

Im Herzen der Stadt – Die Bremer Fährdampfer ALTSTADT und NEUSTADT 1871 bis 1875

Von Christian Ostersehlte*

Flussfähren – Unscheinbar, aber unentbehrlich

Als unentbehrlicher Bestandteil eines Verkehrssystems in Stromrevieren werden die Flussfähren eher als unscheinbar wahrgenommen.¹ Ähnlich wie bei den Tenderdampfern, die einst Fahrgäste und Gepäck zu den auf der Reede wartenden großen Passagierschiffen hinausbrachten², hat bei den auf Kurzstrecken eingesetzten Flussfähren der meist nur Minuten dauernde Transportvorgang keine spezifische Reisekultur hervorgebracht. Hier ergibt sich ein deutlicher Gegensatz zu den gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr touristisch genutzten Flussraddampfern³, zu den Seebäder- und Küstenfahrgastschiffen sowie den Inselfähren⁴ oder gar zur überseeischen Passagierschiffahrt.⁵ Die Aussage einer amerikanischen archäologischen Studie (1986) lässt sich auf europäische und deutsche Verhältnisse übertragen:

»Until well into the 19th century ferries made travel along poorly developed roadways practical. Although critical to travel and transportation ferries received little vessel-specific attention in the surviving historical records. Virtually all of the surviving documentary evidence associated with the operation of ferries pertains to the issuance of licenses, regulations governing the operations of ferries, and a few references to the location, facilities and operators of such enterprises. Only the rarest references concern the vessels used in the trade.«⁶

* Gewidmet meinem Klassenkameraden (1975–1978) Prof. Jochen Köhler (Wien)

1 Vf. dankt dem Staatsarchiv Bremen und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, Dr. Dirk Peters und Dr. Frederic Theis, beide Bremerhaven, Harald Focke, Bassum, sowie Dr. Robert M. Browning, Roxboro/North Carolina, für vielfältige Unterstützung.

2 In Bremerhaven wurden vor dem Ersten Weltkrieg Seebärdampfer des Norddeutschen Lloyd auch als Tender auf der Reede eingesetzt.

3 Für die Weser: Christian Piefke, Zur Geschichte der Passagierfahrt auf der Unterweser, in: Bremisches Jahrbuch (Brem. Jb.) 44, 1955, S. 244–274.

4 Christian Ostersehlte, Seebärdampfer KÖNIGIN LUISE (1913/14) – eine Schiffsbiographie: Vorgeschichte und Hintergründe, Helgolanddienst und Kriegsschicksal, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 41, 2024, im Druck.

5 Hier sei summarisch auf das umfangreiche Werk des Fachautors Arnold Kludas (1929–2023) verwiesen.

6 Gordon J. Watts, Wesley K. Hall, An Investigation of Blossom's Ferry on the Northeast Cape Fear River (ECU Research Reports No. 1), Greenville NC 1986, S. 1.

Immerhin sind aber die Flussfähren auf der Weser in der Literatur behandelt worden.⁷ Außerdem haben Hinrich Wulff in einem offenbar gut recherchierten Zeitungsartikel (1926) sowie Hans Szymanski in seinem bis heute nicht übertroffenen Grundwerk zur frühen Dampfschiffahrt unserer Region (1958) die beiden hier gründlicher zu behandelnden Dampffähren bereits angesprochen.⁸

In den frühen Jahrhunderten bremischer Geschichte kann eine Verbindung durch primitive Fährboote gängiger Bauart von der bremischen Altstadtseite zum gegenüberliegenden Weserufer angenommen werden.⁹ Die spätere Große Weserbrücke wurde 1244 zuerst erwähnt und in der folgenden Zeit immer wieder erneuert oder auch ganz neu erbaut. Dabei handelte es sich stets um Holzbauten. 1839 bis 1841 erfolgte abermals ein Neubau, aber dieses Mal aus Stein mit einem hölzernen Überbau, der 1861 durch einen steinernen ersetzt wurde. In Ergänzung hierzu führte die Brautbrücke über die Kleine Weser, benannt nach dem Festungsturm (1531) auf dem Teerhof. Hier erfolgte ein Neubau 1829.¹⁰

- 7 Übersichten bei Herbert Schwarzwälder, *Das Große Bremen-Lexikon*. 2., aktualisierte, überarbeitete und erweiterte Auflage. Bd. 1 A–K, Bremen 2003, S. 245–247; Friedrich-Wilhelm Brandt, *Fähren der Unterweser* (Schriftenreihe des Schiffahrtsmuseums der oldenburgischen Weserhäfen e.V. Bd. 1), Oldenburg 1993; Hartmut Roder, *Schwimmende Brücken. Weserfähren*, in: Dirk Dasenbrock (Hrsg.), *Stadt, Land, Weser, Fluß. Schifffahrt, Handel, Industrie von Münden bis zur Mündung*, Bremen³ 1989, S. 27–40. Zu einzelnen Fährverbindungen an der Unterweser: Weserfähre GmbH (Hrsg.), *Festschrift zum 40jährigen Bestehen der Weserfähre Bremerhaven am 21. August 1951*, Bremerhaven 1951; Eduard Krüger, *Die Fähren an der Jade und der Wesermündung* (Oldenburger Balkenschild. Kleine Hefte Nr. 29–30), Oldenburg 1968; Günter Benja, »Hal Över«. 250 Jahre Sielwallfähre, Bremen 1985; Horst Vogel, *Zur Geschichte der Fähre Vegesack-Lemwerder*, in: *Brem. Jb.* 66, 1988, S. 365–376; F. Herbert Wenz, *Chronik der Fähren, Lemwerder [um 1989]*; Christian Ostersehlte, *Die Buginsirgesellschaft »Union« (1873–1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei auf der Unterweser*, in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.), *Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II* (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 11), Bremerhaven 1996, hier S. 51–72 (Geestemünde–Nordenham/Blexen sowie Dedesdorf–Kleinensiel); Weserfähre GmbH (Hrsg.), *100 Jahre Weserfähre Bremerhaven*. 1. August 2010, Bremerhaven 2010.
- 8 Hinrich Wulff, *Geschichte der Fähren an der Schlachte 1645–1875*, in: *Bremer Nachrichten* 17.10.–24.10.1926 (in: StAB 2-P.2.m.6.e.); Hans Szymanski, *Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867*, Hannover 1958, S. 77.
- 9 Ulrich Weidinger, *Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung*, Bremen 1997, S. 36–37, 87–88.
- 10 Zur Großen Weserbrücke findet sich ein Bestand (1431–1905) in: StAB 2-P.3. Ferner: Franz Buchenau, *Die freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet. Ein Beitrag zur Geographie und Topographie Deutschlands*, Bremen 1900³, S. 60–61; Herbert Schwarzwälder, *Bremen im Wandel der Zeiten. Die Altstadt, Bremen 1970*, S. 233–242, 237–240; ders., *Das Große Bremen-Lexikon*. 2., aktualisierte, überarbeitete und erweiterte Auflage. Bd. 2 L–Z, Bremen 2003, S. 969.

Diese erste feste Verbindung zwischen den beiden Weserufern ließ Bootsfähren nicht obsolet werden. So entstand alsbald zwischen der bremischen Altstadt und der ab 1623 planmäßig angelegten Neustadt ein Verkehrsbedürfnis, das nicht allein durch die Große Weserbrücke abgedeckt werden konnte, auch wenn die Bebauung des neuen Stadtteils sich zunächst im östlichen Teil im Einzugsbereich der Brücke entwickelte und im Westteil einstweilen spärlich blieb.¹¹ 1645 wurde eine Ruderbootfähre zwischen der Schlachte und dem Neustadtufer eingerichtet. Die Verwaltung erfolgte durch die Administration der Schlachte, der Betrieb wurde an Fährpächter vergeben, die eine jährliche Pachtgebühr (Mitte des 17. Jahrhunderts 40 Bremer Mark) an die Stadt zahlten. In der Zeit zwischen 1645 und 1875 sind insgesamt fünfzehn Pächter aktenkundig geworden. Der Fahrpreis wurde obrigkeitlich festgesetzt und betrug Ende des 17. Jahrhunderts einen Groten pro Person. Nachdem das Verkehrsaufkommen durch die zunehmende Besiedlung der Neustadt zugenommen hatte, wurden 1795 die Pachtbedingungen und damit der Fährdienst genauer kodifiziert und die Laufzeit auf fünf Jahre festgelegt. Ein Fährhaus an der Schlachte diente als Aufenthaltsraum für das Fährpersonal, 1703 kam auf der Neustadtseite ein weiteres hinzu. Vom Fährhaus führte das Fährgatt, ein etwa sieben bis acht Meter breiter hölzerner Zugang zur Anlegestelle, wo man bei jedem Wasserstand einsteigen konnte (vgl. zum Zustand um 1845 Abb. 1). Der Pächter war verpflichtet, drei Fährboote in gutem Zustand zu unterhalten, von denen jeweils eines auf der Alt- und der Neustadtseite bereitzuliegen hatte, während das dritte gerade hinüberfuhr. Der Fährbetrieb wurde erheblich verbessert, als er 1843 bis 1863 von Georg Friedrich Pflüger (1807–1873) durchgeführt wurde. Sein Vater war als Stuhlmacher aus Nienburg nach Bremen zugewandert. Er war zunächst zur See gefahren, schließlich betrieb er an der Schlachte im Hoffschlaeger-Haus (Schlachte 31B), dessen Rokokofassade (um 1755) schließlich den Zweiten Weltkrieg überstand und 1957/58 am Marktplatz neu verbaut wurde, den Gasthof »Zur Stadt Paris«. Pflüger unterhielt insgesamt fünf, später sogar elf Schiffe. Die Fährleute erhielten eine Dienstkleidung, ein neues Fährhaus wurde errichtet. Bei Bedarf wurde eine Segelfähre eingesetzt, und die Überfahrten wurden durch Glockenschlag angezeigt. Diese Neuerungen stießen auch im Senat auf Anerkennung.¹² Neben seinem Fährbetrieb setzte Pflüger von 1845 bis 1847 den Raddampfer VORWÄRTS als Schlepper und als Ausflugsdampfer nach Woltmershausen, Lankenau und Oslebshausen sowie von 1852 bis 1862 den eisernen Raddampfer WESER ein. Dieser fuhr eben-

11 Herbert Schwarzwälder, *Bremen im Wandel der Zeiten. Die Neustadt und ihre Vororte*, Bremen 1973, S. 15–32.

12 StAB 2-P.2.m.6.e.; Wulff (wie Anm. 8); Weidinger (wie Anm. 9), S. 394. Zu Pflüger siehe den familienbiographischen Artikel von Dieter Leuthold in: *Neue Deutsche Biographie* (NDB) 20 (2001), Berlin 2001, S. 354–355. Über das Hoffschlaeger-Haus: Hans Hermann Meyer, *Die Bremer Altstadt. Wanderungen in die Vergangenheit*. 459 Abbildungen (Veröffentlichungen des Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte Focke-Museum Nummer 107), Bremen 2003, S. 182.



Abb. 1: Als die Schlachtfähre noch mit Ruderbooten betrieben wurde: Ansicht um 1845, Zeichnung F. W. Kohl. Das Hoffschlaeger-Haus im Rokokostil (um 1755) mit dem vom Fährpächter Georg Friedrich Pflüger betriebenen Gasthof »Zur Stadt Paris« lag direkt beim Anleger (Foto StAB, Original Focke-Museum).

falls als Schlepper, versah aber auch regelmäßige Fahrten nach Vegesack und St. Magnus.¹³ Die Kombination zwischen Schlepp- und Personendampfer war im 19. Jahrhundert noch sehr weit verbreitet.

13 Wulff (wie Anm. 8); Szymanski (wie Anm. 8), S. 76.

In einer polizeilichen Bekanntmachung vom 22. September 1856 werden Fährverbindungen »... zwischen Punkendeich und Stadtwerder, zwischen Altenwall und Werderstraße, zwischen Schlachte und Neustadsdeich und zwischen Bindwams und Theerhaustreppe, sowie dem Woltmershauser Werder«¹⁴ genannt. 1861 kam eine weitere Verbindung zwischen Wichelnburg und Neustadsdeich hinzu.¹⁵ 1872 finden in einer bremischen Akte Fahren am Osterdeich, am Altenwall und am Stephanitorsbollwerk Erwähnung, ferner noch zwei weitere Verbindungen westerabwärts von Lankenau nach Walle und von Woltmershausen nach Kirchenweide. In Abgrenzung zur Schlachtefähre hatte sich inzwischen der Terminus »Nebenfahren« eingebürgert. Bei den Übersetzmitteln handelte es sich nach wie vor um geruderte Fahrzeuge. So hieß es 1855 zur auf drei Jahre verpachteten Fährverbindung vom Altenwall zum Inneren Werder: »Der Pächter muß mindestens zwei ordentliche tüchtige Dielenschiffe mit bequemen Bänken versehen von hinreichender Größe, Güte und Stärke, wie sie von der Polizeidirection dazu tüchtig erachtet werden, zum Betrieb der Fähre jederzeit in Bereitschaft halten und er ist verpflichtet sie mit tüchtigen und kundigen Leuten zu bemannen für deren ordentliches anständiges und bescheidenes Betragen er verantwortlich ist. Die Benutzung von Segeln für die Ueberfahrt ist dem Pächter und seinen Leuten untersagt.«¹⁶

Dampffahren für Bremen?

Allgemein wurde die alleinige Brückenverbindung durch die Große Weserbrücke zwischen Alt- und Neustadt von Bremern und Auswärtigen als ungenügend angesehen und seit 1844 über eine zweite feste Verbindung nachgedacht. Im Revolutionsjahr 1848 gab es hierzu drei Vorschläge einer privat betriebenen Brücke, einer davon als Schiffsbrücke. Ende Juli 1853 wurde dieses Thema erneut erörtert: »...daß die Herstellung eines zweiten gesicherten Communicationsweges zwischen Alt- und Neustadt bei dem großen in den letzten Jahren durch die Einschiffung der Auswanderer am Sicherheitshafen für den unteren Theil der Neustadt noch erheblich vermehrten Verkehr zwischen diesen beiden Stadttheilen so manche Vortheile zur Folge haben würde.«¹⁷ Und weiter hieß es: »Es ist indessen bei diesen Berathungen in Frage gekommen, ob nicht, wie es an anderen Orten auf größerer Entfernung der Fall ist, durch ein kleines dafür eingerichtetes Dampfschiff eine schnellere Communication als durch die Fährschiffe geschafft werden könne, allein es ist noch nicht möglich gewesen, darüber die genauen Erkundigungen einzuziehen; die Deputation wird indessen nicht verfehlen, nach Erlangung genauerer Auskunft darüber, ob sich die Anschaffung eines

14 StAB 2-P.2.f.16.

15 Wulff (wie Anm. 8).

16 StAB 2-P.2.f.16.

17 Bericht Convoyedeputation (29. 7. 1853), in: StAB 2-P.3.B.3.c.1. Die Situation am Sicherheitshafen (Hohentorshafen) dürfte sich nach dem Bau der 1862 eröffneten Eisenbahnstrecke zwischen Bremen und Geestemünde (Geestebahn) geändert haben.

Dampfbootes auf dieser kleinen Strecke empfehle, so wie über die Kosten der Anschaffung und des jährlichen Betriebs weiter zu berichten.«¹⁸ Damit stand fortan eine Alternative in Gestalt einer staatlich betriebenen Dampffähre zu einer Brücke im Raum, auch wenn ein Kommissionsbericht Ende Juli 1854 diese Möglichkeit wieder verwarf.

Erst im Mai 1858 kam dieses Thema wieder aufs Tapet, als sich ein Bericht der für das Brückenprojekt zuständigen Deputation dafür aussprach, die Möglichkeit einer Dampffähre weiter zu verfolgen.¹⁹ Am 16. Juni fand eine ausführliche und kontroverse Bürgerschaftsdebatte hierzu statt. Schließlich beauftragte die Bürgerschaft die Deputation zur Errichtung einer zweiten Weserbrücke zur Prüfung der Frage, ob eine Dampffähre oder eine Laufbrücke über die Weser sinnvoll sei.²⁰

Fast zwei Jahre tat sich nichts, bis im Februar 1860 ein konkretes Dampfschiffprojekt vorgelegt wurde. Initiatoren waren der bremische Industrielle Carsten Waltjen (1814–1880) und der mit ihm beruflich offenbar eng verbundene Kaufmann Carl Hoffmann.²¹ Die Firma Waltjens, C. Waltjen & Co. (bis 1849 Waltjen & Leonhardt), war zunächst als Eisengießerei und Maschinenfabrik tätig gewesen und hatte Produkte vielerlei Art gefertigt. 1847 war das erste Schiff, der eiserne Flussraddampfer ROLAND, abgeliefert worden. Hinzu trat der fortan bedeutende Kessel- und Maschinenbau und zwar nicht nur für Schiffe, sondern auch für landfeste Einrichtungen. In den 1850er-Jahren hatte sich in dem Unternehmen der Schiffbau ausgeweitet, trotz der damals seichten Fahrwasserverhältnisse auf der Unterweser.²²

Das Projekt Waltjens sah eine Dampffähre von einer Länge von 45' (13,71 m) und Breite über Radkästen von 16 2/3' (5,8 m) nach englischen Maßen, einem Tiefgang von 20 bis 24 Zoll (50–61 cm) sowie einem Antrieb aus zwei Schaufelrädern mit beweglichen Schaufeln und einer Doppelendkonzeption mit Steuerrudern vorn und achtern vor, weil man ein Wenden auf engem Raum vermeiden wollte. Die beiden der Akte beigefügten Planzeichnungen vermitteln den Eindruck eines fragilen Fahrzeugs, dessen Rumpf aus Eisen

18 StAB 2-P.3.B.3.c.1.

19 Ebd. Zum Deputationswesen allgemein vgl. Theodor Spitta, Kommentar zur bremischen Verfassung von 1947, Bremen 1960, S. 234 ff.

20 H. A. Müller, Gedenkbuch der freien Hansestadt Bremen sowie der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack für das Vierteljahrhundert 1851–1875, Bremen 1876, S. 52; Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1858, Bremen 1858, S. 101–104.

21 StAB 2-P.3.B.3.c.1. Über W.: Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.), Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 510. Ein Kaufmann Carl H. ist 1860 mit der Adresse Stephanitorsbollwerk 2 und einem Büro in der Firma Waltjens nachweisbar: Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen und der Hafenstädte Bremerhaven und Vegesack 1860, Bremen [1860], S. 61.

22 AG »Weser«, 1872 – 26. März 1922, Bremen 1922 (Festschrift), S. 3–8; Peter Kuckuk, Die AG »Weser«. Teil I bis 1914. Von der Maschinenfabrik Waltjen & Leonhardt zur Großwerft, Bremen 1987, S. 3–5; Klaus Auf dem Garten, Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen. Ein (fast) vergessenes Kapitel Industriegeschichte 1847–1997, Bremen 2012, S. 153–156.

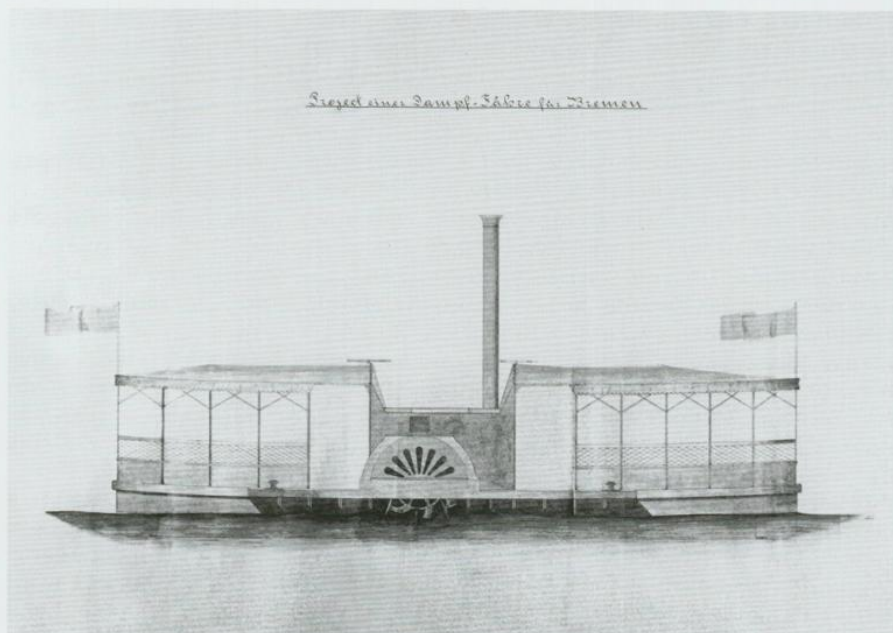


Abb. 2: Planskizze des Fährprojekts von C. Waltjen von Februar 1860 (StAB 2-P.3.B.3.c.1.).

und dessen Vordeck aus Holz zu fertigen waren. (Abb. 2) Für den Fahrkomfort der als Kapazität angenommenen 50 Fahrgäste waren Bänke an Deck sowie jeweils ein Zeltdach vorn und achtern vorgesehen. Eine Besatzung von drei Mann (Steuermann, Maschinist und Matrose) war eingeplant.²³ Im März 1860 gab der Schlachtvogt Wilhelm Wilders seine Stellungnahme hierzu ab. Neben einer Gitterbrücke und Verbesserungen beim bisherigen Fährdienst mit Ruderbooten brachte er als Alternative den Bau zweier staatlich betriebener Dampffähren ins Spiel.²⁴ Gegen Ende 1860 wollte man in Bremen der Angelegenheit genauer auf den Grund gehen. Plausibel wurde Hamburg als Referenzbeispiel herangezogen. Dort hatte die Reiherstiegwerft 1859 den ersten Alsterdampfer, die schraubengetriebene ALINA, an den Schiffsmakler J. P. Parrau abgeliefert, 1860/61 folgten gleich fünf weitere Dampfboote.²⁵

23 StAB 2-P.3.B.3.c.1.

24 StAB 2-P.2.m.6.e.; Szymanski (wie Anm. 8), S. 76.

25 Walter Kresse, *Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft in Hamburg*, Hamburg [um 1961], S. 34, 36–37, 45, 46, 55, 90–94; Hans H. Müller, *Chronik der weißen Flotte. Von der Alster und den Alsterschiffen*, Hamburg 1969, S. 16–18; Wolfgang Reimer, *Die Hamburger Alster-Dampfer*, Hamburg 1984, S. 43 ff.; Arnold Kludas, *Hundert Jahre HADAG-Schiffe 1888–1988*, Herford 1988, S. 60, 81; Klaus Auf dem Garten, *125 Jahre MS FRIEDRICH. Von der Hamburger Hafenfähre zum Bremer Traditionsschiff*, Bremen 2005, S. 17.

Der Erfolg der ALINA rief Konkurrenz hervor. 1860 stellten die Vereinigten Alsterschiffer, hinter denen konzessionierte Fährleute und Bootsvermieter standen, zwei Dampfboote, die ASTREA und die CONCORDIA, in Dienst.²⁶ Beide Fahrzeuge waren bei der 1857 von Johann Christian Janssen und Johann Friedrich Schmilinsky auf Steinwärder gegründeten Werft Janssen & Schmilinsky erbaut worden. Die ASTREA (Länge 48'/14,6 m, Kapazität für 60 bis 70 Fahrgäste) war der zweite, die CONCORDIA der dritte Neubau dieser noch in ihren Anfängen steckenden Werft.²⁷

Der damalige bremische Wasserbaudirektor (1860–1873), Friedrich Rudolph Theodor Berg (1823–1883)²⁸, machte sich auf den Weg nach Hamburg²⁹, um sich dort vom 22. bis zum 26. November ein eigenes Bild zu machen, und erstellte anschließend einen ausführlichen Bericht. An der Elbe traf Berg mit einem »Mechanikus« Krüss³⁰ sowie, und das hatte besonderes Gewicht, mit den beiden Werftgründern Janssen und Schmilinsky zusammen, die ihm die ASTREA mit Nachdruck als Vorbild empfahlen. Ein modifizierter Entwurf eines 38' (11,60 m) langen Dampfbootes für 25 bis 30 Fahrgäste, das wie die ASTREA eine offene Bauweise mit Wellblechdach hatte, dessen Kessel und Maschine aber leicht nach achtern zurückgesetzt waren, konnte Anfang Dezember 1860 nach Bremen gesandt werden.³¹ Ob ein solches Fahrzeug, das sich an den Verhältnissen auf der sommerlichen Alster orientierte, den Anforderungen der Schlachtfähre genügt hätte, mag bezweifelt werden.

Was die Werftgründer Janssen und Schmilinsky, wie auch vor ihnen Walten, damit bezweckten, stellt bis heute die alltägliche Projektarbeit einer Werft dar. Es wird ein grob kalkuliertes Angebot mit Generalplan, jedoch noch nicht durchkonstruiertem Entwurf zusammengestellt. Dies geschieht bei einem potentiellen Kunden aufgrund eigener Initiative, infolge einer Ausschreibung oder, wie hier geschehen, durch eine Kontaktaufnahme. Erfahrungsgemäß beträgt das Verhältnis zwischen derartigen Projekten und

26 Müller (wie Anm. 20), S. 19.

27 Hamburgisches Adreßbuch für 1861, Hamburg [1861], S. 125, 243; Julius Eckstein (Hrsg.), Historisch-biographische Blätter der Stadt Hamburg. Bd. 7 1905/06 (XIII. Lieferung), Berlin, Hamburg, Wien (nicht paginiert); Harald Kunick, Schiffswerft Janssen & Schmilinsky Hamburg-Steinwärder, in: Strandgut 10 (1985), hier S. 113–117; Cai Boie, Von der Hansekogge zum Containerschiff. 500 Jahre Schiffbau in Deutschland (Bd. 1), Hamburg 2001, S. 380–381. Eine Planskizze der ASTREA in: StAB 2-P.3.B.3.c.1.

28 Zu B.: Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.), Bremische Biographie (wie Anm. 21), S. 30–31.

29 Vor der direkten Eisenbahnverbindung zwischen den zwei Hansestädten (1874) dauerte eine Nachfahrt mit der 1854 eingerichteten Eilpostfahrt (Diligence) unter viermaligem Pferdewechsel zwölf Stunden (Gisela Kühn, J. A. Schlüter Söhne 1807–1957 (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e.V. Bd. 18), Hamburg 1957, S. 65–72.

30 1861 sind ein Optiker und Mechaniker A. Kr. (Adolfsbrücke 7) und Maschinenmeister F. Kr. (Eichholz ü. 27) in Hamburg nachweisbar, siehe Hamburgisches Adreßbuch (wie Anm. 27), S. 149.

31 Zwei Skizzen der ASTREA und des Projekts in: StAB 2-P.3.B.3.c.1.

tatsächlich erhaltenen Aufträgen in etwa 10:1.³² Hinzu kommt, dass dieser Werftkontakt zu den schier unzähligen Belegen eines intensiven Austausches zählt, den die beiden Hansestädte bis heute nicht zuletzt auf dem Gebiet der Schifffahrt pflegen.³³

Baudirektor Berg ließ sich durch den Hamburger Entwurf von den Vorteilen einer Schraubenfähre inspirieren. Er konnte nach seiner Rückkehr auch Waltjen davon überzeugen, der inzwischen vom Radantrieb abgerückt war. Wegen der Tideverhältnisse empfahl Berg ferner Anlegepontons und befasste sich noch im Dezember mit der praktischen Durchführung des Fährdienstes. Doch Anfang Januar 1861 vertrat der um seine Ansicht gefragte Schlachtvogt Wilhelm Wilders eine gegenteilige Ansicht zu Berg und Waltjen und plädierte wegen der angeblich besseren Manövrierfähigkeit für eine Fähre mit Schaufelrädern. Im Laufe des Monats folgte eine Diskussion zwischen dem bremischen Baudirektor und den beiden Werftbesitzern in Hamburg, in deren Verlauf das Projekt leicht modifiziert und auch die Alternative eines Radantriebs erörtert wurde. Im Februar 1861 befasste sich Berg erneut mit dem praktischen Fährbetriebs, wovon nicht zuletzt drei Skizzen in der Akte Zeugnis ablegen.³⁴

Bei einer längeren Bürgerschaftsdebatte am 17. April 1861 schälte sich die Ansicht heraus, dass man eine Dampffähre nicht zuletzt wegen der Enge des Fahrwassers als nicht praktikabel betrachtete und vielmehr die bisherige Ruderfährverbindung, etwa durch die Ermäßigung der Pacht, verbessern sollte. Wiederum tauchte die Alternative eines Antriebs mit Pferdegöpel auf, auch Seilfähren wurden als Möglichkeit genannt und dabei auf die Oberweser, den Rhein und auf das italienische Livorno hingewiesen. So lehnte die Bürgerschaft das Ansinnen ab.³⁵ Nach wie vor war das Ringen um eine zweckmäßige technische Lösung von einem irrlichternden Hin und Her geprägt. Die weiteren Erörterungen zogen sich noch bis Ende Mai 1861 und erbrachten weder in der Brücken- noch in der Fährfrage einen Durchbruch, vielmehr setzte man auf die bisherigen Ruderfähren.³⁶ Damit wurde es erst einmal wieder still um diese Angelegenheit, zumal in der Folgezeit auch keine privaten Unternehmer die Initiative ergriffen.³⁷

Die einschlägige wie kontroverse technische Diskussion in Bremen, ob der Rad- oder Schraubenantrieb die passende Antriebsform für eine Dampffähre in Bremen sei, muss vor einem breiteren technikgeschichtlichen Hintergrund gesehen werden.

32 Eigene Erfahrungen bei der Fr. Lürssen Werft in Bremen-Vegesack (seit 1998) und der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG/HDW in Kiel (2001 bis 2004).

33 Grundsätzlich hierzu: Friedrich Prüser, Hamburg-Bremer Schifffahrtswettbewerb in der Zeit der großen Segelschifffahrt und der Dampfer, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 49/50, 1964, S. 147 ff.

34 StAB 2-P.3.B.3.c.1.

35 Müller (wie Anm. 20), S. 78–79; Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1861, Bremen 1862, S. 134–139.

36 StAB 2-P.3.B.3.c.1.

37 Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1871, Bremen 1871, S. 15; Wulff (wie Anm. 8).

Nach einigen Vorentwicklungen gelten der Österreicher Josef Ressel (1793–1857) und der Brite Francis Pettit Smith (1808–1874) als die Wegbereiter des Schiffsschraubenantriebs.³⁸ Doch war das Rennen zwischen Rad- und Schraubenantrieb noch lange Zeit nicht entschieden.

Der in der frühen deutschen Marinegeschichte bedeutende preußische Prinz Adalbert (1811–1873) hielt 1848 diese Frage noch in seiner »Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte« für offen.³⁹ Bezeichnenderweise besaß die von dem legendären und vielseitigen Ingenieur Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) sowie dem Schiffbauingenieur John Scott Russell (1808–1882) entworfene unglückliche GREAT EASTERN (1858), für vier Jahrzehnte das größte Schiff der Welt, einen kombinierten Rad- und Schraubenantrieb neben einer zusätzlichen, für Seeschiffe damals üblichen Beseglung.⁴⁰ 1862 wurde mit der ebenfalls aus Eisen erbauten SCOTIA der letzte Raddampfer für die britische Cunard-Reederei erbaut.⁴¹

Diese Entwicklung spiegelte sich nicht zuletzt in Bremen wider. Der Norddeutsche Lloyd (NDL) war ab 1857 in seinen Nordatlantik- und Englanddienst mit eisernen Schraubendampfern eingestiegen, während die von Anfang an präsente Schlepp- und Seebäderflotte dieses Unternehmens zunächst mit Radantrieb ausgerüstet war. Drei auf der Unterweser verkehrende Personendampfer FORELLE, HECHT und LACHS (1880 bis 1889) wurden mit Schaufelrädern angetrieben⁴², weil noch bis in die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen auf den mitteleuropäischen Flüssen und Seen Raddampfer wegen ihrer Manövrierfähigkeit bei möglichst flachem Tiefgang in Dienst gestellt wurden.⁴³ Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass um 1860 in der technischen Diskussion die Ansicht die Runde machte, dass sich auf dem Ozean der Schraubenantrieb zwar bewährt habe, doch auf Binnengewässern einen zu geringen Wirkungsgrad aufweise.⁴⁴ Eben dieser Aspekt hatte, wie gerade dargestellt, 1860 und 1861 in Bremen eine wichtige Rolle gespielt.

38 R. A. Fletcher, *Steam-Ships and their story*, London 1910, S. 193–227, 312–313; F. C. van Oosten, *Dampfer erobern die Meere. Die Anfänge der Dampfschiffahrt*, Oldenburg und Hamburg 1975, S. 102–110; Ewan Corlett, *The Iron Ship. The Story of Brunel's SS GREAT BRITAIN*, London 1990²; Adrian Vaughan, *Isambard Kingdom Brunel. Engineering Knight – Errant*, London 1993, S. 157–162.

39 Adalbert Prinz von Preußen, *Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte*, Berlin 1848, S. 16.

40 Patrick Beaver, *The Big Ship. Brunel's GREAT EASTERN – a pictorial history*, o.O., o.D.; Vaughan (wie Anm. 38), S. 245–251.

41 Duncan Haws, *Merchant Fleets 12. Cunard Line*, Hereford 1987, S. 35–36.

42 Arnold Kludas, *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857–1919*, Herford 1991, S. 156–158.

43 Russell A. Plummer, *Raddampfer auf europäischen Binnengewässern* in: J. Jobé, R. A. Plummer, G. W. Hilton, *Raddampfer auf Flüssen und Seen in Europa und Amerika*, Lausanne 1976, S. 72–133.

44 Van Oosten (wie Anm. 38), S. 111. Die längere Übergangsphase vom Rad- zum Schraubenantrieb wird umfangreich dokumentiert bei John Scott Russell, *The modern system of naval architecture* (3 Bde.), London 1865.

Währenddessen wurde eine 1865 von Baudirektor Berg geplante Eisenbahnbrücke 1867 für die Strecke nach Oldenburg fertiggestellt. Berg hatte berufliche Erfahrungen im Eisenbahnwesen vorzuweisen. Der Überbau der Brücke war von Waltjen & Co. gefertigt worden. Dieses Bauwerk berührte den westlichen Teil der Altstadt und verfügte auch über einen Fußgängerüberweg hinüber in die Neustadt.⁴⁵

Vor diesem Hintergrund wirkten die Ruderbootsfähren archaisch und unzureichend, wie ein Bericht der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke im Januar 1871 umschrieb: »Schon seit einer Reihe von Jahren sind im Publicum Klagen laut geworden über die Fähre, welche neben den beiden Weserbrücken die Verbindung zwischen der Altstadt und der Neustadt zu unterhalten bestimmt ist. Es ist nicht zu läugnen, daß diese Fähre zwischen der Schlachte und dem Neustadtsdeiche, so sehr deren verschiedene Pächter sich auch bemüht haben, den Anforderungen des Publicum zu entsprechen, manche Mängel hatte, da sie mit offenen Ruderböten betrieben wurde, welche die Ueberfahrenden gegen schlechte Witterung nicht schützten, sie nur langsam von einem Ufer des Stroms zum anderen überführten und bei der Menge der den Fluß auf- und abfahrenden Schiffe oft nicht ohne Gefahr die Ueberfahrt bewerkstelligen konnten.«⁴⁶

Aufstieg aus eigener Kraft – Johann Friedrich Wessels (1836–1919)

Johann Friedrich Wessels wurde am 17. November 1836 in Bremen als Sohn eines Küpermeisters geboren. Mit 15 Jahren verlor er seine Eltern und war, trotz musischer Neigungen gezwungen, zunächst einen Brotberuf auszuüben. Wie sein Bruder Johann Heinrich erlernte er das väterliche und großväterliche Handwerk und wurde 1860 selbständiger Küpermeister.⁴⁷ Die Küper besaßen den Status von Handwerkern. In zunftmäßiger Abgrenzung zu den Klinkern, Böttchern und Tonnenmachern fertigten sie keine Holzgefäße an, sondern sie arbeiteten als Fassbinder, die den Kaufleuten beim Einpacken und Besichtigen der Waren behilflich waren. Die Bezeichnung Küper kommt von Kope (Kufe), einem großen Bierfass. Die Küper wurden auch Altbinder genannt, da sie alte Fässer ausbesserten. Als in Bremen die Gewerbefreiheit eingeführt wurde, erfolgte 1861 die Aufhebung des Küperamts.⁴⁸

Dieser Vorgang könnte Wessels angeregt haben, aus dem vermutlich ungeliebten beruflichen Korsett auszubrechen. Seit der Bildung des Deutschen Zollvereins (1834) kristallisierte sich im Deutschen Bund allmählich ein großräumiges Wirtschaftsgebiet heraus, auch wenn Bremen erst nach der Reichs-

45 Buchenau (wie Anm. 10), S. 62; Schwarzwälder (wie Anm. 10), S. 235, 244; ders. (wie Anm. 7), S. 225.

46 Bericht vom 7. 1. 1871, in: StAB 2-P.2.m.6.e. sowie in den Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1871, Bremen [1872], S. 27–28.

47 StAB 3-S.1.d.; Fritz Peters, Johann Friedrich Wessels, in: Wilhelm Lührs (Hrsg.), Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 554.

48 Schwarzwälder (wie Anm. 7), S. 516. Vgl. Karl Helm, Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen. Heft 8), Bremen 1931.

gründung 1888 seinen Zollanschluss erhielt. Aber in den 1860er Jahren trat im Rahmen des preußisch-bismarckschen »nation building« eine weitere Dynamik und mannigfaltige Bewusstseinsänderung bei den Zeitgenossen hinzu.

Während Wessels nach wie vor dem angestammten Handwerk nachging, schälte sich bei ihm eine innovative Neugier heraus, die sich nicht mehr mit den vorgezeichneten Bahnen zufriedengab. Am 1. April 1869 lieferte Waltjen den Schleppdampfer WESER (Bau-Nr. 11) mit Schraubenantrieb, einer Länge von 15,24 Metern, einer Breite von 3,66 Metern, einer Vermessung von (nach späteren Angaben) 33 BRT und einer Maschinenleistung von 40 PS an Wessels ab.⁴⁹ Damit bediente die



Abb. 3: Johann Friedrich Wessels um 1890 (Foto: StAB).

Werft einen aufstrebenden, aber noch ungefestigten Schleppmarkt auf der damals seichten Unterweser. Abgesehen von der ansehnlichen Fluss- und Schleppdampferflotte des NDL wurde im Unterweserrevier dieser Geschäftszweig zu jener Zeit von häufig wechselnden Akteuren betrieben.⁵⁰ Außerdem soll Wessels Dampfkräne besessen haben, wobei vielleicht sein erlerntes Küperhandwerk den Blick auf Probleme des Hafenumschlags gelenkt hatte.⁵¹ Mit alledem manifestierte sich ein frühes, aber fortan bestimmendes Interesse an Schifffahrt und Technik bei dem damals gerade über dreißig-

49 Ein Hinweis auf das Schiff findet sich im Brief Wessels an Senator Gröning (31.10.1870) in: StAB 2-P.2.m.6.e.; Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 15; AG »Weser« (Hrsg.), 8. November 1968. 125 Jahre AG »Weser« Bremen, Bremen [1968], S. 121; Reinhold Thiel, Die Geschichte der Actien-Gesellschaft »Weser« in drei Bänden. Band I. 1843–1918, Bremen 2005, S. 188.

50 1867 hatte Waltjen den etwas größeren Doppelschrauben-Schleppdampfer VEGESACK (Bau-Nr. 9, Länge 22,89 m, Breite 4,60 m, 52,07 BRT) an die Vegesacker Schiffseigner H. Bischoff, J. Stürje, H. Wehmann erbaut. 1877 wurde das Schiff von dem Kranpächter und Schlepperreeder Hermann Westphal erworben (Christian Ostersehlte, Die Schleppschifffahrt von Hermann Westphal – die Vorläuferin der heutigen URAG, in: Brem. Jb. 70, 1991, hier S. 120).

51 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 15.

jährigen Johann Friedrich Wessels (Abb. 3), der es schließlich bis zum Senator (1891–1918) brachte. Ein gesellschaftlicher Aufstieg vom Handwerker zum Kaufmann und Unternehmer bahnte sich für ihn an, sollte aber mit Lehrgeld verbunden sein. Doch verstand er es, Verbindungen in tonangebende bremische Kaufmannskreise zu schaffen, die sein späteres Wirken erklären, was an Einzelbeispielen noch zu zeigen sein wird.

Zwei Dampffähren – eine Innovation für Bremen

Der Fährpächter Georg Friedrich Pflüger verfügte über einen ähnlichen Ideen- und Initiativreichtum wie Johann Friedrich Wessels, wenngleich auf einer anderen gesellschaftlichen Ebene.⁵² 1863 setzte er sich zur Ruhe. Sein Nachfolger wurde der Fischhändler Hermann Heinrich Lücke, der aber, wie bereits angeklungen ist, den Dienst nicht auf dem bisherigen Niveau fortführte. Dies hing nicht zuletzt damit zusammen, dass er nicht ständig vor Ort Aufsicht führen konnte. Diese Aufgabe hatte Pflüger als Gastwirt an der Schlachte in direkter Nachbarschaft zum Fähranleger viel leichter und effektiver durchführen können (vgl. Abb. 1). Beschwerden über schlechtes Benehmen und mangelnde Qualifikation des Fährpersonals wurden im Juli 1865 aktenkundig. Nicht zuletzt durch den Fußweg der neu errichteten Eisenbahnbrücke gingen die Einnahmen aus dem Fährdienst zurück, so dass Lücke im September 1867 um Pachtermäßigung ersuchte, aber auch die Möglichkeit eines Ausstiegs andeutete. Die bisherige jährliche Pacht von 2250 Thalern wurde durch eine neue Pacht mit dreijähriger Laufzeit ab dem 1. Januar 1868 auf 1475 Thaler ermäßigt. Doch im November 1868 bat Lücke erneut um Ermäßigung oder Entlassung aus der Pacht, was abschlägig beschieden wurde.⁵³ Er hatte wirtschaftlich schwer zu kämpfen, worauf vier Umzüge zwischen Alt- und Neustadt zwischen 1863 und 1870 hindeuten.⁵⁴

Der schließlich einsetzende Diskussions- und Entscheidungsprozess muss vor dem Hintergrund gesehen werden, dass Bremen damals, vor allem in der tonangebenden Führungsschicht, durch kurze Wege und überschaubare Bekanntschaften geprägt war.⁵⁵ Dies wird nicht zuletzt durch die in den Anmerkungen verzeichneten Wohnsitze und Kontore in der Bremer Altstadt oder der nahegelegenen östlichen Vorstadt deutlich.

52 Sein Sohn Johann Carl Dietrich Pf. (1833–1883) begründete mit seinem Schwager Heinrich Hackfeld (1816–1887) 1849 das Handelshaus mit angeschlossener Segelschiffsreederei Hackfeld & Co., das vor allem Geschäftsbeziehungen nach Hawaii unterhielt und bis in die 1880er Jahre existierte, siehe Leuthold (wie Anm. 12).

53 StAB 2-P.2.m.6.e.; Wulff (wie Anm. 8).

54 Lücke wohnte 1863 in der Allarmstraße 3f., 1864–1865 in Geeren 7, 1866–1868 in der Grünenstraße 39 A, wobei 1868 ein Geschäft am Dom erwähnt wird, 1869 in der Buntentors-Contrescarpe 30 und 1870 in der Petristraße 7 (Bremer Adressbücher 1863–1870).

55 Vgl. zum Lebensgefühl des gehobenen bremischen Bürgertums im ausgehenden 19. Jahrhundert Theodor Spitta, *Aus meinem Leben. Bürger und Bürger-*

Die Klagen über den Betrieb der Schlachtfähre hatten zum Herbst 1870 derart zugenommen, dass der Schlachtvogt Johann Hermann Cassens um Stellungnahme gebeten wurde. Am 1. Oktober schrieb er an den wegen seiner Mitgliedschaft in mehreren Deputationen mit dem Schwerpunkt Inneres und Finanzen besonders einflussreichen Senator Dr. Hermann Georg Wilhelm Heinrich Gröning: »Eine sichere und bequeme Beförderung der Passagiere wie die jetzige, könnte wohl durch zweckmäßig construierte Dampfboote erreicht werden.«⁵⁶ Zwar gab es Hindernisse durch die Flößerei, aber diese wurden nicht grundsätzlich als hinderlich angesehen. Beim bisherigen Fährdienst sah Cassens einen Mangel an qualifizierten und motivierten Fährleuten, so dass er für den Betrieb einer Dampffähre das althergebrachte Pachtsystem grundsätzlich in Frage stellte. Vielmehr sollte ein Kassierer als Vorgesetzter eingesetzt werden. Dadurch würde »ein fester Stamm tüchtiger und respectabler Fährleute«⁵⁷ gebildet werden, die Interesse an hohen Einnahmen hätten, um durch »anständiges Benehmen und prompte Beförderung der Passagiere die Frequenz der Fähre zu erhöhen.«⁵⁸ Der Verzicht staatlicher Einnahmen würde nach der Ansicht Cassens durch eine wesentliche Verbesserung des Fährdienstes aufgewogen werden. Sollte man sich nicht zu einer solchen Lösung durchringen können, empfahl der Schlachtvogt, die Fähre nur noch für ein Jahr zu verpachten.

Dieser Vorschlag knüpfte an die Überlegungen des früheren Schlachtvogts Wilders an. So mögen bei Cassens die früheren Debatten um eine Dampffähre eine Rolle gespielt haben. Jedenfalls stieß seine Stellungnahme bei seinen senatorischen Vorgesetzten auf offene Ohren. In einer Marginalie vom 5. Oktober 1870 unterstützte Senator Hermann Friedrich Weinhausen, den Vorschlag und verwies auf die zuständige Deputation. Weinhausen selbst saß in diversen Deputationen, die sich mit städtischer Infrastruktur, dem Wohlfahrtswesen und auch der Schifffahrt beschäftigten.⁵⁹ Dieser Geschäftsgang innerhalb des Senats zeigt, dass die spätere feste Ressortzuteilung ab der Weimarer Zeit noch in einer fernen Zukunft lag.⁶⁰ Das bereits früher erwähnte Gremium, die »Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, der sämtlichen Domanialgefälle, der Abgaben und Gefälle von öffentlichen Grundstücken, und sonstiger Einnahmen, für welche keine besondere Verwaltung besteht, ferner der Lotterie und der Münze«, wie sie mit voller Bezeichnung windungsreich hieß, bestand damals aus drei senatorischen und sechs bürgerchaftlichen Mitgliedern.⁶¹

meister aus Bremen, München 1969, S. 27–30 (Bremen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts).

56 StAB 2-P.2.m.6.e. Zu Gröning: Staats-Handbuch der freien Hansestadt Bremen auf das Jahr 1870, Bremen 1870, S. 2, 47, 50, 52, 59, 63, 67–68, 75, 78, 109, 115.

57 StAB 2-P.2.m.6.e.

58 Ebd.

59 Ebd. Zu Weinhausen: Staats-Handbuch (wie Anm. 56), S. 2, 59–61, 63, 72, 77–78, 83–87, 108–109, 115–117, 119–120.

60 Zu dieser Arbeitsweise (hier: ab 1911, aber noch im Zeichen der Verfassung von 1854) genauer Spitta (wie Anm. 55), S. 253. Eine Ausnahme bildete der Landherr, der für das bremische Landgebiet zuständige Senator.

Noch im gleichen Monat erfuhr Johann Friedrich Wessels hiervon und reichte am 31. Oktober 1870 bei Senator Gröning, mit dem er sich über die Fähre zwischen der Schlachte und dem Neustadsdeich unterhalten hatte, einen eigenen Vorschlag ein. Dieser knüpfte an die Überlegungen von Cassens an. Wessels dachte an einen wegen der hohen Investitions- und Betriebskosten pachtfreien Betrieb durch Schraubendampffähren mit geringem Tiefgang und einer Kapazität für etwa 50 Personen auf eigene Rechnung. Möglichen Einwänden wegen der Durchführbarkeit bei den herrschenden Strömungsverhältnissen begegnete Wessels mit dem Hinweis auf seinen Schleppdampfer WESER, der bei einem Schraubendurchmesser von 3 ½ Fuß nach seinen Angaben schwer beladene Kähne gegen stärkste Strömungen flussaufwärts geschleppt hatte.

Im November wurde im Senat über das Ansinnen nachgedacht. Die bisherige Pacht der Schlachtfähre sollte zum 31. Dezember 1870 ablaufen, die bisherigen Einnahmen betrugen 1475 Thaler, so dass man sich zunächst nicht sicher war, ob ein Einnahmeausfall hinzunehmen war. Schließlich wurde Baudirektor Berg um Stellungnahme gebeten, die am 4. Dezember 1870 vorlag. Hierin verwies Berg auf die knapp zehn Jahre zurückliegenden Überlegungen zu einer Dampffähre und empfahl, den Betrieb der Fähre einem Unternehmer auf eigene Kosten zu überlassen, den man von einer Pacht »auf eine näher zu bestimmende Reihe von Jahren befreit und für diese Zeit durch Ertheilung eines Privilegiums gegen Concurrenz«⁶² schützen sollte. Der Baudirektor führte weiter aus: »...so scheint der Antrag des Petenten umso mehr einer Beachtung werth zu sein, als derselbe einmal die angestrebte Verbesserung herbeiführt, andererseits aber dem Staate keine weiteren Opfer auferlegt, als daß er die Einnahme aus der Fährpacht, welche, wie man mit Bestimmtheit annehmen kann, bei der nächsten Verpachtung ungefähr auf die Hälfte des jetzigen Ertrages sinken wird, für eine Reihe von Jahren event. ganz aufgibt.«⁶³ Die nautische Praktikabilität war für Berg gegeben: »Die sich einzelnen Fahrten auf dem Strome entgegenstellenden Schwierigkeiten, welche aus dem zeitweiligen Transport von Flößen, oder auch dem Schiffsverkehr erwachsen, sind sicher nicht allein größer als bei der jetzigen Ruderfähre, sondern geringer, da die kleinen Dampfschiffe, vermöge ihrer größeren Kraft, Schnelligkeit und Lenksamkeit, den Hindernissen rascher und sicherer ausweichen können, als die schwerfälligen, und von einem Manne bewegten Ruderböte.«⁶⁴ Wie bereits 1861 hielt Berg nach wie vor verstellbare Anlegepontons für notwendig. Ferner verwies er auf den wesentlich intensiveren Verkehr auf der Elbe in Hamburg, der keinen Hinderungsgrund für die dortige Fährschiffahrt bildete. Sein Resümee bestand schließlich aus einem Plazet für eine Dampffähre, wobei er auf die Notwendigkeit einer behördlichen Kontrolle hinwies.

61 Staats-Handbuch (wie Anm. 56), S. 71.

62 StAb 2-P.2.m.6.e.

63 Ebd.

64 Ebd.

Diese präzise formulierte Stellungnahme des bremischen Baudirektors dürfte schließlich für einen Durchbruch auf politischer Ebene gesorgt haben. Offenbar unabhängig davon einigte sich der bisherige Pächter Lücke mit Wessels auf dessen Übernahme des bisherigen Fährdienstes zum 1. Januar 1871. Im Dezember wurde auf staatlicher Seite an einem Vertragsentwurf gefeilt. Am Silvestertag 1870 lag für den Fall des Scheiterns der Dampffährenpläne eine separate Übereinkunft zwischen der Deputation und Wessels vor: »Für den Fall daß der Senat und die Bürgerschaft den zwischen der obengenannten Deputation und Joh. Friedr. Wessels vorbehaltlich der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft abgeschlossenen Contract über eine für Rechnung von Joh. Friedr. Wessels zu betreibende Dampffähre zwischen der Schlachte und dem Neustadtsdeiche nicht genehmigen sollten, verpflichtet sich Joh. Friedr. Wessels, die obengenannte Fähre für ein Jahr und zwar vom 1. Januar bis 31. December 1871 mit Ruderböten unter den Bedingungen des bisher mit dem Fährpächter Lücke vereinbart gewesenen Contracts zu betreiben, jedoch unter der Zusage, von Seiten der obengenannten Deputation, daß die Pachtsumme 50 Thaler. Gold pr. Monat nicht übersteigen, also für das Jahr 1871 im Ganzen Sechs Hundert Thaler Gold betragen soll.«⁶⁵

Im neuen Jahr befasste sich zunächst die Deputation am 6. Januar mit der Angelegenheit und stimmte zu, worauf der Senat am 11. Januar den Vorgang an die Bürgerschaft verwies.⁶⁶ Das bremische Parlament debattierte am 25. Januar 1871 ausführlich über den Antrag der Deputation, wobei man sich offenbar im Klaren war, dass hier Neuland betreten wurde. Die Alternative einer Brücke stand zwar nach wie vor im Raum, lag jedoch noch in einiger Ferne. Das Anliegen von Wessels und seine Seriosität waren auch Gegenstand der Diskussion. So meinte der Abgeordnete (III. Klasse) und Druckereibesitzer sowie Mitglied der Deputation für Häfen und Eisenbahnen Heinrich Moritz Hauschild (1825–1904) maliziös, wobei womöglich eine persönliche Spitze dahinter stand: »Ein Herr Wessels habe der Deputation das Anerbieten gemacht und dieselbe habe es eifrigst ergriffen, ein Anerbieten gegen ein Monopol für die Zeit von fünf Jahren die Verbindung durch eine Dampffähre herzustellen. Das erschiene ihm sehr bedenklich und er müsse sich wundern, daß es in Bremen nicht mehr Leute gebe als diesen einen. Bei der frequenten Passage sei es klar, daß das Unternehmen einer Dampffähre zwischen der Schlachte und der Neustadt ein gutes Geschäft werden müsse. Wenn der Mann nur halbwegs unternehmend sei, so bleibe er nicht dabei, sondern lasse sich wahrscheinlich auf das Schleppen ein, dieses Geschäft könne mit Hülfe der Dampf-Fährschiffe eine bedeutende Ausdehnung gewinnen und ein famoses Unternehmen werden. Er möchte wohl fragen, ob die Deputation bei Gewährung eines solchen Monopols auf 5 Jahre keine Scrupel bekommen, ob sie nicht andere Leute gefragt habe, die uns etwas bieten können?«⁶⁷

65 Ebd.

66 Ebd., vgl. StAB 6.40/1.L.2.g.VII. Nr. 78.

67 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 15. Zu Heinrich Moritz Hauschild: Staats-Hand-

Das laut Verfassung von 1854 zur (II.) kaufmännischen Klasse gehörende Deputationsmitglied Johann Daniel Helmken nahm in der Bürgerschaft hierzu Stellung und wurde wie folgt zitiert: »Es seien nicht viel Leute in Bremen, die für solche Geschäfte eine Liebhaberei haben. Dagegen passe der Betrieb der Fähre dem Herrn Wessels zu seinem jetzigen Geschäftsbetriebe. Wenn derselbe für gewöhnlich ein Schiff in Fahrt habe, werde er das zweite, welches er contractlich halten müsse, zum Schleppen von kleineren Fahrzeugen in der Stadt verwenden. Beide Geschäfte würden also in Verbindung mit einander betrieben werden können, was einen großen Vorthail sichere.«⁶⁸ Zwar wollte die Deputation zunächst den Vertrag nur für drei Jahre abschließen, doch mangels Konkurrenz kam man schließlich auf Wessels.⁶⁹ Letzterer fand im Abgeordneten der IV. Klasse (übrige Wähler des Stadtgebiets) Anton Gerhard Hauschildt einen weiteren Fürsprecher. Dieser war Zimmermeister und Holzhändler und saß auch in der Deputation: »In bessere Hände könnte die Fähre garnicht kommen; der Mann kenne das Fach, habe schon Schiffe gehabt.«⁷⁰ Der Antrag wurde schließlich angenommen,⁷¹ am 27. Januar gab der Senat seinen Segen hierzu.

Am 2. Februar 1871 wurde der Pachtvertrag zwischen Wessels und der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke unterzeichnet. Demnach wurde dem neuen Pächter das ausschließliche Recht zur Betreibung der Fährverbindung zugesprochen, und seinem Hauptanliegen, von der Zahlung einer Pachtsumme befreit zu werden, war auch entsprochen worden. Der Vertrag umfasste 13 Paragraphen, hatte eine Laufzeit bis Ende 1875, regelte vor allem die Durchführung des Fährdienstes sowie die Verpflichtung, spätestens zum 1. August 1871 zwei Schraubendampfer in Dienst zu stellen. Falls bis zum 1. Oktober desselben Jahres noch kein Dampfer in Dienst gestellt werde, hatte die Deputation das Recht, den Vertrag zu annullieren. Dieser trat rückwirkend zum 1. Januar 1871 in Kraft, weil Wessels den bisherigen mit Ruderbooten betriebenen Fährdienst von Lücke übernommen hatte. Für diese Übergangszeit hatte er, wie bereits angedeutet, eine monatliche Pacht von 50 Goldtalern zu zahlen. Diese sollte sich verdoppeln, wenn nach dem Stichdatum die beiden Dampfer nicht zur Verfügung stünden, aber nach deren Indienststellung fortfallen und nur dann wieder zu zahlen sein, wenn sich beide Dampfer gleichzeitig in Reparatur befänden und Ruderboote wieder einspringen müssten. Schließlich hatte Wessels eine Kautions von 1000 Goldtalern zu hinterlegen oder auch durch zwei Bürgen stellen zu lassen, und diese konnte er auch auftreiben. Es handelte sich um

buch der freien Hansestadt Bremen auf das Jahr 1871, Bremen 1871, S. 6, 82; Lydia Niehoff, 1855–2005. 150 Jahre Druckerei und Verlag H. M. Hauschild Bremen 2005, S. 54–56.

68 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 15–16. Zu Helmken: Staats-Handbuch (wie Anm. 56), Bremen 1871, u. a. S. 4–5, 73.

69 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 16.

70 Ebd. Zu Anton Gerhard Hauschild: Staats-Handbuch (wie Anm. 56), S. 6, 51; Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen und der Hafenstädte Vegesack, Bremerhaven, Geestemünde. 1871, Bremen [1871], S. 64.

71 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 18; Müller (wie Anm. 20), S. 173.

Christian Heinrich Noltenius, den Teilhaber der Firma B. Groverman & Co., und Johannes Wilhelm Gildemeister, den Inhaber der Segelschiffsreederei Gildemeister & Ries. Diese beiden Kaufleute mit klangvollem Namen aus der führenden bremischen Gesellschaftsschicht hatten die Kautions für den in einer notariellen Beglaubigung vom Tag des Vertragsabschlusses als »Küpermeister«, als der er damals noch wirkte, angesprochenen Wessels übernommen.⁷² Wie noch zu zeigen sein wird, wurde der Vertrag mit Wessels zu einem Zeitpunkt abgeschlossen, als zwar ein Brückenprojekt bereits erörtert wurde, man jedoch noch keinen Durchbruch auf der politischen Ebene erreicht hatte.

Insgesamt blieb für Auftraggeber und Bauwerft gerade ein halbes Jahr, um beide Neubauten zu realisieren, was auch für damalige kleinere Dampfschiffe ein straffer Zeitplan war. Der Vertrag verpflichtete Wessels, die Pläne für die Fähren der Deputation zur Genehmigung vorzulegen, was in der zweiten Februarhälfte auch geschah. Baudirektor Berg begutachtete sie und gab am 1. März sein Plazet und empfahl als einzige Verbesserung die Anbringung eines zusätzlichen Fenders, so dass die Deputation am 6. März ihre Zustimmung auch hierzu erteilte.⁷³

Schließlich schaffte Wessels gerade eben die zeitlichen Vorgaben. Am 5. August 1871, einem Samstag, wurde die Dampffährverbindung eröffnet⁷⁴, womit das Ende der bisherigen Ruderbootsfähre besiegelt war. Noch vor dem vertraglichen Stichtag des 1. August war am 17. Juli von Waltjen & Co. der erste Neubau, die ALTSTADT (Bau-Nr. 17) abgeliefert worden.⁷⁵ Ein Zeitungsbericht vom Tag der Eröffnung schrieb: »Die Dampffähre wird heute dem Verkehr übergeben werden, nachdem die gestrige Probefahrt, welcher Senator Grave, Baudirector Berg und andere Herren beiwohnten, befriedigend ausgefallen ist. [...] Der Dampfer machte zunächst eine Fahrt in etwa 6 Minuten vom Anleger an der Altstadtseite nach der Weserbrücke. Dort zeigte sich das Schiff sehr gelenkig beim Wenden. Hierbei ließ man die eine Schraube vorwärts, die andere rückwärts arbeiten. Dann wurden mehrere Fahrten zwischen Altstadt und Neustadt unternommen. Die Fahrzeit (inclusive des Anlegens und des Wendens) währte 2 bis 2 ½ Minuten, bei hohem Wasserstande und starker Strömung. Wenn erst die Mannschaft mehr Uebung erlangt hat, wird das Anlegen einen kürzeren Zeitraum in Anspruch nehmen.«⁷⁶ In Erwartung des zweiten Fährdampfers hieß es: »Der zweite Dampfer, welchen der Unternehmer, Herr Wessels, contractlich in Fahrt stellen muß, wird in etwa 6 Wochen vollendet sein. Ob derselbe lediglich als Reservedampfer verwendet, oder ob er in die regelmäßige Fahrt eingestellt werden wird, ist vorläufig noch nicht bestimmt. Es ist wahrscheinlich, dass

72 StAB 2-P.2.m.6.e.; Johannes Wilhelm Gildemeister wohnhaft Contrescarpe 134. Unter der Adresse (Hutfilterstraße 19) ist allerdings ein Kaufmann Christian Hermann Noltenius verzeichnet, siehe Adreß-Buch (wie Anm. 70), S. 53, 122.

73 StAB 2-P.2.m.6.e.

74 Müller (wie Anm. 20), S. 179.

75 Thiel (wie Anm. 49), S. 188.

76 Courier, 5. 8. 1871, 2. Ausgabe.

ein Dampfer für die Communication vorläufig genügt.«⁷⁷ Aufgrund des großen öffentlichen Interesses war das am Tag nach der Eröffnung jedoch nicht der Fall: »Die Dampffähre an der Schlachte ward am Sonntag in solchem Maße in Anspruch genommen, daß nicht alle Passagiere befördert werden konnten. An solchen Tagen muß der Fährdienst mindestens mit zwei Schiffen betrieben werden.«⁷⁸

Am 15. August 1871 folgte das zweite Schiff, die NEUSTADT (Bau-Nr. 18). Für die Baukosten ist ein Betrag von rund 7000 Thalern überliefert, Wessels nannte 1875 nach der Münzreform im Deutschen Reich eine Summe von umgerechnet etwa 29 000 Mark.

Leider hat sich eine Zeichnung der Schiffe, die in den Quellen erwähnt wird, nicht erhalten, so dass man auf schriftliche Äußerungen angewiesen ist. Die beiden Fähren waren Doppelschraubendampfer. Diese Antriebsform war in den 1860er Jahren bei kleineren Dampfschiffen aufgekommen. Die Kontroverse ob Rad- oder Schraubenantrieb zehn Jahre vorher hatte nunmehr keine Rolle mehr gespielt. ALTSTADT und NEUSTADT besaßen in zeitüblicher Bauweise einen Eisenrumpf mit einer Länge in der Wasserlinie von 38' (engl.) und einer größten Breite im Hauptspant von 13'6" (engl.), was in der späteren Literatur mit 11,80 Meter Länge und 4,12 Meter Breite angegeben wird. Der für die flachen Fahrwasserverhältnisse passende Tiefgang (in Schiffsmitte 2'6" engl.) oder 30 englischen Zoll, entsprach exakt dem im Pachtvertrag festgelegten und schon früher diskutierten Limit von 2 ½ englischen Fuß. Möglicherweise handelte es sich um einen Mittelwert, denn ein Zeitungsbericht spricht von 34 Zoll achtern und 20 Zoll vorn, wobei durch zusätzliche Beladung der Tiefgang zunehmen konnte. Insgesamt lag dieser noch im tolerablen Bereich. Spätere Angaben notieren eine Vermessung von 29 BRT. Vier wasserdichte Schotten teilten den Schiffskörper in fünf Abteilungen ein. Das Hauptdeck war mit kalfatertem Pitchpineholz sowie vorn und achtern mit Riffelblech belegt, während die Aufbauten mit Tannenholz und Persenninge abgedeckt wurden. Unverzichtbar für den Fährdienst mit seinen häufigen An- und Ablegemanövern verlief rund um den Rumpf ein hölzerner Fender. Die bislang einzige verfügbare Bildquelle zeigt einen Rumpf mit spitzem Bug und rundem Heck, so dass hier eine Doppelend-Konfiguration wie bei vielen anderen zeitgenössischen und späteren Kurzstreckenfähren auszuschließen ist. (Abb. 4) Ein sich über den größten Teil der Schiffslänge erstreckender Aufbau bot auch auf der kurzen Überfahrt Schutz vor dem häufig regnerischen norddeutschen Wetter, was einen großen Fortschritt gegenüber den althergebrachten Ruderbooten bedeutete. Auf der Steuerbord- wie auch wohl an der Backbordseite waren zwei Zugänge für die Fahrgäste angeordnet.⁷⁹ Zu den Fahrgasteinrichtungen hieß

77 Ebd.

78 Courier, 8. 8. 1871, 1. Ausgabe.

79 Die technischen Angaben beruhen auf: StAB 2-P.2.m.6.e.; Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 17; Courier, 5. 8. 1871, 2. Ausgabe; AG »Weser« (wie Anm. 49), S. 121; Thiel (wie Anm. 49), S. 19, 188. Die Bildquelle ist bereits publiziert bei Schwarzwälder, Das große Bremen-Lexikon L–Z (wie Anm. 10), S. 449; Meyer (wie Anm. 12), S. 183.

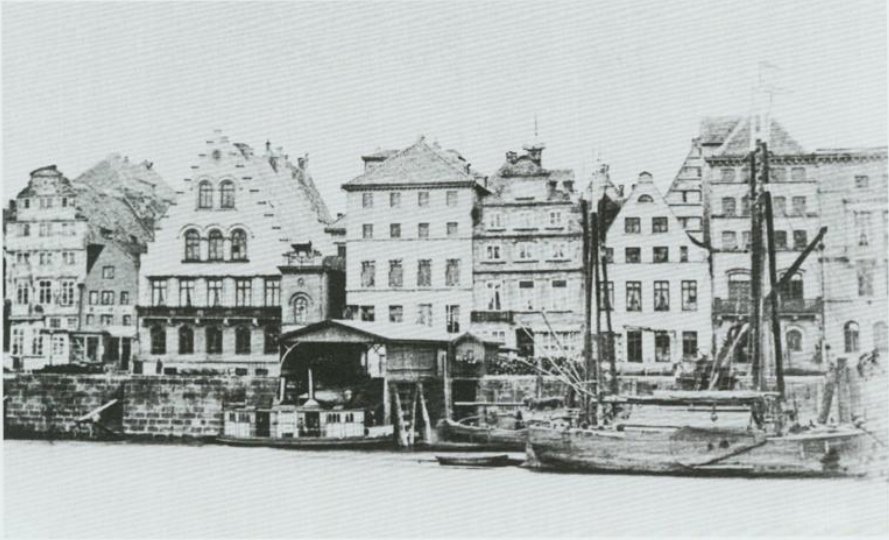


Abb. 4: Ansicht der Schlachte nach 1871, in der Mitte der Fähranleger mit der Fähre ALTSTADT (Foto: StAB, Original Focke-Museum).

es noch: »Die Cajüten sollen im Allgemeinen einfach, aber solide und gut eingerichtet werden. Dieselben enthalten Seitenfenster und Doppelthüren zu beiden Seiten. Die erste Cajüte enthält Sitze mit Rohrgeflecht, die 2te einfache Holzsitze. Jede Cajüte soll durch ein einfaches Oberlicht erhellt werden.«⁸⁰ Ein Zeitungsbericht ergänzte: »Der kleine Schraubendampfer ALTSTADT kann über hundert Personen fassen, er hat zwei Cajüten, eine für Damen und Nichtraucher, eine andere für Herren.«⁸¹ Vor den Unbilden der Witterung waren die Fahrgäste also wesentlich besser geschützt als in den Entwürfen zehn Jahre vorher. Dabei waren die beiden Fähren in ihren Abmessungen nicht viel größer als die äußerlich eher wie Dampfboote wirkenden Hamburger Entwürfe, doch aufgrund der festen Aufbauten hatten sie ein klobigeres Erscheinungsbild. War die maximale Fahrgastkapazität ausgeschöpft, wird es an Bord ein Gedränge gegeben haben, das einer vollbesetzten Straßenbahn zur Hauptverkehrszeit entsprach, aber nur in den wenigen Minuten der Flussüberquerung zu ertragen war.⁸²

Die Antriebsleistung ist mit 25 PS überliefert, der Schraubendurchmesser mit 30 englischen Zoll (76,2 cm)⁸³, ein Maschinenplan (Abb. 5) hat sich

80 Bauspezifikation (o. D.) in: StAB 2-P.2.m.6.e.

81 Courier, 5. 8. 1871, 2. Ausgabe.

82 Ein aktueller Vergleich: Die neueste (ab 2020) Schienenfahrzeuggeneration der Bremer Straßenbahn AG Avenio GT-8N-2 verfügt bei einer Länge von 36,9 Metern über eine maximale Kapazität von 256 Sitz- und Stehplätzen (Wikipedia).

83 Thiel (wie Anm. 49), S. 19.

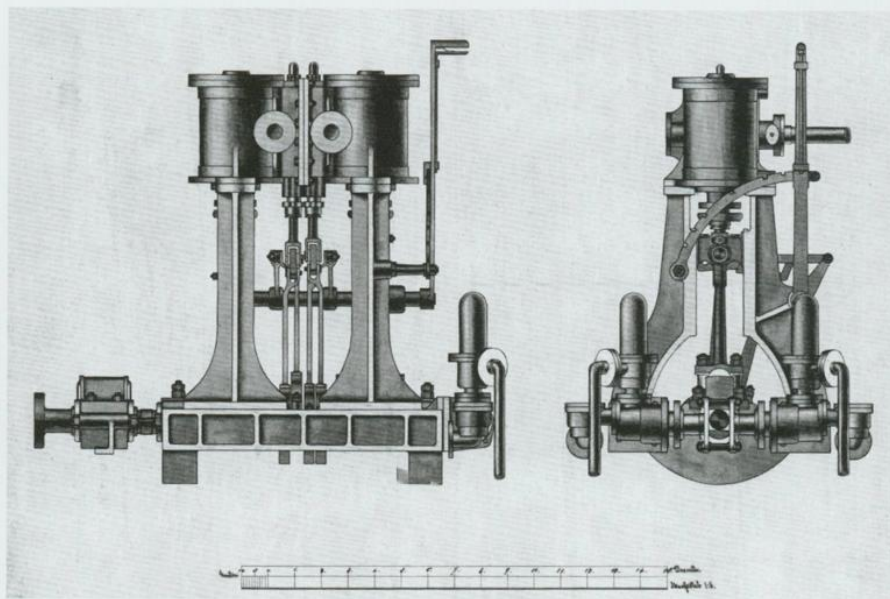


Abb. 5: Plan der Hochdruck-Dampfmaschine von ALTSTADT und NEUSTADT (Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven).

im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven erhalten. Er zeigt eine Zweizylindermaschine, wobei die beiden Zylinder einen gleichen Durchmesser besaßen, so dass es sich um eine Hochdruckmaschine handelte.⁸⁴ Es deutet alles darauf hin, dass die Anordnung der Antriebsanlage aus zwei Maschinen weiter achtern mit einer Gesamtleistung von 50 PS⁸⁵ bestand: »Das Steuerruder befindet sich vorne auf Deck, der Steuermann hat das Schiff vollständig in der Gewalt, er führt das Steuerruder, kann beide Schrauben einzeln mittelst zweier Heber beliebig regieren und außerdem correspondirt er durch eine Signalpfeife mit dem Maschinisten.«⁸⁶ Die andere Möglichkeit nur einer Maschine, die durch eine Übersetzung auf

84 Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums (ADSM) VIII 3 VI 26.

85 In der Bauspezifikation (StAB 2-P.2.m.6.e., etwa Februar 1871) heißt es, dass die beiden Schrauben »...gänzlich unabhängig voneinander nach Belieben in und außer Betrieb gesetzt werden und vor- oder rückwärts arbeiten können«. Zum Doppelschraubenantrieb allgemein: Fletcher (wie Anm. 38), S. 210, 265–266, 325–326. Ein zeitgenössisches Parallelbeispiel (1875) für einen Antrieb mit zwei Maschinen auf zwei Schrauben findet sich beim Schleppdampfer BREMEN der staatlichen bremischen Wasserbauinspektion: Länge 23,54 Meter, Doppelschraubenantrieb, zwei stehende Hochdruckmaschinen 40–64 PSI (Christian Ostersehlte, Die staatliche Schleppschiffahrt in Bremen von den Anfängen bis zur Übernahme durch das Reich, in: Brem. Jb. 72, 1993, S. 122–123).

86 Courier, 5. 8. 1871, 2. Ausgabe.

zwei Schrauben gewirkt hätte⁸⁷, scheidet hier aus. Der Kessel in vertikaler Bauweise mit Schornstein befand sich bei den beiden Fährdampfern weiter vorne.

Die bisherigen geruderten Fährboote trugen anscheinend keine Namen, aber bei den zwei Dampfern wurden die beiden Endpunkte der Verbindung angesprochen⁸⁸, gleichzeitig kam darin eine gewisse Funktionalität zum Ausdruck, die bei Kurzstrecken- und Flussfähren bis heute nicht selten ist.

Waltjen kannte durch sein Projekt von 1860 die Fährproblematik. Seine inzwischen erlangte Kompetenz beim Bau eiserner Dampfschiffe sowie die durch die WESER 1869 eingerichtete Geschäftsverbindung zu Wessels dürfte schließlich für den Auftrag an seine Werft gesorgt haben. Im Raum Bremen gab es als mögliche Alternative nur noch die 1805 gegründete Segelschiffswerft von Johann Lange in Grohn/Vegesack, die damals aber nur vereinzelt als Ausnahme eiserne Dampfschiffe fertigte.⁸⁹ 1871 hatte sich, wohl auch konjunkturell bedingt, bei Waltjen der Eisenschiffbau belebt. Neben den beiden Fährdampfern lieferte die Firma einen Schleppdampfer PETERS an den Oldenburger Staat sowie drei Spierentorpedoboote an die Kaiserliche Marine ab, die übrigens den Einstieg der Werft in den Marineschiffbau bedeuteten, der neben dem Handelsschiffbau zum zweiten wichtigen Standbein werden sollte. Die Entwicklung zu einer zeitgemäßen Werft für eiserne Dampfschiffe, die sich später zu einem der führenden Großbetriebe im ohnehin dynamischen Schiffbau des kaiserlichen Deutschlands entwickelte, war nicht aufzuhalten. Im März 1872 wurde die Firma mit damals rund 500 Beschäftigten unter Kapitalbeteiligung der bremischen Kaufmannschaft, die fortan das Sagen hatte, als Aktiengesellschaft (AG) »Weser« neu gegründet und ging unter diesem schließlich legendär gewordenen Namen auf weiteren Expansionskurs.⁹⁰

Für die Fährschiffahrt auf der Weser bedeuteten ALTSTADT und NEUSTADT eine frühzeitige wie beachtliche Innovation, die zwar schon länger im Gespräch gewesen war, für deren Durchbruch letztlich Wessels selbst gesorgt hatte. Aufgrund seiner Unterweserschiffahrt hatte es nahegelegen, dass der NDL mit der Einführung des Dampfantriebs bei den Unterweserfähren 1862 auf der Strecke Geestemünde–Nordenham den Anfang gemacht hatte, doch gab der Lloyd 1871 diesen Dienst wieder auf. Nachfolgende Betreiber setzten auf dieser Strecke ab 1876, 1884 und 1911 ebenfalls Fährdampfer mit Rad-, später Schraubenantrieb ein. Es folgten 1885 und 1889 die Verbindun-

87 Ein zeitlich etwas früher (1859) anzusetzendes Beispiel für einen Antrieb mit einer Maschine auf zwei Schrauben war das Kanonenboot USS PAWNEE der US Navy (Donald L. Canney, *The Old Steam Navy. Volume One. Frigates, Sloops and Gunboats 1815–1885*, Annapolis Md. 1990, S. 84–87).

88 Eine Namengebung, die heute noch bei den Unterweserfähren angewandt wird, neben anderen lokalen Bezügen.

89 Peter-Michael Pawlik, *Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893* (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 33), Hamburg 1994², S. 148–247.

90 AG »Weser« (wie Anm. 49), S. 121; Thiel (wie Anm. 49), S. 18–19, 188. Zur Firmenentwicklung siehe weitere Literatur in Anm. 22.

gen Dedesdorf–Kleinensiel und Vegesack–Lemwerder mit schraubengetriebenen Dampfern.⁹¹

Ein kurzlebiger Fährdienst

Ein Kurzstreckenfährdienst wie der beiden Dampfähren zwischen Schlachte und Neustadsdeich war, im Gegensatz zu anderen schon angesprochenen Branchen der Fahrgastschiffahrt, nicht dazu angetan, archivwürdiges Schriftgut mit substantiellem Informationswert über den Fähralltag hervorzubringen. Immerhin ermöglicht die Quellenlage eine Beschreibung in Umrissen.

Laut Vertrag handelte es sich um einen Pendelfährdienst, der auf jeder Flussseite mindestens eine Abfahrt alle zehn Minuten zu gewährleisten hatte. Im Januar und Februar sowie im November und Dezember war die Fahrzeit von 7.30 bis 22 Uhr, im März und Oktober von 6 bis 22 Uhr und vom April bis September von 5.30 bis 23 Uhr angesetzt. Die Fahrzeit betrug nur wenige Minuten.⁹² In strengen Eiswintern dürfte es zur Einstellung des Fährdienstes gekommen sein. Zweimal während dessen Existenz (1871/72 und 1874/75) herrschte an insgesamt 58 Tagen Eisstand auf der Unterweser. Es erstaunt, dass in dem Pachtvertrag seinerzeit ein solcher Fall nicht vorgesehen wurde, zumal die frühere Ruderbootsfähre immer wieder durch Eisgang im Winter lahmgelegt worden war. Als der Vertrag im Februar 1871 unterschrieben wurde, herrschte seit Weihnachten 1870 Eisstand auf der Weser, der noch bis Monatsende dauern sollte, denn gerade der Winter 1870/71 galt als streng und führte zum Bau des ersten modernen Eisbrechers in Hamburg.⁹³ Über den Fährvorgang selbst existiert eine vorausgreifende Einschätzung von Baudirektor Berg vom Dezember 1870, also noch vor der Inbetriebnahme: »Das Boot verläßt den Anleger, an der Altstadt stromaufwärts gehend, beschreibt einen Bogen, passiert die Theerhofspitze und beschreibt von da stromabwärts gehend einen zweiten Bogen, um dann, stromabwärts gekehrt, an den Ponton der Neustadtseite anzulegen. Rückwärts wird die Fahrt in umgekehrter Richtung gemacht, so daß bei einer Hin- und Herfahrt die Gestalt einer 8 beschrieben wird.«⁹⁴ Bei diesen Ausführungen fußte der bremische Baudirektor auf einer Kalkulation, die er bereits im Dezember 1860 erarbeitet hatte.⁹⁵

Die Besatzung der Fährdampfer umfasste jeweils drei Mann: Den Schiffsführer, im Vertrag klangvoll als »Capitain« titulierte, einen Steuermann und einen Maschinisten. Ein Decksmann zum Festmachen beim Längsseitsgehen und zur allgemeinen Aufsicht wäre eigentlich notwendig gewesen, aber das

91 Brandt (wie Anm. 7), S. 144–148. Weitere Literatur ebenfalls bei Anm. 7.

92 Vertrag vom 2. 2. 1871, in: StAB 2-P.2.m.6.e.; Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 15.

93 Christian Ostersehlte, Das bremische Eisbrechewesen, in: Brem. Jb. 67, 1989, hier S. 71. Über Behinderungen der Ruderbootsfähre durch Eisgang siehe Wulff (wie Anm. 8).

94 Bericht Berg, 4. 12. 1870, in: StAB 2-P.2.m.6.e.

95 Bericht Berg, 1. 12. 1860, in: StAB 2-P.3.B.3.c.1. Dort befindet sich auch eine von Berg angefertigte Planskizze (Anlage D, 7. 12. 1860).

dürfte Aufgabe des Steuermanns oder auch des Schiffsführers gewesen sein. War bei den alten Ruderbooten das Übersteigen von der zum Wasser führenden Treppe (Abb. 1) eine recht simple Angelegenheit gewesen, so reichte dies bei den Fährdampfern nicht mehr aus, weswegen der Vertrag an beiden Anlegestellen zwei Pontons vorschrieb, die dem jeweiligen Wasserstand folgten und wo die beiden Dampfer längsseits gehen konnten, wobei man der Empfehlung von Baudirektor Berg gefolgt war. Der Fahrpreis betrug einen halben Groten pro Person, wobei zwischen Erwachsenen und Minderjährigen kein Unterschied gemacht wurde. Wessels war es gestattet worden, für die Damen- und Nichtraucher kajüte den doppelten Fahrpreis zu verlangen. Dem Schlachtvogt oblag die polizeiliche Aufsicht über die beiden Dampfer sowie die Pontons, weshalb er und sein Gehilfe gratis mitfahren durften.⁹⁶ Ob die Dampfer auch, wie ursprünglich angedacht, beim Schleppdienst von Wessels verwendet wurden, ist nicht überliefert, erscheint aber wenig wahrscheinlich.

Als Bundesstaat im Deutschen Reich hatte Bremen schließlich einige Anpassungen vorzunehmen, wie etwa ab dem 1. Januar 1872 die Einführung neuer Maße und Gewichte im Rahmen des metrischen Systems, was übrigens die vorherige Verwendung von englischem Fuß bei der Bauspezifikation der Fähren 1870 erklärt. Der Abschied von der bisherigen bremischen Währung aus Thalern, Groten und Schwaren zugunsten von Mark und Pfennig fiel manchen Bremern dagegen schwerer, denn das entsprechende Gesetz kam am 24. April 1872 in der Bürgerschaft nur mit einer Mehrheit von 63 zu 44 Stimmen durch, wobei die bremische Handelskammer diese Münzreform ausdrücklich begrüßte. Gut zwei Monate später erfolgte zum 1. Juli die praktische Umstellung.⁹⁷ Das hatte unmittelbare Konsequenzen für die Fährtarife. Nach einem kontroversen Feilschen um deren Neufestsetzung, das sich von Anfang Mai und Mitte Juli zwischen Wessels, dem Schlachtvogt Cassens, der senatorischen Seite und der Deputation abspielte, veröffentlichte Wessels schließlich am 15. Juli 1872 im Einvernehmen mit der Deputation in den »Bremer Nachrichten« eine neue Gebührenordnung, die im Grundsatz mit kleinen Modifikationen der alten ähnelte. Demnach wurde für die Kajüte für Nichtraucher und weibliche Passagiere fünf Pfennig pro Person erhoben, der normale Fahrpreis betrug dagegen 3 Pfennig, der sich bei einem Gruppenrabatt auf 2 ½ Pfennig pro Person reduzierte. Fahrkarten zu diesem ermäßigten Preis konnten außerdem als Abo bei mindestens 20 Stück bei der Zigarrenhandlung Carl Th. Helfrich in der Wachtstraße 5 erworben werden.⁹⁸ Das Preisniveau lag sogar etwas unter dem der anderen

96 Vertrag vom 2.2.1871, in: StAB 2-P.2.m.6.e.; Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 17–18.

97 Berichte der Handelskammer in Bremen für die Jahre 1870–1873 erstattet an den Kaufmanns-Konvent, Bremen 1874, S. 22, 27; Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 2. Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918), Bremen 1995, S. 314–315. Zur bisherigen bremischen Währung ders., Das große Bremen-Lexikon L–Z (wie Anm. 10), S. 873.

98 StAB 2-P.2.m.6.e.; Bremer Nachrichten, 15.7.1872; Wulff (wie Anm. 8); Zu Helfrich: Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen und der Hafenstädte Vegesack, Bremerhaven, Geestemünde. 1872, Bremen [1872], S. 69.

bremischen Fährten, die ebenfalls von der Münzreform betroffen waren. Seit dem ersten Juli 1872 betrug der Fahrpreis der Fährten am Osterdeich, Altenwall und Stephanitorsbollwerk jeweils fünf Pfennig pro Person. Bade- und Schwimmschüler mussten am Altenwall nur zwei Pfennig bezahlen, wohingegen die Fahrt zwischen Stephanitorsbollwerk und Neustadtsdeich zehn Pfennige kostete.⁹⁹

Über die Auslastung, Fahrgastzahlen und damit die Frage, ob sich der Dampffährdienst gerechnet hat oder nicht, schweigen die Quellen, doch gibt es Hinweise darauf, dass Wessels zunächst in erhebliche Vorleistungen getreten war und selbst erst in einigen Jahren mit einer Deckung rechnete.¹⁰⁰ So dürfte er sein Fährprojekt in einem größeren Zusammenhang mit seinen anderen Unternehmungen gesehen haben. Ein kurzer Blick auf die allgemeine Konjunktur erscheint hilfreich. 1869 hatte in Deutschland ein Aufschwung eingesetzt, der durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 zwar gestört, aber nicht abgebrochen wurde. Vielmehr regte die französische Kriegskontribution (5 Milliarden Goldfrancs bzw. 4,2 Milliarden Goldmark) die geradezu hektische Bildung zahlreicher neuer Unternehmen an, weswegen man von dieser Phase als Gründerzeit spricht. Dieser Boom hielt sich bis 1873. Im Mai jenes Jahres erlebte Wien eine Börsenpanik, der im Herbst eine Kreditkrise folgte, die vor allem Deutschland und die USA betraf, die Literatur spricht vom »Gründerkrach«. 1874 bis 1879 folgte eine Stagnation.

Ähnlich verlief die Entwicklung in Bremen. Für die Zeit des Norddeutschen Bundes spricht Herbert Schwarzwälder von einem Stillstand, der Krieg 1870/71 brachte weitere Belastungen. Nach dem Friedensschluss setzte in der Hansestadt ein kurzzeitiger Boom ein. Die erwähnte Börsen- und Bankenkrise schlug Ende 1873 auf Bremen durch, vor allem der Handel ging bis 1875 teilweise deutlich zurück, eine Belebung 1876 erwies sich als ein kurzzeitiges Zwischenhoch.¹⁰¹ 1871 betrug die Bevölkerung auf dem bremischen Staatsgebiet 123 090, 1875 142 553 Personen¹⁰², hatte also leicht zugenommen und damit auch der Prozentsatz potentieller Fährbenutzer. Im Rückblick erscheinen die konjunkturrell schwankenden Gründerjahre auch für Bremen als Aufbruch in eine neue Zeit.

99 StAB 2-P.4.dd.

100 Verhandlungen (wie Anm. 37), S. 16.

101 Übereinstimmend: Gustav Stolper, Karl Häuser, Knut Borchardt, *Deutsche Wirtschaft seit 1870*, Tübingen 1964, S. 24–25; Hermann Kellenbenz, *Deutsche Wirtschaftsgeschichte Bd. II. Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges*, München 1981, S. 313–314; Thomas Nipperdey, *Deutsche Geschichte 1866–1918. Erster Band. Arbeitswelt und Bürgergeist*, München 1990, S. 283–285. Für Bremen speziell: Schwarzwälder (wie Anm. 97), S. 325–328. Vgl. die zeitgenössische Darstellung bei Arnold Duckwitz, *Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben von 1841–1866*, Bremen 1877, dort über die »Gründerperiode, die so viel Unheil über Deutschland brachte«, aber »an dem solideren Bremen fast spurlos vorüberging«, S. 190.

102 Bureau für bremische Statistik (Hrsg.), *Jahrbuch für bremische Statistik Jg. 1876*, Bremen 1877, S. 33.

Ein kurzer Blick auf die verkehrstopographische Situation mag diesen Befund ergänzen. Auf der Altstadtseite lagen im näheren Einzugsgebiet neben den Packhäusern an der Schlachte vor allem die Langenstraße mit ihren Handelskontoren und die Hutfilterstraße mit ihren Geschäften. Auf der Neustadtseite sind die damals noch nicht so dicht bebauten Areale am Neustadtsdeich, an der Grossen und Kleinen Allee (heute Langemarckstraße) und Hohentorstraße zu nennen. Im Anschluss lag als eigentliches Zentrum der Neustadt die Große Johannisstraße, die beiden Kasernen am Neustadtswall, vielleicht auch der Sicherheitshafen (Hohentorshafen) können als potentielle Ziele genannt werden. Auffallende Bezugspunkte auf beiden Weserseiten, die miteinander zugeordnet werden können, sind aber nicht auszumachen.¹⁰³ Ungeachtet ihrer herausragend innovativen technischen Bedeutung muss deswegen die Schlachtfähre als ein Bestandteil eines innerstädtischen Verkehrsgeflechts gesehen werden. Es bestand 1872 aus der Fähre zwischen Stephanitorsbollwerk zum Sicherheitshafen (heute Hohentorshafen), der Eisenbahnbrücke und der Fähre zwischen Wichelnburg und dem Neustadtsdeich stromabwärts der Dampffähre sowie stromaufwärts aus der Großen Weserbrücke und aus den Fähren zwischen Osterdeich und dem Oberweserhafen (heute der gegenüber in seinem Erscheinungsbild veränderte Oberländer Hafen) sowie vom Osterdeich zum Werder.¹⁰⁴ Dem Fußgänger der Jahre 1871 bis 1875 boten sich also mehrere Möglichkeiten, den Fluss zu überqueren, wobei die beiden Brücken die billigste Option darstellten, die Dampffähre hingegen aufgrund ihres relativen Fahrkomforts und Weterschutzes gegenüber den althergebrachten Ruderfähren beim oft regnerischen und windigen norddeutschen Wetter einige Vorteile bot.

Das Ende der Fährverbindung

Doch die Uhr für den Dampffährdienst von Johann Friedrich Wessels lief ab. Nachdem die konkreten Planungen für eine neue Brücke 1869 begonnen hatten, passierte das Projekt im Dezember 1871 die parlamentarischen Hürden in der Bürgerschaft, Baubeginn war 1873. Zu den zahlreichen Auftragnehmern zählte die Bauwerft der beiden Fähren, die im März desselben Jahres mit der Lieferung dreier Senkkästen beauftragt wurde. 1874 beteiligte sich das Unternehmen, nunmehr als AG »Weser«, an der Projektierung von Änderungen des Oberbaus. Die neue Brückenverbindung sollte von der Großen Allee in der Neustadt über die Weser zu einem neuen Straßendurchbruch, der Kaiserstraße führen. Am 6. Mai 1875 erfolgte die feierliche Eröffnung der Kaiserbrücke, die mit einem Festmahl auf dem Schützenhof gekrönt wurde. Den Brückenneubau zierten an beiden Enden burgtorartige

103 In Hamburg transportierten die Hafenfähren u.a. die Werftbelegschaften, deren Wohnviertel meist nördlich der Elbe lagen, zu ihren Arbeitsplätzen am Südufer, etwa nach Kuhwerder und Finkenwerder.

104 Orientierungsplan der Freien Hansestadt Bremen [1872] (StAB 11/3185); Schwarzwälder, Bremen im Wandel (wie Anm. 10), S. 119–146, 213–475; ders. (wie Anm. 11), S. 71–79, 97–106, 109–116, 121–131.

Portale. Die Länge der Kaiserbrücke betrug 223,96 m und die gesamte Breite 16,5 m, die Fahrbahnbreite 8,5 m, gesäumt von 3 m breiten Fußwegen. Die Unterkante des Oberbaus lag 5,79 bis 6,95 m, die Fahrbahn 6,67 bis 7,73 m über Null. Die Öffnungsweite in 5,8 m Höhe betrug 188 m. Einer der beiden Pfeiler war besonders mächtig ausgeführt worden, weil man anfangs eine Drehbrücke konzipiert hatte.¹⁰⁵ (Abb. 6)

Die bremische Handelskammer dürfte den Dampffährdienst von Wessels nur als eine vorübergehende Zwischenlösung betrachtet haben, denn in ihren Jahresberichten sucht man dessen Erwähnung vergebens.¹⁰⁶ Vielmehr äußerte man sich im Schütting 1874 schon vor der Einweihung: »Dem Verkehr in der Stadt wird nach Fertigstellung der Kaiserstraße und der Kaiserbrücke, welche in nicht allzuferner Zukunft in Aussicht stehen, Luft geschaffen werden. Die Handelskammer hat die Initiative hierzu ergriffen, daß der Senat und die Bürgerschaft, unter Abänderung ihres ersten Beschlusses, sich für den Bau der Brücke ohne Drehjoche und Höherlegung derselben entschieden haben. Bei ihrer Befürwortung dieser Art des Baues wurde die Handelskammer von dem Wunsche geleitet, die Brücke für den Verkehr so nutzbar als möglich zu machen, ihr besonders die gehörige Breite auch für die Zukunft und unter Berücksichtigung der Pferdebahnschienen und der zukünftigen Bahnhöfe in der Neustadt zu verleihen.«¹⁰⁷ Hier also kündigte sich eine großräumigere innerstädtische Verkehrsstruktur an, welche die Fähre obsolet werden ließ.

Bereits im Juli 1873 hatte die Baudeputation eine Fertigstellung der Brücke zum Jahresanfang 1875 für möglich gehalten.¹⁰⁸ Als diese dann im Frühjahr 1875 noch während der Laufzeit des Fährpachtvertrags mit Wessels eröffnet wurde, war eine Auseinandersetzung zwischen ihm und dem bremischen Staat vorprogrammiert. Dass bereits bei der Vertragsunterzeichnung 1871 der Bau einer Brücke im Raum stand, umschrieb der letzte Absatz: »Für den Fall, daß während der Dauer dieses Vertrages staatsseitig der Bau einer Brücke an der Stelle der Fähre beschlossen und ausgeführt werden sollte, soll der Uebernehmer zu fordern berechtigt sein, daß bei Eröffnung der Brücke staatsseitig die beiden Dampfboote nebst Zubehör zum Taxationspreise übernommen werden.«¹⁰⁹ Dieser Passus sollte nunmehr bedeutungsschwer werden.

105 Der Bürgerschaftsbeschluss vom 20. 12. 1871 in: Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft (wie Anm. 46), S. 489–490. Zum Bau der Brücke StAB 2-P.3.B.3.c.2., ferner Buchenau (wie Anm. 10), S. 61; Schwarzwälder (wie Anm. 10), S. 235, 243; ders. (wie Anm. 7), S. 451. Der Vertrag mit Waltjen & Co. (16. 3. 1872) in: StAB 2-P.3.B.3.c.5. Vgl. die zeitgenössische Darstellung bei Duckwitz (wie Anm. 101), S. 191–193. Zur Eröffnung: Müller (wie Anm. 20), S. 222 sowie den Zeitungsartikel im Courier, 7. 5. 1875, 1. Blatt.

106 Im Archiv der Handelskammer Bremen existieren keine Unterlagen zu den Dampffähren (E-Mail Holger Bischoff, Handelskammer Bremen, an den Vf., 5. 2. 2024).

107 Berichte der Handelskammer (wie Anm. 97), S. 44.

108 StAB 2-P.3.B.3.c.2.

109 StAB 2-P.2.m.6.e.



Abb. 6: Die 1875 eröffnete Kaiserbrücke um 1880 von der Neustadtseite aus gesehen (Foto: StAB, Original im Focke-Museum).

Nur wenige Tage nach der Eröffnung der Kaiserbrücke entstanden Differenzen zwischen Wessels und dem Senat über den Schätzwert der beiden Fähren und der dazugehörigen Anlagen. Ein senatorischer Vermerk umriss die staatsseitige Position: »Bei Abschluß des Vertrages mit Wessels dachte man nicht daran, daß innerhalb 5 Jahren schon die Fähre durch den Bau einer Brücke überflüssig werden würde, legte daher auch auf den § 13 des Vertrages nicht den Werth, den er heute für Wessels hat.«¹¹⁰ Da sich beide Seiten nicht einigen konnten, führten diese Differenzen alsbald zu einer juristischen Auseinandersetzung, die zunächst am 18. Juni zu einem Gütertermin beim im Rathaus tagenden Obergericht führte. Schließlich wies ein Urteil derselben Instanz am 25. Oktober 1875 den Weg zu einem Taxationsverfahren. Die drei Schätzer trafen sich am 8. November 1875 und einigten sich zum weiteren Vorgehen auf Untersuchungen und Testfahrten. In ihrem Abschlussbericht vom 18. Dezember einigten sich die drei Sachverständigen für den Zeitpunkt des 15. Mai 1875 auf einen Schätzwert von 27 000 Mark für beide Dampfer sowie 432 Mark für einige übrige Gegenstände, die von Wessels, nicht aber von der staatlichen Seite als Zubehör identifiziert worden waren.¹¹¹

110 Ebd.

111 StAB 2-P.2.m.6.e.

Damit waren die Differenzen zwischen beiden Seiten nicht ausgeräumt. Am 10. April 1876 verurteilte das Obergericht den bremischen Staat zu einer Zahlung von 28894,49 Mark neben 5 % Zinsen, die seit Januar 1876 aufgelaufen waren. Inzwischen hatte man erfolglos Ausschau nach eventuellen Kaufinteressenten gehalten. Beim Senat erwog man eine rechtliche Anfechtung, doch am 25. April 1876 entschied der Senat, die Gerichtsentscheidung hinzunehmen und die Entschädigungssumme dem Etat für die Kaiserbrücke zu entnehmen.¹¹²

Im Juni 1876 setzten über den bremischen Schiffsmakler Hermann Dauelsberg Bemühungen ein, die Dampfer zu verkaufen, doch hatten diese zunächst keinen Erfolg, so dass am 6. Juli die Baudeputation in einer Sitzung sich mit der Frage beschäftigte, ob die Fährdampfer und ihre Ausrüstung vom bremischen Staat irgendwie weitergenutzt werden konnten. Die Anlegepontons waren mit ihren Ketten der Abteilung Wasserbau zu übergeben. Eine Nutzung der beiden Dampfer als Windenschiffe beim Weserbahnhof hatte die Eisenbahndeputation abgelehnt. Ebenso stieß der Gedanke, sie als Schlepper im Wasserbau einzusetzen, bei der Wasserbauinspektion auf keine Gegenliebe. Der Kohlenverbrauch wurde als zu hoch bewertet, und es hätte einiger Umbauten bedurft.¹¹³

Die 1871 gebildete Behörde des bremischen Staates war für den Strombau an der Unterweser zuständig. 1875 verfügte sie über mindestens zwei Dampfbagger, und im selben Jahr erhielt man acht eiserne Schuten und einen eigenen Schleppdampfer.¹¹⁴ In diese Flotte hätten die beiden Fährdampfer nicht gepasst. In beiden Fällen war also eine Verlegenheitslösung angedacht worden.

Eines der beiden Schiffe konnte noch im Juli 1876 an den bremischen Petroleummakler Julius Kunth zum Auktionspreis von bescheidenen 4300 Mark abgestoßen werden. Dagegen wurde ein Interessent aus dem Rheinland von Dauelsberg abschlägig beschieden. Am 16. Juli berichtete Helmken an Senator Gröning über diesen Abschluss und meinte: »Damit wäre diese unangenehme Sache beendet.«¹¹⁵ Die Spur der beiden Fährdampfer verliert sich daraufhin.

112 Ebd.; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1876, Bremen 1877, S. 188.

113 StAB 2-P.2.m.6.e. Das Kontor von D. befand sich in der Langenstraße 52, siehe Adreß-Buch der freien Hansestadt Bremen und der Hafenstädte Bremerhaven, Geestemünde, Vegesack, für das Jahr 1876, Bremen [1876], S. 40; Rolf Engelsing, Herm. Dauelsberg. Schiffsmakler 1857–1857, Bremen und Hamburg 1957. Als Reederei und Schiffsmangementgesellschaft existiert das Unternehmen noch heute (www.dauelsberg.com). Ein Windenschiff war 1868 von Waltjen (Bau-Nr. 10) an einen Auftraggeber namens Alten abgeliefert worden, siehe Thiel (wie Anm. 49), S. 188.

114 Ostersehlte (wie Anm. 85), S. 120–123.

115 StAB 2-P.2.m.6.e. Das Kontor von Kunth befand sich in der Langenstraße 99, übrigens in Nachbarschaft zum Schiffsmakler Dauelsberg (vgl. Engelsing, Anm. 113), siehe Adreß-Buch (wie Anm. 113), S. 122; ferner Wolfhard Weber,

Es bleibt die Frage nach der historischen Einordnung des Dampf­fähr­dienstes von Wessels. Als sich die Industrialisierung mit ihren Konsequenzen Bahn brach, engagierten sich private Unternehmer im Personen- wie öffentlichen Nahverkehr als innovative Pioniere. Johann Friedrich Wessels war nur einer von ihnen. Es sollte aber die Phase kommen, dass der Staat im ausgehenden 19. und 20. Jahrhundert über eigene Betriebsgesellschaften maßgeblichen Einfluss auf diesen Teil des Verkehrswesens nahm, nicht zuletzt im Interesse übergeordneter Planung und Koordination sowie unter dem Einfluss gemeinwirtschaftlichen Gedankenguts. Ein historisch oft erörtertes Beispiel ist die Übernahme der meisten Privatbahnen im Deutschen Reich durch die Bundesstaaten zwischen 1870 und 1890. Hier spielte neben einer zentralen Verkehrsplanung die damalige Rentabilität als eine willkommene Geldquelle für den Fiskus eine Rolle.¹¹⁶ Aber auch und gerade im öffentlichen Personennahverkehr vollzog sich auf breiter Front derselbe Prozess: Kommunale und regionale Verkehrsgesellschaften, oft subventioniert, lösten Privatfirmen ab.

Erdölhandel und Erdölverarbeitung an der Unterweser 1860–1895 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen Bd. 35), Bremen 1868, S. 128.

116 Nipperdey (wie Anm. 101), S. 261.