

**Reinhold Schleese**

Dieser Artikel gilt dem an vorletzter Stelle eingravierten Namen „Schleese“ auf der Stele des Bürger- und Heimatvereins. Da ist schon eine kleine Rückschau erlaubt. Neben der Tatsache, dass mit einer Ausnahme nur Männer als bemerkenswert ausgewählt wurden, fällt auf, welche Berufe durch die hier Geehrten vertreten sind. Da liegt ein starker Schwerpunkt auf sechs Verwaltungsbeamten. Hinzu kommen jeweils ein Pastor, ein Offizier, ein Pferdehändler, ein Arzt, ein Schriftsteller, ein Lehrer und ein Komponist. Herzogin Elisabeth als einzige Frau in der langen Reihe der hier Geehrten, mag aufgrund ihrer historischen Bedeutung als Gegengewicht angesehen werden. Ihr Beruf wäre mit „Regentin“ nur unzureichend beschrieben, denn sie war auch berufene Unterstützerin der Reformation.

Nun aber zu Reinhold Schleese, der gewiss diese Ehrung verdient hat. Aus einer alten Lehrerfamilie stammend und seit 1884 ebenfalls im Lehrberuf tätig, versah er seit 1902 sein Amt im damals noch selbständigen Dorf Brink.

In seine Amtszeit fiel der gesellschaftliche Aufstieg der Dorfschullehrer von armen Hungerleidern unten in der dörflichen Gesellschaft zu achtbaren Vertretern der staatlichen Autorität. Das damalige Deutsche Reich nahm ihre Dienste als wichtige Grundlage des Staates an. Ihrem Wirken im Sinne desselben stand kein Widerstand seitens der früheren bäuerlichen Oberschicht in den Dörfern mehr entgegen, wenngleich die eher konservative Landbevölkerung „niemodschen Kraöm“ nicht gerade aufgeschlossen war. In diesem Spannungsfeld wirkte Lehrer Schleese als Motor in einem Unternehmen, das einen Teil des Dorfes Brink von 1910 bis 1917 umkrepeln sollte. Das war die Gründung der bis heute tätigen der „Brinker-Hafen-Gesellschaft“.

Zur Vorgeschichte dieses Wirkens gehört die konkrete Planung des schon lange projektierten späteren „Mittellandkanals“, der laut Gesetz vom 1. April 1905 zunächst bis Hannover – Misburg führen sollte. Reinhold Schleese war dies nicht entgangen. Zudem musste ihm das wirtschaftliche Potential des Baus klar gewesen sein. Da die Kanaltrasse ziemlich umstritten war, so wie wir es heute von ähnlichen Projekten kennen, war sein Engagement für den Bau eines kleinen Abzweigs auf dem Gebiet des Dorfes Brink keineswegs einfach. Es galt nämlich dem heute noch so benannten „Brinker Hafen“. Schon ab 1908, also noch vor den konkreten Baumaßnahmen nördlich von Hannover, begann er für das Projekt dieses Hafens zu werben. In seinem Dorf Brink erreichte er zunächst keine Unterstützung<sup>1</sup>. Den Bauern kamen Landverlust wie Zerteilung ihrer Äcker infolge des Kanalbaus höchst ungelegen. Auch die Nachbarn in Vinnhorst boten mit wenigen Ausnahmen keine Unterstützung. Durch ihr Gebiet sollte der Anschluss an die Bahnstrecke Hannover – Celle – Hamburg geführt werden. Heinrich Baumgarte, der Gemeindevorsteher aus Vinnhorst, war dagegen sehr aufgeschlossen. Er gab Land für die Zwecke des Hafens ab und beteiligte sich an der zu gründenden Brinker

---

<sup>1</sup> Der frühere Chefreporter der HAZ, Dieter Tasch, schreibt in seinem Artikel „Die geheimen Pläne des Dorfes Brink“ Folgendes: *Bei den Mitgliedern des Gemeinderats von Brink, denen er seine Gedanken vortrug, stieß Schleese auf Ablehnung, Skepsis und wenig Verständnis.*

Hafengesellschaft. Die Preise für das Land waren keineswegs gering und gewiss ein Anreiz zum Verkauf. Man verlangte mindestens 5.000,- Reichsmark pro Morgen. Das bedeutete ein Vielfaches des Jahresgehalts eines Lehrers.

Wie der nachfolgende Ausschnitt aus dem Vertrag zur Gründung der Brinker Hafengesellschaft beweist, war aber auch das Dorf Brink mit der namhaften Summe von 50.000 RM beteiligt. Ganz so stark, wie Tasch meinte, kann die Ablehnung dort nicht gewesen sein.

1. Der Landkreis Hannover	30 000 Mark
2. die Landgemeinde Brink	50 000 Mark
3. die Hackethal-Drath-und Kabelwerke. Aktiengesellschaft.	100 000 Mark
4. die Firma Krigar & Inssen, offene Han- dels-gesellschaft	50 000 Mark
5. die Firma Z. H. Gumpel offene Handels- gesellschaft	30 000 Mark
6. die Hannoversche Terraingesellschaft Aktiengesellschaft in Hannover	20 000 Mark
7. Otto Benecke	20 000 Mark
8. Herr Gemeindevorsteher und Vollmeier Heinrich Baumgarte in Vinnhorst	20 000 Mark

*Kapitalbeteiligungen der Gesellschafter an der Brinker Hafengesellschaft*

Aus heutiger Sicht sind einige der an der Hafengesellschaft beteiligten Firmen besonders bemerkenswert. Führend und nicht nur mit dem höchsten Anteil beteiligt war die relativ neu gegründete Firma Hackethal-Draht- und Kabelwerke. In dieser Firma wirkten vier damals bedeutende Männer, Louis Hackethal<sup>2</sup> sowie Emil, Jacob und Joseph Berliner<sup>3</sup>. Louis Hackethal steuerte seine maßgebliche Erfindung gut isolierter Telefon- und Telegrafendrähte bei, die 1900 patentiert wurden. 1906 datiert der Aufbau der Firma Hackethal in der Gemeinde Brink an der damaligen Stader Landstraße im Ortsteil Wiesenau. Durch den Zusammenschluss von Langenhagen und Brink im Jahr 1938 gehörte das Werk zu Langenhagen bis es im Rahmen der Gebietsreform 1974 mit dem gesamten industriellen Hafengelände nach Hannover eingemeindet wurde. Die Geschichte dieser nur kurz zu Langenhagen gehörigen Firma ist ein Kapitel für sich. Die Brüder Berliner hingegen sind weitergehend mit Langenhagen verbunden. Ihr Leben und Wirken ist jeweils wieder ein eigenes Kapitel. Emil Berliner gilt heute nicht nur als wichtiger Erfinder zur Verbesserung der Telefonie (Mikrophon!) sowie der Schallplatte. 1881 gründete er mit seinem Bruder Joseph die J. Berliner Telephongesellschaft, der 1898 die Deutsche-Grammophon-Gesellschaft folgte. Eines der Werke dieser sich komplex

<sup>2</sup> (\* 30. Januar 1837 in Duderstadt; † 8. April 1911 in Hannover) Er wirkte von 1855 bis 1899 in der hannoverschen Post und Telegraphenverwaltung.

<sup>3</sup> Die Gebrüder Berliner waren vielseitig in der Entwicklung damaliger moderner Technologien, nämlich Telefon und Grammophon sowie Schallplatten beteiligt. Bei Emil Berliner kamen noch weitere Entwicklungen hinzu.

entwickelnden Firma lag in Langenhagen und erlebte Aufstieg und Niedergang mit der kurzzeitigen Blüte der CD (Compact Disk). Auch das ist eine Geschichte für sich.<sup>4</sup>

Zurück zu Reinhold Schleese, über den in der Wikipedia einiges zu lesen ist. Diese wohl aus dem Familienkreis wie auch von Dieter Tasch (s.o.) stammenden Informationen heben sein Wirken im Vorfeld der Gründung der Brinker Hafengesellschaft hervor. Tasch stellte zudem heraus, dass dieser Brinker Schulmeister den Herren im hannoverschen Magistrat deutlich voraus war. Sie wunderten sich nicht wenig, dass vor ihrer Nase ein Hafen entwickelt wurde, der als erster in der Nähe ihrer Stadt seine wirtschaftliche Zugkraft entfaltete. Da Reinhold Schleese bereits 1908 bis 1910 die Fäden zog, ließen die Brinker die Hannoveranern deutlich hinter sich. Eine Tatsache, die im heutigen Langenhagen immer noch gern gesehen wird, obwohl „dat nich mehr use is!“<sup>5</sup> Der Hafen wurde dann von 1912 bis zur Eröffnung 1916 ausgebaut. Wichtig war dabei der Gleisanschluss, der vom Bahnhof Vinnhorst auf kurzem Wege zum Hafen führt und noch heute dortige Firmen versorgt. Allerdings hat dessen Bedeutung im Gegensatz zu früheren Jahren deutlich nachgelassen.



*Planzeichnung des Brinker Hafens aus den Akten der Hafengesellschaft. Sie zeigt u.a. die betroffenen Grundstücke und die Namen der Eigentümer.*

Zwei weitere Firmen gehörten zu den Gründern der Hafengesellschaft. Der Name Benecke in der oben abgebildeten Liste weist Kundige auf eine noch aktive Fabrik, die Benecke-Kaliko AG,

<sup>4</sup> Die Tafel 108 der AG GLieM an der Emil-Berliner-Straße 13 erinnert daran.

<sup>5</sup> Vor der Gebietsreform zogen Langenhagener Bürger an der Grenze zu Hannover auf und riefen: „Dat is allet use!“ um den Hannoveranern deutlich zu machen, dass diese Landstücke Langenhagener Besitz seien. Die steuerlich wertvollen Industrieflächen wurden dennoch Hannover zugeschlagen.

gegründet 1718 als Wachstumproduzent, heute Teil der ContiTech-Gruppe und Automobilzulieferer. Die Eisengießerei Krigar & Ihssen war besonders am Bahnanschluss interessiert, da ihre Produkte meist ein hohes Transportgewicht hatten. Später war sie – wie die meisten Firmen am Brinker Hafen – in der Rüstungsproduktion aktiv. Im zweiten Weltkrieg gab es dort weitgehende Zerstörungen durch Bomben. Wegen der weitgehenden industriellen Ansiedlung blieb der kleine Brinker Hafen jedoch erhalten und wird bis heute genutzt.



*Sicht aus der Perspektive von Google Maps.*

1991 jährte sich die Eröffnung des Hafens zum 75. Mal. Aus diesem Anlass wurde gefeiert und der weitblickende Volksschullehrer Reinhold Schleese geehrt. Dieter Tasch schrieb dazu: *„Ein reichhaltiges Büffet war vor dem Gebäude der Hafenverwaltung aufgebaut, als das 75-jährige Jubiläum des Brinker Hafens gefeiert wurde. Ein Enkel von Reinhold Schleese, der lange in leitender Funktion bei Hackethal und später Kabelmetal tätig war, schraubte das Bild mit der Aufschrift Schleese-Platz an. Er selbst erhielt ein gusseisernes Schild mit dem Namenszug Schleese. Es zierte die alte, längst außer Dienst gestellte kleine Dampflok der einstigen Hafen- und Werksbahn.“*<sup>6</sup>

Eine 2002 westlich der Vahrenwalder Straße auf hannoverschen Gebiet angelegte Stichstraße ehrt heute ebenfalls den Namen Reinhold Schleese. Auch dadurch wird dieser verdienstvolle Mann in Erinnerung behalten.

© Hans-Jürgen Jagau

Bilder: eigene Aufnahmen, Wikipedia CC

<sup>6</sup> Dieter Tasch in „Stadtlandschaft und Brücken in Hannover - Der Mittellandkanal als moderner Schifffahrtsweg“ Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Hannover (Hrsg.)