



„Der Retter“: Hindenburg als Symbolfigur auf einem Plakat aus dem Reichspräsidentenwahlkampf 1925

Nils Hinrichsen

## Vom Mythos zum Markenzeichen

### Hitlers Steigbügelhalter Hindenburg als Namenspatron für öffentliche Orte in Schleswig-Holstein

Ende 2007 sorgte die umfangreiche Hindenburg-Biografie des Stuttgarter Historikers Wolfram Pyta nicht nur in Fachkreisen für Aufsehen, denn der Autor stellt den Weltkriegs-Generalfeldmarschall und Reichspräsidenten in ein völlig neues Licht.<sup>1</sup> Ohne den etlichen Rezensionen<sup>2</sup> eine weitere hinzufügen zu wollen, soll hier zunächst in aller gebotenen Kürze die neue Perspektive auf Hindenburg nachgezeichnet werden.

Pyta belegt, dass die Eingriffe des „Politiker-Militärs“ in das politische Geschehen sehr bewusste Akte zielgerichteten politischen Handelns waren – von der Genese und der Instrumentalisierung des „Tannenberg-Mythos“ für den eigenen Personenkult über das taktische Abdrängen des Kaisers ins Exil bis hin zu den aktiven Bemühungen, als politischer Übervater und „Ersatzkaiser“ die Geschicke der Weimarer Republik mit präsidialer Legitimation hin zu einer neuen „nationalen Einigung“ unter einem Reichskanzler Hitler zu lenken. Es ist Pytas großes Verdienst, mittels einer geradezu überwältigenden Materialfülle den Nachweis erbracht zu haben, dass Hindenburg keineswegs Opfer fremder Einflüsterer gewesen ist, der bei zunehmender geistiger Vergreisung insbesondere zum Ende seiner Präsidentschaft von den Nationalsozialisten – gegen eigene Interessen – für deren Ziele instrumentalisiert werden konnte.

Entgegen dieser noch immer landläufigen Legende arbeitet Pyta klar heraus, wie sehr gerade Hindenburgs eigenes archaisches Gesellschaftsbild einer „geeinten Nation“ (unter Ausschluss aller politisch Missbilligten – Liberale, Sozialdemokraten, Kommunisten etc.) und sein unablässiges politisches Streben ein Ziel verfolgten: die Überwindung der gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse der Weimarer Demokratie. Nach der Bildung der „Regierung der nationalen Einheit“ Hitlers – in nahezu vollständiger Übereinstimmung mit dessen Ausrichtung – wähnte sich Hindenburg derart am Ziel seines politischen Einsatzes, dass er sich mit der „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten aus dem Tagesgeschäft der zuvor monatelang andauernden Präsidialherrschaft schlagartig zurückzog.

Es muss Wunder nehmen, wie lange – selbst bei aller längst vorliegenden kritischen Biografie zur Person Hindenburgs – ausgerechnet diese zentrale Rolle Hindenburgs in der Weimarer Republik als „vorsätzlicher Brückenschläger“ vom Kaiserreich zur NS-Diktatur hinein unbeachtet bleiben

konnte. Nach der an Fakten überbordenden Biografie Pytas ist die Tatsache einer erheblichen Verantwortung Hindenburgs für die Inthronisation der Nationalsozialisten durch nichts mehr zu beschönigen; in den Kanon (bundes-)deutscher Leitbilder will diese Figur nun schon gar nicht mehr passen.

Hingegen hat das jahrzehntelange Unvermögen, die zentrale „Scharnierfunktion“ Hindenburgs „zwischen Hohenzollern und Hitler“ anzuerkennen und seine damit einhergehende Verantwortung für die Zerstörung der ersten deutschen Demokratie entsprechend in Rechnung zu stellen, dazu geführt, dass das Bild des Antidemokraten und Steigbügelhalters Hitlers als vorwiegend demokratisch agierender Reichspräsident in die bundesdeutsche Wahrnehmung nahezu unbeschadet übergegangen ist. Dieser Umstand ist nicht zuletzt ablesbar an der Tatsache, dass in (West-) Deutschland die vielen zumeist zentral gelegenen Plätze, Straßen und Örtlichkeiten, die nach Hindenburg benannt waren, im Zuge von Straßenumbenennungen nach der NS-Diktatur und auch in den Folgejahrzehnten niemals flächendeckend als grundsätzliche Unzumutbarkeiten wahrgenommen wurden und folglich verblieben.

Erst in allerjüngster Zeit macht sich eine breitere Tendenz bemerkbar, Benennungen „zu Ehren“ Hindenburgs rückgängig zu machen – wenn auch zumeist mit der Begleiterscheinung (partei-)politischer Kontroversen.

Einige Beispiele: Für das 1917 nach Hindenburg umbenannte vormalige „Kgl. Realgymnasium mit Realschule“ in Trier initiierte der CDU-Stadtrat Anfang 2008 eine Umbenennung, da der jetzige Name nicht mehr zum „aktuellen Profil der [internationalen] Schule“ passe. Der Zeitpunkt der Umbenennungsinitiative am 75-jährigen Jahrestag der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler – durch Hindenburg (!) – stellte sich hingegen als geschichtsvergessener Zufall heraus. Eingedenk der Tatsache, dass es der Trierer CDU nicht um eine grundsätzliche Kritik an Hindenburg ging, verweigerte diese einen weitergehenden SPD-Antrag zur gleichzeitigen Umbenennung der Trierer Hindenburgstraße.<sup>3</sup>

Bereits am 8. Mai 2006 – also mit bewusstem Bezug zu einem historischen Datum – hat sich das ehemalige Hindenburg-Gymnasium in Nienburg/Weser in „Marion-Dönhoff-Gymnasium“ umbenannt.<sup>4</sup> In Darmstadt dagegen scheiterte die Umbenennungsempfehlung des entsprechenden Beirats für die Hindenburgstraße nach Marion Gräfin Dönhoff im März 2007 an einem Bürgervotum.<sup>5</sup>

Auch in Münster verfolgte Anfang 2008 die SPD-Fraktion der Stadt eine bereits wiederholt verfolgte Rückbenennung des seit 1927 nach Hindenburg benannten „Neuplatzes“ vor dem Schloss und scheiterte am Bürgervotum.<sup>6</sup>

## Paul Ludwig Hans Anton von Beneckendorff und von Hindenburg

Der älteste Sohn (2.10.1847–2.8.1934) einer adeligen ostpreußischen Offiziersfamilie durchlief in seinem Berufsleben die geregelte Karriere eines preußischen Militärs, vom Kadetten 1859 bis zum General der Infanterie und Kommandierenden General des IV. Armee-Korps Magdeburg 1905, ohne jemals öffentlich in Erscheinung zu treten. Erst nach seiner Reaktivierung am Anfang des Ersten Weltkriegs – drei Jahre nach seiner Pensionierung – schuf er nach der „Schlacht von Tannenberg“, sämtliche historischen Tatsachen leugnend, eigenständig seinen Mythos als „Sieger von Tannenberg“, in dessen Folge er zum Generalfeldmarschall und 1916 – zusammen mit Ludendorff – zum Chef des Generalstabs des Feldheeres aufstieg.

Unter Ausnutzung seiner gewachsenen Machtfülle drängte der als eitel und selbstgefällig charakterisierte Egomane den Kaiser 1918 zum Thronverzicht und ins Exil, überließ das verachtete Waffenstillstandsabkommen denjenigen, die den Krieg nicht zu verantworten hatten, und betrieb als „erster Soldat der neuen Republik“ dennoch die Rückführung und Demobilisierung des Heeres. Alle diese eigenen Verantwortlichkeiten hielten ihn jedoch nicht von der Verbreitung der Dolchstoßlegende ab, derzufolge das „im Felde unbesiegte Heer“ durch die Novemberrevolutionäre „von hinten erdolcht“ worden sei. Nach seinem Rücktritt von der Obersten Heeresleitung betrieb der erneute Ruheständler den Kult um seine eigene Person ebenso massiv wie geschichtsverfälschend weiter.

1925 wurde der bekennende Monarchist Hindenburg mit 48,3 Prozent der Stimmen zum Reichspräsidenten der Republik gewählt. Doch ohne Verständnis für die Praxis der Demokratie galt ihm eine imaginierte, Interessen- und Klassengegensätze überdeckende „Volksgemeinschaft“, wie sie bei Ausbruch des Weltkriegs bestanden habe, weiterhin als oberste Leitidee. Von Anfang an hat Hindenburg so auch als Reichspräsident geschickt auf die Zerstörung der Weimarer Republik hingearbeitet. Die Gelegenheit zur Umsetzung seines archaischen Gesellschaftsbildes erhielt er am Beginn der Krise der Weimarer Republik, die er durch die Einset-



Quelle: Hans Bohrmann (Hrsg.), Politische Plakate, Dortmund 1984, S. 265.



zung dreier Präsidialkabinette ohne Mehrheit im Reichstag in seinem Sinne zu nutzen suchte. Doch erst mit der Ernennung seines vierten, präsidial autorisierten Reichskanzlers Adolf Hitler am 30. Januar 1933 wählte Hindenburg sich endlich am Ziel seiner politischen Arbeit, da er in Hitler seinen glaubwürdigsten und durchsetzungsfähigsten Erben für die „Überwindung“ der Weimarer Verhältnisse sah.

Entgegen der hartnäckig verbreiteten Mär eines zuletzt geistig und körperlich verfallenen Greises, der in seinen letzten Lebensjahren zunehmend unter fremdem Einfluss gestanden habe, traf Hindenburg alle politischen Entscheidungen bis wenige Stunden vor seinem Ableben bei klarem Verstand und unter voller Zustimmung zu der Praxis eines Reichskanzlers Hitler. Auch die zahlreichen Morde – z. B. an politischen Gegnern

oder während des sog. „Röhm-Putsches“ – ließen ihn dabei in keiner Weise zurückschrecken.

### Straßenbenennungen in Schleswig-Holstein

Auch im nördlichsten Bundesland besteht nach Publikation der neuesten Forschungsergebnisse Wolfram Pytas die Notwendigkeit, eine (landesweite) öffentliche Diskussion über Hindenburg-Benennungen anzuregen bzw. aufzugreifen. Allein elf Hindenburgstraßen (in Husum, Kappeln, Eckernförde, Rendsburg, Kronshagen, Itzehoe, Schenefeld, Bad Schwartau, Bad Segeberg, Bad Oldesloe und Mölln), ein Hindenburgring (in Garding), zwei Hindenburgplätze (in Schleswig und Lübeck), zwei Hindenburgdämme (zwischen Klanxbüll und Sylt und in Pinneberg), ein Hindenburgufer (in Kiel) und eine Hindenburgallee (in Malente) geben Anlass dazu.

Zur Anregung und zur Untermauerung einer solchen Diskussion sollen im Folgenden anhand zweier für Schleswig-Holstein herausragender Beispiele die Benennungs- und Umbenennungspraxis, die mehr oder weniger öffentlich geführten Debatten um Rück- bzw. Umbenennungen und die jeweils verfolgten Initiativen mit ihren (Teil-)Erfolgen nachgezeichnet werden: Das erste Beispiel ist der „Hindenburgdamm“ nach Sylt, der durch den Nordseetourismus überregionale Bekanntheit genießt, und als zweites

Quelle: Postkartearchiv Altonaer Museum



Der Hindenburgdamm: Symbol des Widerstandes gegen Urkräfte ... (Postkarte, Jahr unbekannt)

Quelle: Postkartearchiv Altonaer Museum



... und Sinnbild des Triumphes der Zivilisation über die Natur (Postkarte, 1954)



Quelle: Postkartearchiv Altmaer Museum

„Mit dem D-Zug über den Hindenburgdamm nach Sylt“ (Postkartenausschnitt, Jahr unbekannt)



Quelle: Postkartearchiv Altmaer Museum

Martialische Symbolik mit Tradition: Postkarte vom Hindenburgdamm aus dem Jahr 1973

Beispiel dient das Kieler „Hindenburgufer“, das sich durch seine exponierte wie repräsentative Lage in der Landeshauptstadt auszeichnet.

## Der „Hindenburgdamm“ zur Insel Sylt

Nach der Abtretung des vormaligen Festlandhafens Hoyerschleuse per Volksabstimmung 1920 an Dänemark wurden alte Dammbaupläne zur Anbindung der Insel Sylt ans Festland aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg in veränderter Form wieder aufgenommen. In der Folge entstand zwischen 1923 und 1927 – nun an der schmalsten Meeresstelle zwischen Klanxbüll und Morsum auf Sylt – ein Eisenbahndamm als Endstück der Marschenbahn ab Altona. Am 1. Juni 1927 wurde der 11,2 Kilometer lange Verbindungsdamm durch das Wattenmeer auf Sylt mit einem zweitägigen Festakt feierlich eingeweiht. Da die Verkehrsanbindung der Insel an das Reich nach dem verlorenen Weltkrieg und den Gebietsabtretungen in Nordschleswig als Prestigeprojekt von nationalem Rang galt, hatte der damalige Reichspräsident Paul von Hindenburg sein Kommen zu der Einweihungsfeier zugesagt – nicht zuletzt um damit nachdrücklich das deutsche Votum der Volksabstimmung von 1920 für Sylt zu unterstreichen.

Am ersten Festtag, kurz nach 10 Uhr, meldete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Julius Dormmüller, – nach einer kurzen Ansprache des Landrats des Kreises Südtondern, Hans Skalweit – dem angereisten Hindenburg in Klanxbüll die Fertigstellung des Bauwerks und trug ihm als „besonders geeignete Persönlichkeit“ die Patenschaft des Dammes an, was Hindenburg annahm.<sup>7</sup> Eine gute Stunde später erreichte der Zug als erster offizieller Personenzug<sup>8</sup> mit seinen Gästen das reich geschmückte Westerland, wo er von einer riesigen Menschenmenge empfangen wurde und die Kurkapelle den „Hohenfriedberger Marsch“ spielte, während drei Flugzeuge über den neuen Bahnhof hinwegflogen.<sup>9</sup> Am Bahnsteig wurden die Angekommenen vom Sylter Bürgermeister Arno Kapp, vom Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Ernst Schneider und vom Reichsverkehrsminister Wilhelm Koch sowie von etlichen Stadtverordneten – wie im Protokoll vorgesehen – in Empfang genommen und nach einer kurzen Autorundfahrt über die Insel zu einem „Herrenfrühstück“ mit 250 geladenen Gäste ins Kurhaus geleitet. Der erste und letzte Besuch Hindenburgs auf Sylt endete nach einem anschließenden historischen Festumzug mit 36 dekorierten Wagen gute vier Stunden später.<sup>10</sup>

Aus den gehaltenen Reden während des Festmahls geht hervor, wie es zur Bezeichnung „Hindenburgdamm“ kam; erst bei dieser Gelegenheit setzte Dormmüller in seinem Redebeitrag den sturmfesten Damm durch die Nordsee gleich mit der Person Hindenburgs, in dem das deutsche Volk „in



der Kriegszeit seinen schützenden Damm gehabt“ habe und „der damals mit dem Schwert in der Hand die deutschen Lande freihielt von feindlicher Zerstörung“<sup>11</sup> und regte an: „Darum wollen wir den neuen Damm auf seinen Namen taufen. Er heiÙe ‚Hindenburgdamm‘.“<sup>12</sup>

Einerseits belegt diese Rede ein weiteres Mal die anhaltende Wirksamkeit des Mythos vom „Sieger von Tannenberg“,<sup>13</sup> den Hindenburg entgegen allen historischen Fakten selber nach Kräften förderte. Zum anderen wird deutlich, dass er mitnichten nach Westerland gekommen war, um dort „seinen‘ Damm“, den „Hindenburgdamm“ einzuweihen.<sup>14</sup> Offenkundig war eine entsprechende Benennung zu diesem Zeitpunkt noch von keiner offiziellen Seite geplant, erst recht nicht auf den Namen Hindenburg. Folglich findet sich auch in der gedruckten Festschrift zu den Einweihungsfeiern ausschließlich der sterile wie zutreffende Begriff „Wattenmeerdamm“.<sup>15</sup> Durch die Namensvergabe dürfte Hindenburg nicht nur eine weitere Gelegenheit zur Untermauerung seines Mythos gesehen haben. Zugleich entstand durch den Hindenburgdamm die Aussicht auf eine Verankerung seines Namens mit einem bedeutenden Bauwerk, gleichwertig neben der Verbindung des Namens Kaiser Wilhelms mit dem „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ (seit 1948 Nord-Ostsee-Kanal), was ihm zusätzlich als eine besondere Festigung seiner Rolle als „Ersatzkaiser“ erschienen sein dürfte.

Für den Verbindungsdamm hatte der nur wenige Stunden dauernde Besuch Hindenburgs auf Sylt zur Folge, dass er nun offiziös seinen Namen trug. Obgleich es im weiteren Verlauf nie zu einer offiziellen Namensgebung<sup>16</sup> gekommen ist, ging die spontane Benennung zum „Hindenburgdamm“ nun nicht nur völlig selbstverständlich in den allgemeinen Sprachgebrauch ein, sondern fand sich in der Folgezeit ebenfalls auf sämtlichen Karten wieder, wurde auch in der frühen Nachkriegszeit des Zweiten Weltkriegs niemals hinterfragt und überdauerte gleichfalls bis zum heutigen Tage sämtliche Umbenennungsinitiativen der vergangenen Jahre.<sup>17</sup>

Hinweise auf Umbenennungsinitiativen des Hindenburgdamms finden sich erst für eine relativ späte Zeit. Erstmals forderten am 16. Mai 1998 „engagierte Friesen“<sup>18</sup> anlässlich des 75-jährigen Jubiläums des „Foriining for nationale Friiske“ (heute: „Friisk Foriining“) die Bundesregierung und die schleswig-holsteinische Landesregierung in einer Entschließung dazu auf, sich für die Umbenennung des Hindenburgdamms in „Uwe-Jens-Lornsen-Damm“ einzusetzen.<sup>19</sup> Den Namensvorschlag nach dem bedeutendsten Sohn der Insel begründeten die Mitglieder des friesischen Vereins mit der Rolle Lornsens als „Wegbereiter der parlamentarischen Demokratie in Schleswig-Holstein“ in „demokratischer Tradition sowie selbstbewusster und zugleich weltoffener Heimatverbundenheit.“<sup>20</sup> Der Jurist, dänische Beamte und Sylter Landvogt Lornsen (1793–1838) veröffentlichte 1830 die

programmatische Schrift *Über das Verfassungswerk in Schleswig-Holstein*, womit er zum Vorkämpfer eines vereinten (und von Dänemark) unabhängigeren Schleswig-Holsteins wurde. Maßgeblicher Mitinitiator der Entschließung war der Friese und heutige Leiter des Minderheitensekretariats im Bundesinnenministerium, Thede Boysen.

Entschließung und Pressemitteilung blieben in den Printmedien nicht ohne Resonanz,<sup>21</sup> und auch die Politik sah sich gefordert. So formulierte der FDP-Landtagsabgeordnete Ekkehard Klug seine „Skepsis“ gegenüber Umbenennungen „historischer und seit vielen Jahrzehnten mit ihrem Namen verbundener Bauwerke“, die ihn vor Umbenennungen „alle zwei bis drei Generationen“ „nach den jeweiligen ‚modernen‘ Präferenzen“ zurückschrecken lasse.<sup>22</sup> Der SPD-Bundestagsabgeordnete Manfred Opel bemerkte in seinem Antwortschreiben hingegen, dass es „viele würdige Nordfriesen“ als Namensvetter für den Damm gebe und erinnerte an die „beiden Beseler-Brüder“, von denen der eine, Georg Beseler, „Vizepräsident der Paulskirchenversammlung“ und der andere, Wilhelm Hartwig Beseler, der „erste ‚Ministerpräsident‘ Schleswig-Holsteins“ gewesen sei. Grundsätzlich sei er „gern bereit, über bessere Namensgebungen nachzudenken“. Der „Name ‚Hindenburg‘“ habe „sich sicherlich überlebt“. Doch gab er auch zu bedenken, von personenbezogenen Namen „überhaupt wegzukommen und das Bauwerk vielleicht ‚FRIESEN-DAMM‘ zu nennen.“<sup>23</sup>

Die auch an Bundeskanzler Kohl gesandte Entschließung wurde von dort ohne eigene Stellungnahme an die Deutsche Bahn als Eigner des Hindenburgdamms weitergeleitet. Bei der Deutschen Bahn nun vertrat man die Auffassung, dass nach der Taufe auf den Namen „Hindenburgdamm“ „weder die Deutsche Reichsbahn noch die Deutsche Bundesbahn Gründe [gehabt hätten], diesen Namen zu ändern.“ Die Deutsche Bahn AG sehe „derzeit ebenfalls keinen Anlass zur Änderung des Namens.“ Weiter führt sie aus: „Namensrechtlich ist ein schützenswertes Interesse des über 70 Jahre bestehenden ‚Hindenburgdamms‘ gegeben. Durch die Namensgebung wird auf die besonderen politischen Zeitumstände seiner Entstehung hingewiesen und durch die Beziehung einer bekannten Persönlichkeit des politischen Lebens dieser Zeit zum Ausdruck gebracht.“ Angesichts des Aspekts, dass diese Strecke gleichsam „ein Markenzeichen“ bei den Kunden der DB sei, sehe sich die Bahn AG veranlasst, von einer Umbenennung Abstand zu nehmen. Mit dieser Entscheidung sei jedoch keineswegs eine politische Wertung verbunden, „insbesondere soll[e] nicht die politische Bedeutung von Uwe-Jens Lornsen für die demokratische Tradition Schleswig-Holsteins und Deutschlands in Frage gestellt werden.“<sup>24</sup>

Anlässlich einer Feier der Deutschen Bahn zum 75-jährigen Jubiläum des Hindenburgdamms erinnerte der „Foriining for nationale Friiske“ 2002



Kiel - Olympiahafen, Hindenburgufer

Quelle: Postkartearchiv Altmaier Museum

Der Kieler Olympia-Hafen am Hindenburgufer (um 1936)

abermals per Pressemitteilung an das Gebot, den Damm nach dem „demokratischen Reformler und liberalen Vordenker der bürgerlichen Revolution“,<sup>25</sup> Uwe-Jens Lornsen, zu benennen. Außer einem weiteren Echo in der Presse<sup>26</sup> wurde jedoch bislang nichts erreicht.

Weitere Beispiele für denkbare Namensalternativen lieferte in der Folge der Buchautor Rolf Stumpf, der die Aufmerksamkeit auf den Keitumer Lehrer und Chronisten Christian Peter Hansen (1803–1879) lenkte, welcher bereits 1856 eine Dammverbindung Sylts mit dem Festland anregte, sowie auf den am Dammbau maßgeblich beteiligten Husumer Regierungsbaurat Dr. Pfeiffer. Stumpf fragte 2003: „Wie würde es wohl heute klingen, wenn der Damm ‚Hansendamm‘ oder ‚Pfeifferdamm‘ hieße?“<sup>27</sup>

**Das „Hindenburgufer“ in Kiel**

Der (Um-)Benennungsakt zum Kieler Hindenburgufer vollzog sich dagegen sehr viel geräuschärmer.<sup>28</sup> Relativ schnell nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten in Kiel am 11./12. März 1933 erfolgten einen Monat darauf Straßenumbenennungen – u.a. nach Adolf Hitler und Paul von Hindenburg – mit klarer Begründung: „Die Benennung des Neumarktes [in Adolf-Hitler-Platz] und des Strandwegs [in Hindenburgstraße] ist eine Ehrung Kiels für Reichskanzler und Reichspräsident.“<sup>29</sup>



Promenade am Hindenburgufer (nach 1957)

Mit dieser Maßnahme verstieß die Stadt Kiel zum ersten Mal – wie in den zwölf Folgejahren häufig – gegen neu erlassene Richtlinien für Straßenbenennungen des preußischen Innenministers von 1933, denen zufolge Namensgebungen nach noch lebenden Personen nur in ganz besonderen Ausnahmefällen vorgenommen werden sollten.<sup>30</sup> Gemäß der Gepflogenheit, dass Anträge zu Neu- und Umbenennungen in der NS-Zeit (wie schon zuvor) meistens einzig der Polizeipräsident beschied, wurde von diesem der seit 1900 so heißende Strandweg<sup>31</sup> am Westufer der Kieler Förde zunächst in Hindenburgstraße umbenannt. Die zeitgenössische Exklusivität des Namens entsprach dem angrenzenden großbürgerlichen Kieler Villenviertel Düsternbrook ebenso wie der Tatsache, dass an dieser Uferpromenade das ehemalige Logierhaus des Kaiserlichen Yachtclubs lag.

Nur wenige Tage nach dieser ersten Umbenennung teilte der Kieler Polizeipräsident, Otto Graf zu Rantzau,<sup>32</sup> mit, dass er die Bezeichnung „-ufer“ für angemessener hielte,<sup>33</sup> so dass sich für die Folgezeit der Name Hindenburgufer ergab, der sich bis zum heutigen Tage erhalten hat. Auch während der NS-Diktatur wurde dieser Straßenzug – wie zuvor im Kaiserreich – Richtung Wik weiter ausgebaut, namentlich 1936 (unter Einschluss der Strandstraße und der ehemaligen Dorfstraße) von der Koesterallee bis zur Feldstraße, so dass sich das Hindenburgufer inzwischen über die stattliche Länge von über 2,5 Kilometern erstreckte.



Quelle: Postkartearchiv Altonaer Museum

Der Olympia-Hafen und das Weltwirtschaftsinstitut am Hindenburgufer (vor 1957)

Nach dem Ende der NS-Diktatur geriet das Kieler Hindenburgufer schon sehr früh in die Kritik; nach einer ersten Umbenennungswelle 1945, in der führende NS-Größen und andere belastete Namen und Bezeichnungen von den Straßenschildern entfernt wurden, stellte der zuständige Ausschuss für Schule und Kultur in einer zweiten Sitzung am 10. April 1947 u. a. auch den Namen Hindenburgufer zur Disposition.

Eine Lösung der gegensätzlichen Positionen zwischen der SPD, die sich für die – bislang versäumte – Entfernung „Nazibedeutungstragender Namen“ und eine Überprüfung militärischer und dynastischer Namen einsetzte, und der CDU, die nur das geändert sehen wollte, „was noch nach zehn oder zwanzig Jahren anerkannt werde“<sup>34</sup> und für die Belassung etlicher Namen (Hindenburg, Krupp) plädierte, wurde am 8. Juli 1947 auf einem paritätischen Sonderausschuss in Form eines Kompromisses gefunden: Nach langen Diskussionen stimmte der Ausschuss mit 3:2 Stimmen für eine Umbenennung, die dann – gegen schwere Bedenken der SPD – doch nicht umgesetzt wurde, damit die CDU-Vertreter einer Umbenennung der Fährstraße in Legienstraße und des Egerländer Platzes in Bebelplatz zustimmten.<sup>35</sup> Lediglich der kleine Zugang „Zum Hindenburgufer“ wurde 1947 nach dem Gründer des Weltwirtschaftsinstituts Bernhard Harms benannt.<sup>36</sup>

332

Nach dieser ersten – gescheiterten – Umbenennungsabsicht der Politik bot gerade das Kieler Hindenburgufer immer wieder Anlass zur Kritik,



Das Hindenburgufer im Sommer 2008, Blick Richtung Südost

woran auch das Umfeld der Kieler Christian-Albrechts-Universität zunehmend Anteil hatte. So machten sich erstmals in der Nacht vom 8. auf den 9. November 1968 einzelne Kieler Studenten in einer Spontan-Aktion daran, mit Schablonen und Sprühdosen die Prinz-Heinrich-Straße in „Rosa-Luxemburg-Straße“ und das Hindenburgufer in „Reichpietschufer“ – nach Max Reichpietsch, einem der zwei 1917 hingerichteten Anführer der Hungerrevolte in der kaiserlichen Kriegsmarine – umzutauften. Ohne tiefere Kenntnisse über die Person Hindenburgs (wie auch über die einstige Umbenennung des Strandweges nach ihm) galt der Patriarch den aufbegehrenden Studenten als Vertreter von Kontinuitäten aus dem Kaiserreich über die Dolchstoßlegende in der Weimarer Republik und dem „Dritten Reich“ bis in die Gegenwart mit den Notstandsgesetzen von 1968, mit denen es zu brechen galt.<sup>37</sup>

Doch anstatt einer Umbenennung erfuhr das Hindenburgufer 1969 eine erhebliche Verlängerung nach Süden: Die direkt am Wasser verlaufende Straße stadteinwärts bis hinunter zur Seeburg (Höhe Kieler Kunsthalle) wurde 1969 nun ebenfalls als Hindenburgufer bezeichnet, insgesamt ergab das eine Länge von über 3,5 Kilometern in profiliertester Lage.

Doch mit einem spürbaren Modernitätsschub seit dem Anfang der 1970er Jahre war der Name Hindenburg offenkundig nicht mehr recht vereinbar. So wurde zu den Olympischen Segelwettbewerben 1972 in Kiel der

zur Fußgängerzone umgebaute südliche Abschnitt des Hindenburgufers auf den Namen „Kiellinie“ umgetauft, während dagegen das verbliebene nördliche und weniger im öffentlichen Rampenlicht stehende Hindenburgufer noch einmal um einen kurzen Abschnitt zwischen Düsternbrook Weg und dem Sportboothafen Düsternbrook ergänzt wurde.<sup>38</sup> Diese abermalige Umbenennung nach nicht einmal drei Jahren ist kaum anders zu deuten denn als Eingeständnis an die Unpopularität des Namens Hindenburg auf der internationalen Bühne der Segel-Olympiade von 1972.

Einen neuen Vorstoß in Sachen Umbenennung machte 1986 die Ratsfraktion der Kieler Grünen. Nach Vorschlägen des Frauenbündnisses Schleswig-Holstein und des Kieler Zusammenarbeitsausschusses der Friedensinitiativen stellte sie in der Kieler Ratsversammlung den Antrag, den betreffenden Promenadenabschnitt nach dem kurz zuvor verstorbenen Pastor und Friedensaktivisten Martin Niemöller (1892–1984) in Martin-Niemöller-Ufer umzubenennen.<sup>39</sup>

Abermals in die Schlagzeilen gelangte das Hindenburgufer spätestens zwei Jahre später, als am 8. März 1988 ein Zusammenschluss verschiedener politischer Gruppen einige umstrittene Straßennamen, darunter das Hindenburgufer, mit Namensschildern verdienter Frauen zu überhängen versuchten.<sup>40</sup> Wengleich diese Aktion scheiterte und die wenigen Engagierten strafrechtlich belangt wurden, spiegelt die anhaltende Kritik doch die Nichtakzeptanz einer Benennung nach Paul von Hindenburg in weiten Teilen der Kieler Bevölkerung immer deutlicher wider.

Zu dieser Zeit setzte sich auch der Kieler Historiker Helmut Grieser dafür ein, das Hindenburgufer umzubenennen und Paul von Hindenburg nicht länger durch Benennung im Straßenbild zu ehren. Grieser engagierte sich ebenfalls für Martin Niemöller als Namensgeber der Uferpromenade,<sup>41</sup> was als Alternative zu Hindenburg nicht nur aufgrund der unmittelbaren Nähe des Marinehafens Kiel sinnfällig gewesen wäre, denn Niemöller diente vor seiner Hinwendung zu einer radikal-christlichen Position vor und nach 1945 (u.a. als führender Vertreter der Bekennenden Kirche, als Präsident im Weltrat der Kirchen, als Präsident der Deutschen Friedensgesellschaft und der Internationalen Kriegsdienstgegner) auch als Soldat der kaiserlichen Kieler U-Bootwaffe im Ersten Weltkrieg und war bis in die Zeit seines Einsatzes im Kirchenkampf ab 1933 lange Jahre überzeugter Nationalsozialist.

Grieser weist an anderer Stelle noch einmal dezidiert darauf hin, dass Straßenumbenennungen „in besonderer Weise“ das Bewusstsein einer Zeit zu erhellen vermögen und fährt fort, „es geht ja um die Entscheidung, unter dem Andrang veränderter Verhältnisse neue Symbolfiguren und Sinnzeichen an die Stelle der bisher geehrten Namen zu setzen oder umgekehrt die Kontinuität im geschichtlich-politischen Bereich zu wahren.“<sup>42</sup>

Der Kieler Yachtclub im  
seit 2007 nach Alfried  
Krupp benannten Haus.  
Vor der Hecke links  
befindet sich die Büste.  
Foto: Nils Hinrichsen



### **Hindenburgufer 70: Neue Ehren für einen verurteilten Kriegsverbrecher**

Am 13. August 2007 enthüllte die Kieler Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz (CDU) anlässlich des 100. Geburtstags von Alfried Krupp eine Büste vor dem ehemaligen Kieler Yachtclub am Hindenburgufer. In ihrer Ansprache hieß es unter anderen: „Diese Feierstunde zu Ehren des Kiel immer sehr nahe stehenden Alfried Krupp dokumentiert ebenfalls die enge Verbundenheit zwischen Krupp und Kiel. Deshalb feiern wir heute nicht einfach nur die Enthüllung einer Büste. Wir feiern ein Stück weit auch Familienzusammenführung. [...]“

Wenn sich die Zeiten auch noch so ändern sollten – dass wir heute gemeinsam das Tuch über der Büste Alfried Krupps lüften dürfen und dass dieses Haus von heute an seinen Namen trägt, das ist auch ein Stück Selbstvergewisserung. Kiel, Krupp und Germania, das gehört eben schon lange zusammen. Weit reichen die Fäden dieser Beziehung in die Vergangenheit zurück. Und wir alle hoffen, sie werden noch lange Bestand haben.“<sup>43</sup> Kritische Worte für eine Namensgebung nach einem verurteilten Kriegsverbrecher fanden sich weder bei Volquartz noch in der Presse – obwohl die Biografie von Alfried Krupp genug Anlass dazu gibt.<sup>44</sup>

Alfried Felix Alwyn Krupp von Bohlen und Halbach (13.8.1907–30.7.1967) trat 1935 in 5. (und letzter) Generationsfolge in die Friedrich Krupp AG ein, wo er bereits im Jahr darauf in die Abteilung für Rüstungsproduktion und Artilleriekonstruktion einstieg, 1938 die Leitung der Rohstoff- und Rüstungsabteilung übernahm und Mitglied des Vorstandsdirektoriums wurde. 1943 folgte Alfried Krupp seinem Vater Gustav



Krupp in den Vorsitz der AG und wurde Ende des Jahres alleiniger Inhaber des durch Erlass Hitlers („Lex Krupp“) in eine Personengesellschaft umgewandelten bedeutendsten Industrieunternehmens und Rüstungslieferanten des Dritten Reiches.

Krupp pflegte schon früh intensive Kontakte zu den Nationalsozialisten, war seit 1931 förderndes Mitglied der SS, seit 1935 Mitglied des NS-Fliegerkorps und trat 1938 in die NSDAP ein. Er wurde 1937 Wehrwirtschaftsführer, fungierte seit 1938 als stellvertretender Kuratoriumsvorsitzender der Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft und war Mitbegründer und anschließend Präsidiumsmitglied der Reichsvereinigung Kohle (1941) und ab 1942 als stellvertretender Vorsitzender der Reichsvereinigung Eisen.

Außerdem wirkte er als Beiratsmitglied der Ausführungsgemeinschaft für Kriegsgerät, als Mitglied des Rüstungsrats beim Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion sowie als Mitglied des Verwaltungsrats der Berg- und Hüttenwerksgesellschaft Ost. Nach Kriegsbeginn war Krupp für die Demontage von Fabriken in den besetzten Gebieten verantwortlich und versklavte mindestens 100.000 verschleppte Zwangsarbeiter sowie Kriegsgefangene, die in seinen Betrieben unter unsäglichen Verhältnissen – so z. B. auf der Friedrich Krupp Germania-Werft in Kiel – arbeiten mussten. Auch errichtete er u. a. bei Auschwitz Rüstungsproduktionsstätten.

Nach seiner Verhaftung und der Beschlagnahme des Vermögens bei Kriegsende erfolgte 1947 die Anklage in einem gesonderten Nürnberger „Krupp-Prozess“ und 1948 die Verurteilung zu zwölf Jahren Haft sowie zur Einziehung des Gesamtvermögens – u. a. wegen Beteiligung an Zwangsarbeiterprogrammen (Sklavenarbeit/Verbrechen gegen die Menschheit) und Plünderungen von Wirtschaftsgütern im besetzten Ausland (Verstöße gegen das Kriegsrecht). Das Strafmaß fiel trotz der erkannten engen Verzahnung des Unternehmens mit der NS-Vernichtungspolitik und des von Krupp verantworteten zigtausendfachen KZ-Häftlingseinsatzes sehr niedrig aus. Der Verurteilte wurde bereits nach knapp 2 1/2 Jahren Haft in Landsberg im Januar 1951 vorzeitig begnadigt und entlassen, die ohnehin nicht vollzogene Vermögensbeschlagnahme aufgehoben.

Bis zu seinem Tod 1967 konnte Krupp sein Wirtschaftsimperium unbehelligt weiterführen. Neben etlichen Einrichtungen (Alfried-Krupp-Stiftung, Alfried-Krupp-Krankenhaus/Essen, etc.) wurde 2007 nun auch das Gebäude des Kieler Yachtclubs nach ihm benannt. Den Vorplatz „ziert“ – als Ersatz für die dort zweimal (1904 und 1962) errichtete Büste für seinen Großvater Friedrich Alfred Krupp – seit diesem Zeitpunkt eine Büste des verurteilten Kriegsverbrechers.<sup>45</sup>

Nach den letzten Erkenntnissen über die verhängnisvolle historische Rolle Paul von Hindenburgs kann es keine Frage mehr sein, ob diesem aktiven Antidemokraten Kontinuität oder Ersatz im öffentlichen Andenken gebührt. Benennungen nach dieser Unheilsfigur der deutschen Geschichte darf es nicht weiter geben, Umbenennungen sind längst überfällig, und so kann es letztlich nur noch darum gehen, ob wir es schaffen, uns von dieser als unhaltbar erwiesenen Leitfigur zu lösen und stattdessen den veränderten Verhältnissen neue Symbolfiguren und Sinnzeichen zur Seite stellen, oder diese historische Hypothek an die folgende Generation weitergeben.

## Anmerkungen

1. Wolfram Pyta, *Hindenburg. Herrschaft zwischen Hohenzollern und Hitler*. München 2007. Pyta ist neben seiner Lehrtätigkeit an der Universität Stuttgart und der Leitung des „Hindenburg-Projektes“ seit 2001 zugleich Direktor der „Forschungsstelle Ludwigsburg“ zur NS-Verbreitungsgeschichte. U. a. widmete er sich insbesondere der Auseinandersetzung der Sozialdemokratie mit der NSDAP, der landwirtschaftlichen Interessenpolitik im Kaiserreich sowie der Wirkungsweise der Dorfgemeinschaft in der Weimarer Republik. Seinen hier entwickelten methodischen Ansatz, Politik- und Kulturgeschichte systematisch miteinander zu verbinden, um die Formen einer Transformation „kulturell-symbolischen Kapitals in politisches Entscheidungshandeln“ zu entschlüsseln, schlug sich auch in seiner Hindenburg-Biografie nieder.
2. Johannes Willms, Wer so träge ist, dem gebührt das Vertrauen. In: *SZ*, 9.10.2007; Manfred Kittel, Volksgemeinschaftler mit Pensionärsallüren. In: *FAZ*, 10.10.2007; Hans-Ulrich Wehler, Zwischen Bismarck und Hitler. In: *Die Zeit*, Literaturbeilage Nov. 2007 (Nr. 46), S. 16f.; Peter Merseburger, Demontage eines Deutschen. In: *DeutschlandradioKultur*, 11.11.2007; Cord Aschenbrenner, Phlegma und Charisma. In: *NZZ*, 12.12.2007; Rudolf Walther, Hindenburg hatte eigene PR-Abteilung. In: *FR*, 4.1.2008; Jürgen Busche, Niederlage im Kompetenzgerangel. In: *taz*, 12./13.1.2008; Wolfgang Kruse, Rezension zu Pyta: Hindenburg. In: *H-Soz-u-Kult* 28.1.2008, <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2008-1-076>.
3. Vgl. u. a. Namen, die keiner mehr nennen will. In: *Süddeutsche Zeitung*, 21.2.2008.
4. Vgl. die Internet-Seite der Schule [www.mdg-nienburg.de](http://www.mdg-nienburg.de) (28.8.2008).
5. Hindenburgstraße wird nicht umbenannt. In: *Neue Bessunger Nachrichten*, 9.3.2007.
6. Mehrheit will Hindenburgplatz behalten. In: *Westfälische Nachrichten*, 15.3.2008.
7. Rolf Stumpf, Die Eisenbahn nach Sylt. Die Geschichte des Hindenburgdamms und der Bahnstrecke Niebüll–Westerland/Sylt. Freiburg 2003, S. 78ff.
8. Bereits am Vortag befuhr ein Vorauszug aus Hamburg den Damm und brachte u. a. 90 Hamburger Schutzpolizisten auf die Insel, vgl. ebd.
9. Hans Bock, Die Marschenbahn von Altona nach Westerland. Eine Fotochronik der Baugeschichte. Heide 1989, S. 149.
10. Siehe hierzu: Florian Ahmer/Sebastian Lehmann, Der Hindenburgdamm. Sylt feiert seine Anbindung an das Festland. Eine Fotodokumentation. In: *Demokratische Geschichte* 18 (2007), S. 44-102.
11. Abdruck der Rede in längeren Passagen in Stumpf, *Eisenbahn*, S. 82f.
12. Stumpf, *Eisenbahn*. Über die „Idee“ zum Namen Hindenburgdamm kursieren etliche irrtümliche Versionen, so auch die, dass die Bezeichnung der Laune eines Westeländer Stadtvertreters beim Festessen entsprungen sei, vgl. Beatrix von Kalben, *Porträt Hindenburgdamm*, auf der Internet-Seite [www.planet-wissen.de/pw/Artikel](http://www.planet-wissen.de/pw/Artikel) (28.8.2008).
13. Vgl. die Artikel „Tannenberg“ und „Mythos von Tannenberg“ von German Werth. In: Gerhard Hirschfeld (Hg.), *Enzyklopädie Erster Weltkrieg*. Paderborn 2004, S. 919f.

14. So in irreführender Diktion zu lesen bei Ahmer/Lehmann, Hindenburgdamm, S. 45-51.
15. Vgl. z. B. Kümmler/Pfeiffer, Dammbau Festland-Sylt. In: Klanxbüll-Westerland (Sylt) 1. Juni 1927. Zur Einweihung der neuen Eisenbahnstrecke von Klanxbüll nach Westerland (Sylt) durch das Wattenmeer. O. O., o. J., S. 8.
16. Über eine offizielle Benennung des Hindenburgdamms gibt es offensichtlich keine Belege. Ein interessantes Dilemma ist allerdings die Frage, inwiefern eine nicht offiziell vollzogene Benennung durch eine „Um“-Benennung überhaupt rückgängig gemacht werden kann.
17. Im Internet-Lexikon Wikipedia ist die Rede von „zahlreichen Initiativen“, die Vorschläge wie „Sylt-Damm“, „Friedens-Damm“ oder „Friesen-Damm“ gemacht hätten, freilich ohne näheren Beleg. Allerdings ist der Absatz über die Namensvergabe bereits mit einer Bearbeiten-Marke versehen – für die Zeit nach einer zukünftigen Umbenennung? Vgl. den Eintrag „Hindenburgdamm“ auf <http://de.wikipedia.org/wiki/Hindenburgdamm> (28.8.2008).
18. Vgl. Harry Kunz/Thomas Steensen, Hindenburgdamm. In: Sylt-Lexikon. Neumünster 2002, S. 143f.
19. Vgl. die Entschließung der Foriining for nationale Friiske „Uwe-Jens-Lornsen-Damm“ vom 16. Mai 1998. Kopie beim Verfasser.
20. Ebd.
21. Vgl. Hindenburg-Damm soll Lornsen-Damm heißen. In: *Schleswig-Holstein-Zeitung*, 18.5.1998; Hindenburgdamm – Friesen wollen anderen Namen. In: *Dithmarscher Landeszeitung*, 18.5.1998; Hindenburgdamm out?. In: *Bild-Zeitung*, 18.5.1998.
22. Schreiben Dr. Ekkehard Klug (MdL und Parlamentarischer Geschäftsführer) an den 1. Vorsitzenden des Foriining for nationale Friiske, Jörgen Jensen Jahn (sic!), 29.5.1998, Kopie beim Verf.
23. Schreiben Manfred Opel (MdB und stellvertretender verteidigungspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Bundestagsabgeordneter des Wahlkreises Nordfriesland-Dithmarschen-Nord) an den 1. Vorsitzenden des Foriining for nationale Friiske, Jörgen Jensen Hahn, 23.5.1998, Kopie beim Verf. Von den erwähnten Beseler-Brüdern waren der Jurist Wilhelm Hartwig Beseler (1806–1884), Präsident der schleswigschen Ständeversammlung, Mitglied und Präsident der Provisorischen Regierung, Abgeordneter der Frankfurter Nationalversammlung und Mitglied der Statthalterschaft von Schleswig-Holstein, sowie sein Bruder, der Jurist Georg Beseler (1809–1888), Abgeordneter der Frankfurter Nationalversammlung, Mitglied des Reichstages und – anders als von Opel erinnert – Vizepräsident des Preußischen Herrenhauses, vgl. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt/Ortwin Pelc (Hg.), *Schleswig-Holstein Lexikon*. Neumünster 2000, S. 51.
24. Schreiben der Deutschen Bahn, Geschäftsstelle Netz Niederlassung Nord an den Foriining for nationale Friiske, 6.7.1998. Kopie beim Verfasser.
25. Pressemitteilung „75 Jahre Hindenburgdamm“ des Foriining for nationale Friiske, 31.5.2002. Kopie beim Verfasser.
26. Vgl. Dänische Friesen wollen neuen Namen. In: *Flensborg Avis*, 3.6.2002; Ein neuer Name für den Weg nach Sylt?. In: *Hamburger Morgenpost*, 3.6.2002.
27. Stumpf, Eisenbahn, S. 82.
28. Vgl. hierzu im Folgenden Jutta Schemm, Straßenumbenennungen in Kiel zwischen 1900 und 1970. In: *Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte* 79 (1998), S. 177-240.
29. *Kieler Neueste Nachrichten*, 9.4.1933, 3. Blatt.
30. Schemm, Straßenumbenennungen, S. 181.
31. Der 1900 angelegte Strandweg erhielt seinen Namen per Festlegung durch das Städtische Kollegium und wurde zweimal beträchtlich Richtung Norden ausgedehnt – ab 1906 bis zur Bellevue und ab 1926 bis zur Koesterallee. Vgl. Hans-G. Hilscher, *Kieler Straßenlexikon*. Hg. von Landeshauptstadt Kiel – Amt für Wirtschaft, Verkehr, Stadt und Regionalentwicklung. Kiel 2004, S. 84.
32. Der Nationalkonservative Otto Graf zu Rantzau (14.7.1888–4.2.1946) löste bereits im Zuge des „Papen-Putsches“ am 21.7.1932 seinen sozialdemokratischen Vorgänger Dietrich im

- Amt des Kieler Polizeipräsidenten ab und verblieb auf diesem Posten bis April 1934, um dann – zuerst kommissarisch, ab Oktober auch formal – von dem Nationalsozialisten Joachim Meyer-Quade abgelöst zu werden. Damit fallen neben den Straßenumbenennungen u. a. auch die Verhaftungen politischer Gegner im Zuge der „Machtergreifung“ in Kiel in Rantzaus Verantwortung. Zu den biografischen Angaben vgl. Gerhard Paul, *Staatlicher Terror und gesellschaftliche Verrohung. Die Gestapo in Schleswig-Holstein*. Hamburg 1996, S. 263, Anm. 30.
33. Jutta Schemm verweist darauf, dass sich zu diesem Vorgang in den Akten des Bauverwaltungsamtes Kiel nichts ermitteln ließ, vgl. Schemm, *Straßenumbenennungen*, S. 223f.
34. Ebd., S. 201.
35. Vgl. ebd.
36. Ebd., S. 217.
37. Begleitet wurden die Umbenennungen von studentischen Demonstrationen des Sozialistischen Studentenbundes (SHB), des Liberalen Studentenbundes (LSB) und der Humanistischen Studentenunion (HSU) am 8.11.1968 in der „Ehrenhalle“ des Marineehrenmals in Laboe, wo auf Tafeln zu lesen war: „Der Heldentod kotzt uns an. Mach, was wir nicht erreichen – die Revolution.“ In der Nacht zum 9.11.1968 waren auf Wänden und Türen des Ehrenmals Parolen gesprüht: „50 Jahre Konterrevolution sind nun genug“, „Hier wohnt Hitler“, „Hakenkreuz gleich Eisernes Kreuz“, „Es lebe die Revolution vom 9.11.1918 und 9.11.1968!“ Über diese beiden Aktionen gab es kurze Berichte in den *Kieler Nachrichten*, über die Straßennamenübermalungen, die sich vermutlich nur bis zum nächsten Tag hielten, nicht. Vgl. die Erinnerungen von Hartmut Kunkel, Kurzzeitig umbenannt. Manuskript beim Verfasser.
38. Vgl. Hilscher, *Kieler Straßlexikon*, S. 84.
39. Stadtarchiv Kiel, Protokoll der Ratsversammlung vom 13.5.1986. Drucksache Nr. 163 Antrag der Fraktion Die Grünen zu Punkt 9a der Tagesordnung. Dieser Antrag, der zugleich die Umbenennung des Exerzierplatzes in Bertha-von-Suttner-Platz verfolgte, wurde am 22. Mai und am 12. Juni 1986 vertagt und im Oktober d. J. an die Arbeitsgruppe für Straßenumbenennungen verwiesen; danach verlief die Initiative offenkundig im Sand.
40. Vgl. Schemm, *Straßenumbenennungen*, S. 202.
41. Nach der Erinnerung des Verfassers.
42. Helmut Grieser, *Kontinuität des Reiches oder neue Ideen? Methodische Überlegungen zum politischen Bewußtsein Kieler Parteiführer nach dem Zweiten Weltkrieg (1945–1955)*. In: *Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte* 68 (1981–1983), S. 28.
- Dank an Ingeborg Haß vom Postkartenarchiv Altonaer Museum für die freundliche Unterstützung.
43. Zu finden unter [http://www.kiel.de/Aemter\\_01\\_bis\\_20/05/Politik/reden\\_ob/Alfried\\_Krupp\\_2007.pdf](http://www.kiel.de/Aemter_01_bis_20/05/Politik/reden_ob/Alfried_Krupp_2007.pdf) (8.11.2008).
44. Vgl. dazu die Zeitungsberichterstattung in den *Kieler Nachrichten*, 14.8.2007: „Alfried Krupp schaut voraus“.
45. Zur Biografie siehe Hermann Weiß (Hg.), *Biographisches Lexikon zum Dritten Reich*. Frankfurt/Main 1998, S. 284.

## Der Autor

Nils Hinrichsen, geb. 1964 in Husum, M.A. Studium der Geschichte und Volkskunde in Kiel, Hannover und Hamburg. Langjährige Mitarbeit an div. Hamburger Museen, Archiven und Gedenkstätten und am Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte in Oldenburg i. O., zzt. wissenschaftlicher Mitarbeiter am Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte. Dissertationsprojekt: *Alltagsbiografie eines christlich-jüdischen Hamburger Ehepaars*.