

Sonderdruck aus

# HEROLD-JAHRBUCH



Neue Folge

19. Band

Herausgegeben  
im Auftrage des HEROLD, Verein für Heraldik, Genealogie  
und verwandte Wissenschaften zu Berlin (gegr. 1869),  
von

Peter Bahl und Eckart Henning

2014

Selbstverlag des HEROLD  
Berlin

(1874 – 1924 – 1974)“, wobei der Aufsatztitel schon deutlich sagt, worum es gegangen war. Das Ende des Zweiten Weltkriegs war für das Preußische Geheime Staatsarchiv ein trauriger Einschnitt. Über die Geschehnisse im Archivgebäude gibt es von zwei Mitarbeitern, Dr. Joachim Lachmann und Paul Freudenberg, Augenzeugenberichte von April bis Mai 1945, die mit Kommentar und Einleitung hier erneut zugänglich gemacht werden. Eine Zeittafel zur Archivgeschichte Brandenburg-Preußens bis 1874 beschließt die institutionsgeschichtlichen Beiträge.

Archive leben von den dort tätigen Mitarbeitern, den Archivaren. Der erste Beitrag der personengeschichtlichen Aufsatzgruppe ist Reinhold Koser (1852–1914) gewidmet, der in einer breiteren, auch wissenschaftlichen Öffentlichkeit vor allem als Biograph Friedrich des Großen und als Wissenschaftsorganisator bekannt und gewürdigt worden ist. Daher wandte sich Verf. dem Archivar Koser zu, der 1899 als erster den klingenden Titel eines Generaldirektors der Preußischen Staatsarchive erhalten hatte und damit wie schon seine Vorgänger auch für die Provinzialarchive von Ostpreußen bis zur Rheinprovinz zuständig war. Das schon genannte Archivjubiläum des Jahres 1974 war Anlass, dass Verf. mit seiner Kollegin Christel Wegeleben die Archivare beim Geheimen Staatsarchiv des Jahrhunderts von 1874 bis 1974 in stichwortartigen Biogrammen erfasst hat, die hier nicht mehr in zwei zeitlich getrennten Teilen wiedergegeben werden. Dabei konnten die Bearbeiter etwas ausführlicher werden als Wolfgang Leesch in seinem umfassenden Werk für ganz Deutschland von der frühen Neuzeit bis 1945. Ein kleines Versehen bei dem Stellvertretenden Direktor Carl Sattler darf festgehalten werden, denn derselbe wurde nicht in Varel/Oldenburg, sondern in Varrel im damaligen Kreis Sulingen geboren (zu S. 209). – Die abschließenden drei Beiträge sind zwei Archivaren der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gewidmet. Zum 60. Todestag von Reinhard Lüdicke (1878–1947) hat Verf., von früheren Arbeiten ausgehend, ein verständnisvolles Lebensbild verfasst. Nachzutragen ist, dass die auf S. 223 Anm. 11 genannte Dissertation seiner Tochter Edith in den Altpreußischen Forschungen 12 (1935) gedruckt worden ist. Lüdicke ist im Geheimen Staatsarchiv durch die Schaffung der Hauptabteilung für die Provinz Brandenburg zum ‚Märkischen Archivar‘ geworden, für diese Brandenburger Archivalien hat er den dritten Band der Beständeübersicht des Geheimen Staatsarchivs bearbeitet. Lüdicke hatte aus ‚preußischem Pflichtgefühl‘ gegen Kriegsende einen „Volkssturm-Einsatz vom 20. April bis 2. Mai 1945 in Berlin“, seine im Oktober abgeschlossenen Aufzeichnungen werden ausführlich kommentiert hier ebenfalls abgedruckt. Der letzte Beitrag behandelt Gottfried Wentz (1894–1945), wobei in der Aufsatzüberschrift versehentlich das Geburtsjahr von Lüdicke verwendet wird. Erst nach Kriegsende und kurz vor Wentz' allzu frühem Tod wurde dieser, der als langjähriger Mitarbeiter von Paul Fridolin Kehr und Bearbeiter der ersten Bände der „Germania Sacra“ hervorgetreten war, zum Archivleiter bestellt – zu spät, um die hinsichtlich seiner Leistungen als Archivar und Historiker angemessene Stellung wirklich ausüben zu können.

Im Anhang gibt es ein Verzeichnis der hier nicht wiederholten archivgeschichtlichen Beiträge des Verf. Innerhalb des Bandes finden sich zahlreiche Querverweise, die jedoch zu den Erstdrucken und nicht zu den Wiederholungen in diesem Band hinleiten. Stattdessen stellt ein Personenregister für die Benutzung eine große Erleichterung dar, was angesichts der stark personengeschichtlichen Inhalte auch bei den institutionsgeschichtlichen Aufsätzen für ein Nachschlagen sehr hilfreich ist.

Bernhart Jähnig

**Andreas Herzfeld: Die Rimann'sche Sammlung deutscher Autoflaggen und Kfz-Stander.** Bd. 1: Deutschland bis 1945. Berlin: Deutsche Gesellschaft für Flaggenkunde e.V., 2013. 268 S., 644 meist farbige Abb. (Beiträge zur deutschen Automobilgeschichte, Bd. 2). – ISBN 978-3-935131-08-7 (€ 39,90).

Autoflaggen bilden ein Spezialgebiet innerhalb der Flaggenkunde (Vexillologie). Nach Erfindung des Automobils im Kaiserreich repräsentierten sie zunächst regierende Herrscherhäuser. Dann kamen das Militär und andere staatliche Einrichtungen, aber auch Hilfsorganisationen wie das

Rote Kreuz hinzu. Diese farbigen Symbole im Kleinformat waren also überwiegend Zeichen staatlicher Autorität.

Andreas Herzfeld von der Deutschen Gesellschaft für Flaggenkunde e.V. hat sich die Aufgabe gestellt, alle historischen Autoflaggen Deutschlands zu erfassen und deren Quellen wissenschaftlich auszuwerten. Dabei konnte er auf bedeutende Vorarbeiten des verstorbenen Vexillologen Jürgen Rimann (1945–2006)<sup>1</sup> und dessen exquisite Kollektion von Autoflaggen zurückgreifen. Zusätzlich führte der Autor umfangreiche eigene Recherchen in Bibliotheken und Archiven durch.

Entstanden ist ein zweibändiges Werk, das im Jahre 2009 zunächst mit der Herausgabe des zweiten Bandes begann. Dieser widmete sich der Nachkriegszeit von 1945 bis zur Gegenwart.<sup>2</sup> Im Jahr 2013 ist nun unter gleichem Titel auch der erste Band erschienen. Er behandelt den Zeitraum vom Kaiserreich bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. Wiederum ist kein spezieller Sammlungskatalog entstanden, sondern eine reich illustrierte Flaggendokumentation. Hervorzuheben sind die von Jürgen Rimann nach amtlichen Angaben handgezeichneten Flaggenbilder, meist erkennbar an den verwendeten Metallfarben Gold und Silber.

Das Buch gliedert sich in drei große Abschnitte. Dabei steht jedoch nicht die übliche zeitliche Einteilung in Kaiserreich, Weimarer Republik und Drittes Reich im Vordergrund. Herzfeld bevorzugt stattdessen die Beschreibung der kontinuierlichen Entwicklung bestimmter staatlicher Organe, Behörden oder Verbände. Wie der Autor im Vorwort selbst einräumt, ist die leserfreundliche Gliederung des komplexen Themas sehr schwierig.

Im ersten Abschnitt wird das staatliche Flaggenwesen am Fahrzeug ausführlich dargestellt. Dabei liegt der Schwerpunkt bei der sog. Zentralgewalt, d. h. bei Staatsoberhäuptern, Regierungen, Ministerien und Behörden. Soweit bekannt, wird auch auf Autoflaggen einzelner Länder und Kommunen eingegangen. Begonnen hat die Flaggenführung am Auto im Kaiserreich als Erkennungszeichen regierender Dynastien. Obwohl anzunehmen ist, dass sämtliche Herrscherfamilien persönliche Standarten führten, ist ihre Verwendung am Automobil nur für die Königreiche Preußen, Bayern, Württemberg und Sachsen sowie für die Herzogtümer Braunschweig-Lüneburg und Sachsen-Altenburg nachgewiesen. Daher sind nur diese Zeichen farbig abgebildet. Die Farbabbildungen der kaiserlichen und der preußischen Standarten hat Herzfeld leider nicht mit glücklicher Hand ausgewählt. Sie sind in der dargestellten Ausführung so niemals geführt worden. Die wohl aus der Felddienstordnung übernommene Kaiserstandarte (Abb. 7) ist hier nach dem veralteten Muster der preußischen Königsflagge unrichtig dargestellt: Das Eiserne Kreuz ist zu schmal, der Wappenschild zu klein, der Mittel- und Brustschild falsch tingiert (Gold statt Silber). Schließlich sind Adler und Krone in den Winkeln der Standarte nicht symmetrisch angeordnet. Ein korrektes Modell der Kaiserlichen Autoflagge kann im Museum<sup>3</sup> oder in der Literatur<sup>4</sup> angesehen werden. Auch die Abbildungen 8 bis 10 sind fehlerhaft. Hier handelt es sich vermutlich um Computergrafiken aus dem Internet, die wohl unkritisch verwendet wurden. Bei genauem Hinsehen entdeckt man ebenfalls heraldische Mängel: Die goldene preußische Königskrone ruht direkt auf dem Wappenschild und ersetzt die schwarze Konturlinie des oberen Schildrands. Die Adler in den Standartenwinkeln des Königs, Kronprinzen und des

1 Vgl. Arnold Rabbow: In memoriam Jürgen Rimann (1945–2006). Motorisierte Wappen und Flaggen. In: Kleebatt. Zeitschrift für Heraldik und verwandte Wissenschaften Nr. 2/2007, S. 15.

2 Eingehende Besprechung durch den Rezessenten in: Herold-Jahrbuch NF 16 (2011), S. 275 und Kleebatt. Zeitschrift für Heraldik und verwandte Wissenschaften Nr. 2/2012, S. 17–18.

3 Die Automobilstandarte Kaiser Wilhelms II. entdeckte der Rezessent zufällig bei einem Besuch im Brandenburg-Preußen Museum Wustrau (Brandenburg) am 4. August 2010.

4 Jörg-M. Hormann/Dominik Plaschke: Deutsche Flaggen. Geschichte, Tradition, Verwendung. Hamburg 2006, S. 101. Außerdem abgebildet bei Jörg M. Karaschewski: Flaggen im deutschen Kaiserreich. Norderstedt 2008, S. 45. Zu diesem Titel siehe die Rezension von Michael Zander im Herold-Jahrbuch, NF 14 (2009), S. 267–268.

königlichen Hauses sind nicht mit silbern-schwarz geviertem Stammwappen der Hohenzollern belegt. Die Standarte des königlichen Hauses Preußen weist auch keinen rotbordierten Schild auf. Den führte nur der Kronprinz des Deutschen Reiches. Die angeführten Mängel verdeutlichen, dass die Flaggenkunde (Vexillologie) ohne die Heraldik als Historische Hilfswissenschaft nicht auskommt. Ferner unterstreichen sie die Notwendigkeit eines Abbildungsverzeichnisses, das die genaue Herkunft der Bildquellen angibt.

Im zweiten Abschnitt kommt der Autor auf das Gebiet des halbstaatlichen Autoflaggenwesens zu sprechen. Hier behandelt er Parteien, Organisationen und angegliederte Verbände. Ausgehend von der NSDAP mit ihren zahlreichen Untergliederungen entwickelte sich im Dritten Reich gewissermaßen eine Flaggenflut. Führten doch nicht nur die Partei und ihre parteieigenen Organisationen unzählige Fahrzeugflaggen, sondern darüber hinaus auch zahlreiche gleichgeschaltete Verbände.

Schließlich behandelt Herzfeld in einem dritten Abschnitt Autoflaggen beim Militär. Ausgehend von den 1889 eingeführten Kommandoflaggen des Heeres breitete sich die Flaggenführung am Auto mit Beginn des Ersten Weltkriegs rasch aus. Auch in der Weimarer Republik wurden Fahrzeuge der Reichswehr mit Flaggen versehen. Zur Zeit der Wehrmacht stieg die Zahl der Kfz-Stander in den drei Teilstreitkräften Heer, Luftwaffe und Marine stark an. Mit dem Zusammenbruch der staatlichen Ordnung in Deutschland am Ende des Zweiten Weltkriegs war der inflationäre Gebrauch von Flaggen und Symbolen beendet. Über den flaggenkundlichen Neuanfang nach 1945 kann sich der interessierte Leser in dem früher veröffentlichten Band 2 informieren.

Ein Abkürzungsverzeichnis und ein ausführliches Stichwortregister runden das Werk ab. Zusätzlich ist ein achtseitiger Nachtrag mit Ergänzungen und Korrekturen zum Band 2 angefügt. Insgesamt hat Herzfeld aufbauend auf der Sammlung Rimann die Entwicklung des Autoflaggenwesens in Deutschland grundlegend dargestellt. Damit wurde ein verdienstvoller Beitrag zur Vexillologie und Automobilgeschichte geleistet. Auch für Forschungen zur deutschen Staatssymbolik kann das zweibändige Werk hilfreich sein.

Michael Zander

**Narvaer Bürger- und Einwohnerbuch 1704–1840.** Bearb. von Dirk-Gerd Erpenbeck. Herne: Selbstverlag der AGoFF, 2014. 460 S., 24 Abb. u. Kt. (Quellen und Darstellungen zur Personen- geschichte des östlichen Europa, Bd. 3). – ISBN 978-3-939271-06-2 (€ 54,50).

Wer heute nach Narva reist, besucht nicht nur die östlichste Stadt der baltischen Republik Estland, sondern auch der Europäischen Union, der Estland seit bald 20 Jahren angehört. Die Stadt liegt an der Narowa, dem Grenzfluss zu Russland, einem nur etwa 60 km langen Abfluss aus dem riesigen Peipus-See in den zur Ostsee gehörigen Finnischen Meerbusen. Narva wirkt auf den ersten Blick nicht sehr europäisch. In den Straßen hört man fast nur Russisch; denn etwa 95 % der Einwohner sind ethnisch Russen, auch wenn wohl viele von ihnen inzwischen einen estnischen Pass der EU besitzen. Sie oder ihre Eltern oder Großeltern wurden meist erst nach dem Zweiten Weltkrieg in der sowjetischen Industriestadt angesiedelt, in deren Umgebung vor allem Ölschiefer abgebaut wird. Die russische Metropole St. Petersburg ist nur 130 km entfernt.

Die Vorstellung, dass Narva einmal eine bedeutende Handelsstadt gewesen sein könnte, in der Deutsche dominierten und Hanse-Kaufleute die Geschicke der Stadt bestimmten, wirkt heute eher grotesk. Dennoch war es so. Im Spannungsfeld zwischen dem alten Livland, dem Königreich Schweden und – natürlich – Russland war Narva, das nie ein förmliches Mitglied der Hanse werden durfte, entweder ein umkämpfter Grenzort oder ein wichtiger Handelsplatz. In diesen zog es auch und vor allem immer wieder – nach Kriegsschäden, Plünderungen und verheerenden Feuersbrünsten – Kaufleute und Handwerker aus Lübeck, Westfalen und anderen Teilen Deutschlands. Sie und die von ihnen errichteten, meist im barocken Stil gehaltenen steinernen Gebäude erzeugten seit dem 17. Jahrhundert bis ins 20. Jahrhundert hinein bei den Besuchern den Eindruck, es mit einer deutschen Stadt zu tun zu haben. Heute erinnern an diese