsame Geschichte, die weit zurück reicht. Unter anderem förderten die beiden Städte maßgeblich die Expansion der Schiff- und Handelsfahrt, die auch Expeditionen vermeintlicher Forscher ermöglichten. Diese Expeditionen führten in mehreren Fällen zu dem Abschluss so genannter *Schutzverträge* und somit zur Koloniegründung. Bekannte Hamburger Reedereien, die die Kolonialaktivität unterstützten sind: die Woermann-Linie, die Hamburg-Bremer Afrika-Linie AG oder die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (*HAPAG*). Detaillierte Hintergründe sind in Kapitel 1.1.1 nachzulesen.

Hedwig-Heyl-Straße (StaB, Akte 3-S.8.b.Hedwig-Heyl-Straße)

Status: existent

Anlegung: 1956/57

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{vorname}}-N_{\text{familienname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$]toponym

Kontext: Die gebürtige Bremerin Hedwig Heyl (*1850; †1934), geborene Crüsemann, Tochter des ersten Direktors des Norddeutschen Lloyd, ist heute vor allem als Frauenrechtlerin bekannt. Ihre Unterstützung des Kolonialismus und später des Nationalsozialismus wird seltener thematisiert. Wie ein Artikel der *taz.die tageszeitung* (21.03.1992: 35) festhält, war sie die Gründerin des Deutsch-Kolonialen Frauenbundes 1907 in Berlin und hielt zehn Jahre dessen Vorsitz. Sie betrachtete es als ihre Aufgabe „geeignetes Mädchenmaterial“ in die deutschen Kolonien zu entsenden, da ihrer Auffassung nach nur die Ehe zwischen deutschstämmigen Kolonisten den Erhalt der Kolonien gewährleisten könne (vgl. Holzmann 2016: 61f.). Nach dem faktischen Ende des deutschen Kolonialismus gibt sie den Vorsitz des Frauenbundes an Hedwig von Bredow ab, unterstützt jedoch kolonialrevisionistische Proteste, die die Rückgabe der Kolonialgebiete fordern (vgl. Kachulle 1992: 35). Erwähnenswert sind außerdem zwei *Geschenke*, die Heyl zu ihrem 80. Geburtstag 1930 erhalten sollte. Zum einen beschloss der Bremer Senat, eine Straße nach ihr zu benennen, obwohl der Präsident Bürgermeister Donandt darauf hinwies, dass eine Benennung nach noch lebenden Personen unüblich sei (vgl. StaB, Akte 3-S.8.b. Karl-Peters-Straße/Ottolie-Hoffmann-Straße). Zum anderen sollte im selben Jahr eine durch Spendengelder finanzierte Haushaltsschule in Südwestafrika gegründet werden (vgl. TAZ vom 21.03.1992: 35).

Heimatstraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.195)

Status: existent

Anlegung: 4. April 1888

Einordnung: Typ A

Determinator: unbestimmt (Abionym)

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{unbestimmt}}-N_{\text{geographisch}}$]toponym

Kontext: Der Begriff *Heimat* kann als Pendant der *Fremde* betrachtet werden. Der Stellenwert der *Heimat* wurde vor allem durch die Erweiterung der *Fremde*, bspw. der Erwerbung von *Schutzgebieten* und der Entsendung deutscher Kolonisten erhöht. Repräsentativ seien an dieser Stelle einige Verse angeführt, die die Schiffstaufe der *Bremen*³⁶ 1899 in Shanghai begleiteten:

„Den Namen Bremen, den trauten Klang,
Führ ihn in Ehren, führe ihn lang.
Wecke der Heimath tröstend Gedenken

³⁶ Es handelte sich um einen Tender-Neubau des *Norddeutschen Lloyd* (vgl. Thiel 2002: 175).

In denen, die zagend die Schritte lenken
Ins Unbekannte!

Und sei Prophet von kommendem Glück
Für die, so beseligt kehren zurück
Zum Heimathlande!“ (vgl. Thiel 2002: 176).

Helgolander Straße (ab 1903: StaB, Akte 3-S.8.b.Helgolander Straße, davor: keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: ca. 1901

Einordnung: Typ A

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Obwohl Helgoland nicht gegen Sansibar *getauscht* wurde, wie durch den Begriff *Helgoland-Sansibar-Vertrag* gelegentlich fälschlicherweise vermutet wird, sind doch beide Gebiete Gegenstand des *Vertrags zwischen dem Deutschen Reich und dem Vereinigten Königreich über die Kolonien und Helgoland vom 1. Juli 1890*. Birken (1974: 199) hält fest: „Er [Robert Salisbury] schlug die Abtretung Helgolands als Kompensation für die Errichtung des britischen Protektorats über Sansibar vor.“

Helgolandweg (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: nach 1957

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Helgolander Straße*

Kaiser-Friedrich-Straße (StaB, Akte 3-S.8.b.Kaiser-Friedrich-Straße)

Status: nicht existent (umbenannt am 17. Mai 1947)

Anlegung: 1899/1900

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [{ N_{titel}-N_{personennamenname} } name-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Friedrich-Wilhelm-Straße*

Kaiser-Wilhelm-Platz (StaB, 3-S.8.b.Unser Lieben Frauen)

Status: nicht existent

Anlegung: 1890/91

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{titel}}-N_{\text{personenname}}\}_{\text{name}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Wilhelm I. (*1797; † 9. März 1888) war unter anderem der erste Kaiser des Deutschen Reiches. Während seiner Amtszeit wurden zahlreiche deutsche Kolonien erschlossen.

Kaiserstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Kaiserstraße)

Status: nicht existent (am 5. Januar 1938 umbenannt)

Anlegung: 1872/73

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{titel}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: s. *Kaiser-Wilhelm-Straße*

Es handelt sich in diesem Fall allerdings um eine nicht belegbare Vermutung. Durch die Aufnahme der Kaiserstraße in den Datensatz soll vor allem das koloniale Potential des Determinators verdeutlicht werden.

Kamerunstraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.132)

Status: existent

Anlegung: ca. März 1925

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{toponym}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Die Straße ist dem Bremer Adressbuch (1938: »Kamerunstraße«) zufolge der ehemaligen deutschen Kolonie gleichen Namens gewidmet.

Kapitän-Dallmann-Straße (StaB, Akten 9, S 0-3367 und StaB, 4, 135/2-63)

Status: existent

Anlegung: 1940/41

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{titel}}-N_{\text{familienname}}\}_{\text{name}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Dallmann (*1830; †1896) war Kapitän der *Samoa* von 1884 bis 1886. Er begleitete Otto Finsch auf seiner Reise nach Neu Guinea und ermöglichte so die Expedition, die die deutschen *Schutzgebiete* in Ozeanien erbringen sollte (vgl. Pawlik 1996: 101ff.). Außerdem war er ein Freund Rohlf's und „entdeckte“ 18 Plätze in der Südsee, von denen 10 nach ihm benannt wurden (Bremer-Nachrichten-Artikel von 1958, StaB, Akte 9, S 0-3367).

Kapitän-König-Weg (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1955/56

Einordnung: Typ B oder Typ E

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{titel}}-N_{\text{familienname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$] toponym

Kontext: Paul König (*1867; †1933) war von 1896 bis 1914 beim Norddeutschen Lloyd tätig, seit 1911 als Kapitän auf den Schiffen *Wittenberg*, *Skutari*, *Tübingen*, *Princess Irene* und *Schleswig* (vgl. Herzog 1979). Ob ein eindeutiger Bezug zum deutschen Kolonialismus besteht, konnte nicht abschließend geklärt werden.

Karibibstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Karibibstraße)

Status: nicht existent

Anlegung: ca. April 1927

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym} - $N_{\text{geographisch}}$] toponym

Kontext: Dove (1996: »Karibib«) zufolge handelt es sich um einen „[wichtigen] Ort Deutsch-Südwestafrikas (...). Außerdem ist es Mittelpunkt des gleichnamigen Verwaltungsbezirks.“

Karl-Peters-Straße (StaB, Akte 3-S.8.b.Breslauer Straße)

Status: existent

Anlegung: 1954 (zuvor seit 1905: Breslauerstrasse)

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{vorname}}-N_{\text{familienname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$] toponym

Kontext: Carl Peters (*1856; †1918) schloss im Auftrag der *Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft* ab 1885 Protektoratsverträge ab, die die Basis für die Errichtung der Kolonie Deutsch-Ostafrika bildeten. 1891 wurde er *Kaiserlicher Reichskommissar von Deutsch Ostafrika*, jedoch entließ man ihn 1897. Bruns (2001) fügt hinzu: „Seine grausame Amtsführung und die willkürliche Anwendung der Todesstrafe wurde 1895 vom Reichstag scharf kritisiert und führte 1897 nach einem Disziplinarverfahren zu seiner Entlassung aus dem Staatsdienst.“

König-Albert-Straße (StaB, Akte 3-S.8.b.König-Albert-Straße)

Status: nicht existent

Anlegung: 1900/01

Einordnung: Typ D³⁷

37 Das nach König Albert benannte Schiff der Hochseeflotte, das unter anderem nach Kamerun und *Deutsch-Südwestafrika* geschickt wurde, war zum Zeitpunkt der Straßenbenennung noch nicht gebaut und wird dementsprechend nicht als Namengeber behandelt. (vgl. Hildebrand et al. 1981 : 27)

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{titel}}-N_{\text{personenname}}\}_{\text{name}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Albert von Sachsen (*1828; †1902) war sächsischer König und ein „bedeutender Heerführer im deutsch-französischen Krieg“ (Bremer Adressbuch 1938: »König-Albertstraße«). Inwiefern er zu den kolonialen Akteuren gezählt werden kann ist nicht abschließend geklärt. Nach ihm benannte Straßen existierten jedoch auch in deutschen *Schutzgebieten*, bspw. auf der Insel Buka (vgl. Sapper/Krauß 1996 »Buka«).

Koprastraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Koprastraße)

Status: nicht existent

Anlegung: 23. Mai 1916

Einordnung: Typ A

Determinator: Ergonym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{ergonym}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Das Bremer Adressbuch (1925: »Koprastraße«) erläutert: „Kopra ist ein Rohprodukt zur Margarinefabrikation.“ Busse (1996: »Kokospalme«) beschreibt genauer: „Same von einer dünnen, in der Reife braungefärbten Haut umgeben, die dem weißen Fleisch fest anhaftet. Beides zusammen bildet getrocknet die ‚Kopra‘ des Handels. (...) Die Kultur der Kokospalme bildet das Rückgrat der Wirtschaft in den Schutzgebieten der Südsee, in Deutsch-Ostafrika spielt sie eine größere, in Togo eine bescheidenere, in Kamerun keine Rolle.“

Kribiweg (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1936/37

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{toponym}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Kribi bildete den Bezirkshauptort der deutschen Kolonie Kamerun (vgl. Bremer Adressbuch 1938: »Kribiweg«).

Kronprinzenstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Kronprinzenstraße)

Status: nicht existent

Anlegung: 9. April 1907

Einordnung: Typ E

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{titel}}-N_{\text{geographisch}}\}_{\text{toponym}}$]

Kontext: Die Straße ist vermutlich nach Wilhelm von Preußen (*1882; †1951), dem Sohn von Wilhelm II, und Kronprinz des Deutschen Reiches und von Preußen benannt (vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, ohne Datum).

Lettow-Vorbeck-Straße (keine Akte im StaB)³⁸

Status: nicht existent

Anlegung: –

Einordnung: –

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Paul von Lettow-Vorbeck (*1870; †1964) war ein Kolonial-Offizier (Gründer 1985). Er beteiligte sich zunächst an der Niederschlagung des *Boxeraufstands* und der Herero (vgl. Michels 2013: 278f.). Zimmerer (2013: 30) ergänzt: „Auch das menschenverachtende Vorgehen Paul von Lettow-Vorbecks bei der ‚Verteidigung‘ Ostafrikas im Ersten Weltkrieg gehört in diesen Kontext. [Er] führte (...) vier Jahre einen Abnutzungskrieg, in dessen Folge allein in Ostafrika 700.000 Menschen, zum größten Teil Zivilisten, ums Leben kamen.“

Leutweinplatz (StaB, Akte 3-S.8.b.Leutweinplatz)

Status: existent

Anlegung: 14. April 1914

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Theodor Leutwein (*1848; †1921) war Kolonialbeamter in Deutsch-Südwestafrika, wo er unter anderem Feldzüge gegen Hereros führte (vgl. Schnee 1996: »Leutwein«).

Leutweinstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Leutweinstraße)

Status: existent

Anlegung: 14. April 1914

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familiennamen}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Leutweinplatz*

Lloyd Passage (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: nach 1957

Einordnung: Typ B

38 Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, wird die *Lettow-Vorbeck-Straße*, die sowohl im Zuge der Ausstellung *freedom roads* als auch in fachwissenschaftlicher Literatur (vgl. Schulz/Ebert 2016 : 370) als eine einst in Bremen existente Straße genannt. Ein Beleg hierfür ließ sich nicht erbringen.

Determinator: Ergonym

Konstruktionsmuster: [N_{ergonym}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: Der Bremer Reederei *Norddeutscher Lloyd* sind mehrere Straßen in Bremen gewidmet (vgl. *Lloydhof*, *Lloydstraße*). 1857 von H. H. Meier und E. Crüsemann (vgl. *H.-H.-Meier-Allee*, bzw. *Crüsemannallee*) gegründet (vgl. Duensing 1990), stellte sie im Juli 1900 mehrere Dampfer, um Truppen des *ostasiatischen Expeditionskorps* zur Niederschlagung des *Boxeraufstands* zu entsenden. Begleitet wurde die Ausfahrt der Schiffe in Bremerhaven von der *Hunnenrede* Kaiser Wilhelms II. (vgl. Wania 1906: 209f.).

Lloydhof (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: nach 1957

Einordnung: Typ B

Determinator: Ergonym

Konstruktionsmuster: [N_{ergonym}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: s. Lloyd Passage

Lloydstraße (bis 1900: StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.287; dann: StaB, Akte 3-S.8.b.Lloydstraße)

Status: existent

Anlegung: ca. November 1900

Einordnung: Typ A

Determinator: Ergonym

Konstruktionsmuster: [N_{ergonym}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: s. Lloyd Passage

Lüderitzstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Lüderitzstraße)

Status: existent (nach 1945 einbezogen in die Hafenstraße; Name an anderer Stelle wieder vergeben)

Anlegung: 1914/15

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]toponym

Kontext: Adolf Lüderitz (*1834; †1886) gilt als Kolonialpionier (Gründer 1987). 1881 gründete er eine Faktorei im damals englischen Lagos. Später erwarb er durch seinen Stellvertreter Vogelsang die Bucht von Angra Pequena, die den Namen *Lüderitzbucht* erhielt, und Umland. Wenige Monate später erwarb er weitere Areale, welche den Namen *Lüderitzland* erhielten. 1885 verkaufte er sein Land und es ging in den Besitz der Deutschen Kolonialgesellschaft für Südwestafrika über. 1886 erkrankte er (vgl. Schnee 1996: »Lüderitz«).

Nachtigalstraße (StaB, Akte 2-P.4.2.o.b.327)

Status: existent

Anlegung: 10. Dezember 1901

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Gustav Nachtigal (*1834; †1885) wird von Banse (1933: »Nachtigal«) als „Deutschlands größter Afrikaner“ bezeichnet und ist verantwortlich für die Erschließung von *Schutzgebieten* im späteren Deutsch-Südwestafrika. Schnee (1996: »Nachtigal«) ergänzt: „1884 wurde er durch den Kreuzer ‚Möve‘ abgeholt, um die Besitzergreifung von Togo, Kamerun und Deutsch-Südwestafrika vorzunehmen, welcher Aufgabe er sich mit großer Gewissenhaftigkeit und Energie unterzog.“

Nettelbeckstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Nettelbeckstraße)

Status: existent

Anlegung: 22. Januar 1904

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Joachim Nettelbeck (*1738; †1824) verstarb vor der Gründung des Deutschen Kaiserreichs, beteiligte sich jedoch am niederländischen Kolonialismus, indem er auf Sklavenschiffen arbeitete und Kolonien bereiste (vgl. Nettelbeck 1910: 16 u. 22).

Neue Bismarckstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Schlageterstraße³⁹)

Status: nicht existent (1933 umbenannt in Schlageterstraße)

Anlegung: ca. Oktober 1929

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [ADJ N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Bismarckstraße*

Otavistraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Otawistraße)

Status: existent

Anlegung: ca. April 1927

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Dove (1996: »Otavi«) beschreibt Otavi wie folgt: „Ein durch seine Kupfererzlager berühmter Platz im äußersten Norden des Hererolandes (Deutsch-Südwestafrika).“

³⁹ Vmtl. benannt nach Albert Leo Schlageter, der unter anderem von Nationalsozialisten „stilisiert und zu Propagandazwecken missbraucht“ wurde. (Zwicker 2006 : 87)

Otto-Finsch-Straße (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1954/55

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$\{N_{\text{vorname}}-N_{\text{familienname}}\}$ name- $N_{\text{geographisch}}$]toponym

Kontext: Otto Finsch (*1839; †1917) leitete unter anderem in Begleitung Kapitän Dallmanns Expeditionen im Pazifikraum, „wo wichtige Studien, Sammlungen und Entdeckungen gemacht und der politischen wie wirtschaftlichen Besitzergreifung durch das Reich und die Neuguinea-Kompagnie [...] erfolgreich vorgearbeitet wurde“ (Schnee 1996: »Finsch«). Bis heute zeugt der Ort Finschhafen von diesen vermeintlichen Forschungsreisen (vgl. Wendt 2013: 51).

Palmenstraße (StaB, Akte 2-P.4.o.2.b.356)

Status: nicht existent (nach 1937 umbenannt)

Anlegung: 1873/74

Einordnung: Typ A

Determinator: Phytonym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{phytonym}}-N_{\text{geographisch}}$]toponym

Kontext: Es lässt sich nicht abschließend klären, ob die Straße den Palmengewächsen gewidmet ist, da sie aus überseeischen Gebieten bekannt waren, oder ob sie tatsächlich als heimisches Gewächs angesehen wurde, wie sie auch von Seemann/Bolle (1857) beschrieben wird.

Stresemannstraße (keine Akte im StaB)

Status: existent

Anlegung: 1953/54

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [$N_{\text{familienname}}-N_{\text{geographisch}}$]toponym

Kontext: Gustav Stresemann (*1878; †1929) war Politiker, Reichskanzler und Außenminister. Er kandidierte 1907 für ein Mandat im Reichstag und „gab sich [während des Wahlkampfes] als glühender Verfechter deutscher Kolonialpolitik und Flottenrüstung“ (Koszyk 1989: 93).

Südweststraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Südweststraße)

Status: existent

Anlegung: ca. April 1927

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Meyer-Gerhard (1996: »Deutsch-Südwestafrika«) hält fest, dass der „Kürze halber [...] in volkstümlicher Sprechweise neuerdings vielfach statt der amtlichen Bezeichnung Deutsch-Südwest oder einfach Südwest gebraucht“ wird. Banse (1933: »Deutsch-Südwestafrika«) ergänzt: „Deutsch-Südwestafrika, die älteste deutsche Kolonie, 1883 von Adolf Lüderitz begründet, der das Gebiet von Angra Pequena erwarb.“

Togoplatz (StaB, Akte 3-S.8.b.Togoplatz)

Status: existent

Anlegung: 1940/41

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Es handelt sich um eine Benennung nach dem ehemaligen gleichnamigen deutschen *Schutzgebiet*, dass an der *Sklavenküste* eingerichtet wurde (vgl. v. Zech 1996: »Togo«).

Togostraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Togostraße)

Status: existent

Anlegung: 1924/25

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: s. *Togoplatz*

Vietorstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Vietorstraße)

Status: existent

Anlegung: 13. September 1921

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Als „Namenpaten“ kommen in diesem Fall mehrere Personen infrage. Porsch (2010: »Vietorstraße«) geht von einer Benennung nach dem Bremer Kaufmann Friedrich M. Vietor (*1821; †1906) aus, „dem großen Förderer der Inneren und Äußeren Mission“. Möglich sind jedoch auch eine Benennung nach Johann Karl Vietor (*1861; †1934), einem Bremer Kaufmann, der 1884 nach Westafrika auswanderte um dort Leiter einer Niederlassung der Firma *Friedrich M. Vietor Söhne* zu werden (vgl. Hoffmann 2009: 48), oder nach dem Bremer Kaufmann Johann Karl Viëtor (*1810; †1870), der sich gemeinsam mit mehreren Missionen für eine humanere Kolonialpolitik in Westafrika einsetzte (vgl. Reinhard 2013: 291). Der kolonialrevisionistische Hintergrund, der in Kapitel 4

beschrieben wurde und den Zeitpunkt der Anlegung der Vietorstraße einschließt, legt jedoch eine der beiden letztgenannten Personen als Ursprung näher.

Vogelsangstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Vogelsangstraße)

Status: existent

Anlegung: 4. November 1938

Einordnung: Typ B

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Heinrich Vogelsang (*1862; †1914) schloss im Auftrag Lüderitz' die *Schutzverträge* ab, die die Gründung der deutschen Kolonie Deutsch-Südwestafrika ermöglichten (vgl. Schnee 1996: »Lüderitz«).

Waterbergstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Waterbergstraße)

Status: existent

Anlegung: ca. April 1927

Einordnung: Typ B

Determinator: Oronym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Es handelt sich hierbei um ein Sandsteinplateau auf dem Gebiet der ehemaligen Kolonie Deutsch-Südwestafrika. Erwähnenswert ist auch die Schlacht am Waterberg, bei der die Herero unter dem Befehl von Oberleutnant von Trotha niedergeschlagen wurden (vgl. Gagel 1996: »Waterberg«).

Windhukstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Windhukstraße)

Status: existent

Anlegung: 27. April 1923

Einordnung: Typ B

Determinator: Toponym

Konstruktionsmuster: [N_{toponym}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Windhuk (heute *Windhoek*) bildete den Hauptort der Kolonie Deutsch-Südwestafrika (Bremer Adressbuch 1942: »Windhukstraße«) und ist heute die Hauptstadt Namibias.

Wissmannstraße (StaB, Akte 3-S.8.b.Wissmannstraße)

Status: nicht existent (Aufhebung der Wissmannstraße am 16. Oktober 1928)

Anlegung: 9. November 1906

Einordnung: Typ A

Determinator: Anthroponym

Konstruktionsmuster: [N_{familienname}-N_{geographisch}]_{toponym}

Kontext: Hermann von Wissmann (*1853; †1905) war der Befehlshaber der ersten deutschen

Kolonialtruppe. Thomas Morlang (ohne Datum) führt aus: „1883 bis 1885 erforschte Wissmann im Auftrag des belgischen Königs Leopold II. die Kasai-Region in der heutigen Demokratischen Republik Kongo. Bei dieser Expedition folgte er erstmals seinem Wahlspruch ‚Finde ich keinen Weg, so bahne ich mir einen‘. Eigenhändig erschoss Wissmann mehrere Afrikaner, die ihn am Weitermarsch hindern wollten.“

SCHAUBILD 1: AUFBAU DES KATEGORIENRASTERS
 Datensatzbeispiel: *Heinestraße*

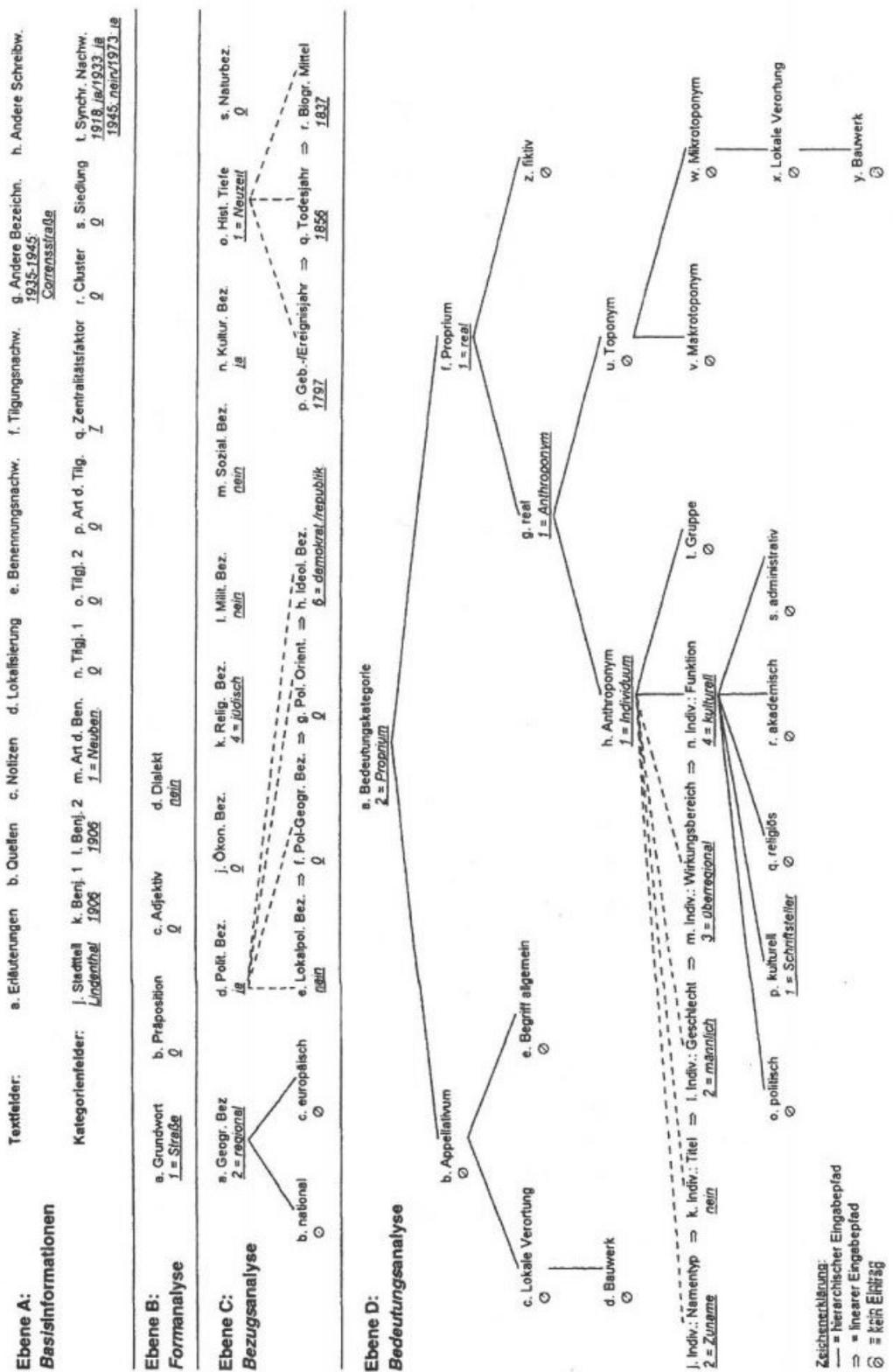


SCHAUBILD 2: KATEGORIENSCHLÜSSEL

A: Basisinformationen

- j. Stadtteil**
 1 = westdeutsch
 2 = ostdeutsch
 3 = allgemein
 4 = zeitw. deutsch
- k./l. Benennungsjahr 1/2**
 1 = neubenannt
 2 = umbenannt
 3 = gerbt
 4 = gewachsen
 5 = modifiziert
 6 = umb. d. Stadterw.
- m. Art d.sg. Benennung**
 1 = weiblich
 2 = männlich
 3 = ungeschlechtlich
 4 = sonstig
- n./o. Tilgungsjahr 1/2**
 1 = umbenannt
 2 = rückbenannt
 3 = übernommen
 4 = weggefallen
 5 = modifiziert
 6 = remodifiziert
 7 = umb. d. Stadterw.
- q. Zentralitätsfaktor**

- b. Geogr. Bez. national**
 1 = westdeutsch
 2 = ostdeutsch
 3 = allgemein
 4 = zeitw. deutsch
- c. Geogr. Bez. europ.**
 1 = westeuropäisch
 2 = osteuropäisch
 3 = allgemein
- d. Politischer Bezug**
 je/nein => e.-h.
- e. Lokalpolit. Bezug**
 je/nein
- f. Polit.-Geogr. Bezug**
 0 = ohne
 1 = französisch
 2 = römisch
 3 = germanisch
 4 = französisch
 5 = preussisch
- g. Politische Orientierung**
 0 = nicht relevant
 1 = kommun./sozialist.
 2 = sozialdemokratisch
 3 = liberal
 4 = national-liberal
 5 = reform-monarchist.
 6 = kathol.-konservativ
 7 = gemäßigt konservat.
 8 = reaktionär-konservat.
 9 = proto-faschistisch
 10 = nationalsozialistisch
- h. Ideologischer Bezug**
 0 = ohne
 1 = monarchistisch
 2 = nationalstisch
 3 = revanchistisch
 4 = kolonialistisch
 5 = faschistisch
 6 = demokrat.-republ.
 7 = Arbeiterbewegung
 8 = pazifistisch
 9 = antifaschistisch
 10 = NS-Widerstand
 11 = NS-Verfolge

- a. Bedeutungskategorie**
 1 = Appellativum => b.
 2 = Proprium => f.
 3 = Bedeutung unklar
- b. Appellativum**
 1 = Lokale Verort. => c.
 2 = Begriff allgem. => e.
- c. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => d.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = sonstige
- d. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- e. Begriff allgem.**
 1 = Natur
 2 = Industrie/Gew.
 3 = Beruf/funktion
 4 = Institut-/Organis.
 5 = Herrschertitel
 6 = Abstrakta
 7 = Bevolk.-Gruppe
 8 = sonstige
- f. Proprium**
 1 = real => g.
 2 = fiktiv => z.
- g. Proprium real**
 1 = Anthroponym => h.
 2 = Toponym => u.
 3 = Ergonym
 4 = Praxonym
 5 = Phänonym
 6 = sonstige
- h. Anthroponym**
 1 = Individuum => j.-n.
 2 = Gruppe => l.

- j. Individuum: Namenstyp**
 1 = Vollname
 2 = Zuname
 3 = Vorname
 4 = sonstige
- k. Individuum: Titel**
 je/nein
- l. Individuum: Geschlecht**
 1 = weiblich
 2 = männlich
- m. Indiv.: Wirkungsbereich**
 0 = nicht bestimmbar
 1 = lokal
 2 = regional
 3 = Oberregional
- n. Individuum: Funktion**
 1 = politisch => o.
 2 = militärisch
 3 = ökonomisch
 4 = kulturell => p.
 5 = religiös => q.
 6 = akademisch => r.
 7 = sozial
 8 = administrativ => s.
 9 = sonstige
 10 = Anwohner
 11 = Erbauer
 12 = nicht bestimmbar
- o. Funktion politisch**
 1 = Kaiser
 2 = König
 3 = Prinz
 4 = Fürst
 5 = Herzog
 6 = Graf
 7 = Präsident
 8 = Kanzler
 9 = Regierungsmitgl.
 10 = Abgeordneter
 11 = Bürgermeister
 12 = Lokalpolitiker
 13 = Parteifunktionär
 14 = Politischer Aktiv.
 15 = Gewerkschaftler
 16 = Diktator
 17 = sonstige
- p. Funktion kulturell**
 1 = Schriftsteller
 2 = Bildender Künstler
 3 = Musiker/Kompon.
 4 = Sportler
 5 = Journalist
 6 = Architekt
 7 = sonstige
- q. Funktion religiös**
 1 = Heiliger
 2 = Papst
 3 = Bischof
 4 = Abt
 5 = Ordensmitglied
 6 = Pfarrer
 7 = Rabbiner
 8 = sonstige
- r. Funktion akademisch**
 1 = Naturwissensch.
 2 = Geisteswissensch.
 3 = Jurist
 4 = Ökonom
 5 = Mediziner
 6 = Universitätslehrer
 7 = Pädagoge
 8 = Ingenieur
 9 = sonstige
- s. Funktion administrativ**
 1 = Verwaltung
 2 = Gericht
 3 = Bildungsinstitution
 4 = Kulturinstitution
 5 = Sportinstitution
 6 = Organisation
 7 = sonstige
- t. Anthroponym: Gruppe**
 1 = Volksstamm
 2 = Bevölkerungsgruppe
 3 = Geistlicher Orden
 4 = Institut-/Organisat.
 5 = Firma/Unternehmen
 6 = Herrscherhaus
 7 = Adelsgeschlecht
 8 = Familie
 9 = Geschwister
 10 = sonstige

- u. Toponym**
 1 = Makrotoponym => v.
 2 = Mikrotoponym => w.
- v. Makrotoponym**
 1 = Ort hinführend
 2 = Ort
 3 = Partnerstadt
 4 = Burg
 5 = Berg
 6 = Gewässer
 7 = Insel
 8 = Region
 9 = Land
 10 = Kontinent
 11 = sonstige
- w. Mikrotoponym**
 1 = Flurname
 2 = Lokale Verort. => x
- x. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => y.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = Siedlung
 6 = sonstige
- y. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- z. Proprium fiktiv**
 1 = mythologisch
 2 = religiös
 3 = literarisch
 4 = sonstige

B: Formanalyse

- a. Grundwort**
- b. Präposition**
- c. Adjektiv**
- d. Diaklekt**
 je/nein
- e. Synchrone Nachweise**

- j. Chronologischer Bezug**
 0 = ohne
 1 = Händel
 2 = Landwirtschaft
 3 = Bergbau
 4 = Handwerk
 5 = Industrie
 6 = Dienstleistung
 7 = Bauwirtschaft
 8 = sonstige
- k. Religiöser Bezug**
 0 = ohne
 1 = katholisch
 2 = protestantisch
 3 = christlich allg.
 4 = jüdisch
 5 = sonstige
- l. Militärischer Bezug**
 je/nein
- m. Sozialer Bezug**
 je/nein
- n. Kultureller Bezug**
 je/nein
- o. Historische Tiefe**
 0 = nicht relevant
 1 = Neuzeit => p.-r.
 2 = Mittelalter
 3 = Antike
- p. Geburts-/Todesjahr**
 0 = nicht relevant
 1 = nicht bekannt
 2 = bekannt
- q. Todesjahr**
 0 = nicht relevant
 1 = nicht bekannt
 2 = bekannt
- r. Biographisches Mittel**
 1 = nicht bekannt
 2 = Todesjahr - x
 3 = (y - 20) : 2
 4 = Phänonym
 5 = Phänonym
 6 = sonstige
- s. Neujahrstag**
 0 = ohne
 1 = unbefleete Natur
 2 = Flora
 3 = Fauna

- u. Funktion kulturell**
 1 = Schriftsteller
 2 = Bildender Künstler
 3 = Musiker/Kompon.
 4 = Sportler
 5 = Journalist
 6 = Architekt
 7 = sonstige
- v. Makrotoponym**
 1 = Ort hinführend
 2 = Ort
 3 = Partnerstadt
 4 = Burg
 5 = Berg
 6 = Gewässer
 7 = Insel
 8 = Region
 9 = Land
 10 = Kontinent
 11 = sonstige
- w. Mikrotoponym**
 1 = Flurname
 2 = Lokale Verort. => x
- x. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => y.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = Siedlung
 6 = sonstige
- y. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- z. Proprium fiktiv**
 1 = mythologisch
 2 = religiös
 3 = literarisch
 4 = sonstige

- a. Geogr. Bez. national**
 1 = westdeutsch
 2 = ostdeutsch
 3 = allgemein
 4 = zeitw. deutsch
- b. Geogr. Bez. europ.**
 1 = westeuropäisch
 2 = osteuropäisch
 3 = allgemein
- c. Politischer Bezug**
 je/nein => e.-h.
- d. Lokalpolit. Bezug**
 je/nein
- e. Polit.-Geogr. Bezug**
 0 = ohne
 1 = französisch
 2 = römisch
 3 = germanisch
 4 = französisch
 5 = preussisch
- f. Politische Orientierung**
 0 = nicht relevant
 1 = kommun./sozialist.
 2 = sozialdemokratisch
 3 = liberal
 4 = national-liberal
 5 = reform-monarchist.
 6 = kathol.-konservativ
 7 = gemäßigt konservat.
 8 = reaktionär-konservat.
 9 = proto-faschistisch
 10 = nationalsozialistisch
- g. Ideologischer Bezug**
 0 = ohne
 1 = monarchistisch
 2 = nationalstisch
 3 = revanchistisch
 4 = kolonialistisch
 5 = faschistisch
 6 = demokrat.-republ.
 7 = Arbeiterbewegung
 8 = pazifistisch
 9 = antifaschistisch
 10 = NS-Widerstand
 11 = NS-Verfolge

- a. Bedeutungskategorie**
 1 = Appellativum => b.
 2 = Proprium => f.
 3 = Bedeutung unklar
- b. Appellativum**
 1 = Lokale Verort. => c.
 2 = Begriff allgem. => e.
- c. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => d.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = sonstige
- d. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- e. Begriff allgem.**
 1 = Natur
 2 = Industrie/Gew.
 3 = Beruf/funktion
 4 = Institut-/Organis.
 5 = Herrschertitel
 6 = Abstrakta
 7 = Bevolk.-Gruppe
 8 = sonstige
- f. Proprium**
 1 = real => g.
 2 = fiktiv => z.
- g. Proprium real**
 1 = Anthroponym => h.
 2 = Toponym => u.
 3 = Ergonym
 4 = Praxonym
 5 = Phänonym
 6 = sonstige
- h. Anthroponym**
 1 = Individuum => j.-n.
 2 = Gruppe => l.

C: Bezugsanalyse

- a. Geographischer Bezug**
 0 = ohne
 1 = lokal
 2 = regional
 3 = national => b.
 4 = europäisch => c.
 5 = außereuropäisch

- j. Individuum: Namenstyp**
 1 = Vollname
 2 = Zuname
 3 = Vorname
 4 = sonstige
- k. Individuum: Titel**
 je/nein
- l. Individuum: Geschlecht**
 1 = weiblich
 2 = männlich
- m. Indiv.: Wirkungsbereich**
 0 = nicht bestimmbar
 1 = lokal
 2 = regional
 3 = Oberregional
- n. Individuum: Funktion**
 1 = politisch => o.
 2 = militärisch
 3 = ökonomisch
 4 = kulturell => p.
 5 = religiös => q.
 6 = akademisch => r.
 7 = sozial
 8 = administrativ => s.
 9 = sonstige
 10 = Anwohner
 11 = Erbauer
 12 = nicht bestimmbar
- o. Funktion politisch**
 1 = Kaiser
 2 = König
 3 = Prinz
 4 = Fürst
 5 = Herzog
 6 = Graf
 7 = Präsident
 8 = Kanzler
 9 = Regierungsmitgl.
 10 = Abgeordneter
 11 = Bürgermeister
 12 = Lokalpolitiker
 13 = Parteifunktionär
 14 = Politischer Aktiv.
 15 = Gewerkschaftler
 16 = Diktator
 17 = sonstige
- p. Funktion kulturell**
 1 = Schriftsteller
 2 = Bildender Künstler
 3 = Musiker/Kompon.
 4 = Sportler
 5 = Journalist
 6 = Architekt
 7 = sonstige
- q. Funktion religiös**
 1 = Heiliger
 2 = Papst
 3 = Bischof
 4 = Abt
 5 = Ordensmitglied
 6 = Pfarrer
 7 = Rabbiner
 8 = sonstige
- r. Funktion akademisch**
 1 = Naturwissensch.
 2 = Geisteswissensch.
 3 = Jurist
 4 = Ökonom
 5 = Mediziner
 6 = Universitätslehrer
 7 = Pädagoge
 8 = Ingenieur
 9 = sonstige
- s. Funktion administrativ**
 1 = Verwaltung
 2 = Gericht
 3 = Bildungsinstitution
 4 = Kulturinstitution
 5 = Sportinstitution
 6 = Organisation
 7 = sonstige
- t. Anthroponym: Gruppe**
 1 = Volksstamm
 2 = Bevölkerungsgruppe
 3 = Geistlicher Orden
 4 = Institut-/Organisat.
 5 = Firma/Unternehmen
 6 = Herrscherhaus
 7 = Adelsgeschlecht
 8 = Familie
 9 = Geschwister
 10 = sonstige

- u. Funktion kulturell**
 1 = Schriftsteller
 2 = Bildender Künstler
 3 = Musiker/Kompon.
 4 = Sportler
 5 = Journalist
 6 = Architekt
 7 = sonstige
- v. Makrotoponym**
 1 = Ort hinführend
 2 = Ort
 3 = Partnerstadt
 4 = Burg
 5 = Berg
 6 = Gewässer
 7 = Insel
 8 = Region
 9 = Land
 10 = Kontinent
 11 = sonstige
- w. Mikrotoponym**
 1 = Flurname
 2 = Lokale Verort. => x
- x. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => y.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = Siedlung
 6 = sonstige
- y. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- z. Proprium fiktiv**
 1 = mythologisch
 2 = religiös
 3 = literarisch
 4 = sonstige

- a. Geogr. Bez. national**
 1 = westdeutsch
 2 = ostdeutsch
 3 = allgemein
 4 = zeitw. deutsch
- b. Geogr. Bez. europ.**
 1 = westeuropäisch
 2 = osteuropäisch
 3 = allgemein
- c. Politischer Bezug**
 je/nein => e.-h.
- d. Lokalpolit. Bezug**
 je/nein
- e. Polit.-Geogr. Bezug**
 0 = ohne
 1 = französisch
 2 = römisch
 3 = germanisch
 4 = französisch
 5 = preussisch
- f. Politische Orientierung**
 0 = nicht relevant
 1 = kommun./sozialist.
 2 = sozialdemokratisch
 3 = liberal
 4 = national-liberal
 5 = reform-monarchist.
 6 = kathol.-konservativ
 7 = gemäßigt konservat.
 8 = reaktionär-konservat.
 9 = proto-faschistisch
 10 = nationalsozialistisch
- g. Ideologischer Bezug**
 0 = ohne
 1 = monarchistisch
 2 = nationalstisch
 3 = revanchistisch
 4 = kolonialistisch
 5 = faschistisch
 6 = demokrat.-republ.
 7 = Arbeiterbewegung
 8 = pazifistisch
 9 = antifaschistisch
 10 = NS-Widerstand
 11 = NS-Verfolge

- a. Bedeutungskategorie**
 1 = Appellativum => b.
 2 = Proprium => f.
 3 = Bedeutung unklar
- b. Appellativum**
 1 = Lokale Verort. => c.
 2 = Begriff allgem. => e.
- c. Lokale Verortung**
 1 = Natur
 2 = Bauwerk => d.
 3 = Infrastruktur
 4 = selbstreferentiell
 5 = sonstige
- d. Bauwerk**
 1 = privat
 2 = öffentlich
 3 = sakral
 4 = militärisch
 5 = sonstige
- e. Begriff allgem.**
 1 = Natur
 2 = Industrie/Gew.
 3 = Beruf/funktion
 4 = Institut-/Organis.
 5 = Herrschertitel
 6 = Abstrakta
 7 = Bevolk.-Gruppe
 8 = sonstige
- f. Proprium**
 1 = real => g.
 2 = fiktiv => z.
- g. Proprium real**
 1 = Anthroponym => h.
 2 = Toponym => u.
 3 = Ergonym
 4 = Praxonym
 5 = Phänonym
 6 = sonstige
- h. Anthroponym**
 1 = Individuum => j.-n.
 2 = Gruppe => l.

Zeichenerklärung:

=> = siehe Subkategorie #