

Aus der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft

Dierks, August

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Dierks, A. (1975). Aus der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 1, 47-66. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49617-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

AUS DER GESCHICHTE DER BREMERHAVENER WIRTSCHAFT

VON AUGUST DIERKS

1. Seeschifffahrt

Die Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft ist die Geschichte von Schifffahrt, Schiffbau und Seefischerei, von Hafenbau und Strombau in den letzten 150 Jahren. Sie gewährt zugleich einen Einblick in die Geschichte der Ende des 18. Jahrhunderts zu frischem Leben erwachten Technik in diesen maritimen Bereichen.

Zwar war schon in früherer Zeit die Stelle, wo die Geeste in die Weser einmündet, für die damaligen Machthaber aus politischen und strategischen Gründen interessant. Hier kämpften nach dem dreißigjährigen Krieg Schweden und Dänemark um die Vorherrschaft und um die Errichtung eines militärischen Stützpunktes an der Außenweser. Nachdem Schweden diesen Kampf für sich entschieden hatte, wollte es hier in den Jahren nach 1672 nach wohlüberlegten Plänen eine große Hafen- und Handelsstadt, die Karlsburg, errichten. Daraus wurde letztlich aber nichts als ein paar Festungswälle, einige Militärbaracken und Häuser, die bald wieder geschleift wurden. Ähnliche Pläne der hannoverschen Regierung in späterer Zeit hatten ebenfalls kein praktisches Ergebnis.

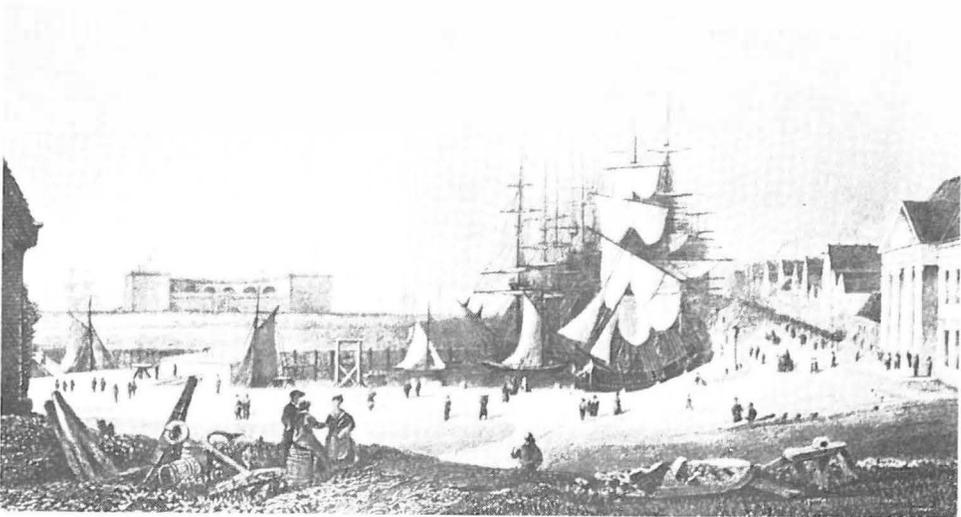


Abb. 1 Der „Alte Hafen“, die Keimzelle Bremerhavens (1837).

Am Anfang der Geschichte der Bremerhavener Wirtschaft steht vielmehr ein im Jahre 1827 geschlossener Vertrag zwischen dem Königreich Hannover und der Freien Hansestadt Bremen über die Abtretung von Gelände in der Feldmark Lehe von Hannover an Bremen zum Zwecke der Anlegung eines Seehafens. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts existierten hier 3 Gemeinden: Lehe, Geestendorf und Wulsdorf. Es waren bäuerliche Siedlungen; Lehe galt als Marktflecken. Mit diesem Staatsvertrag von 1827 und dem Bau des „Alten Hafens“, wie er heute heißt, rettete Bremen seine Existenz als Seehandelsplatz. Die fortschreitende Versandung der Weser ließ nämlich das Anlaufen Bremens durch größere Seeschiffe nicht mehr zu. Der neue „Bremer-Haven“ an der Geestemündung hatte das nötige seeschifftiefe Wasser. Er wurde in Handarbeit und mit Pferdefuhrwerk erbaut und war mit seiner Kammerschleuse der erste dieser Art in Deutschland. So erregte er beträchtliches Aufsehen. Goethe war es, der im „Faust“ seine Entstehung mit folgenden Zeilen verklärte: „. . . Kluger Herren kühne Knechte gruben Gräben, deichten ein, schmälerten des Meeres Rechte, Herrn an seiner Statt zu sein. . .“. Emphatisch nennt er an einer anderen Stelle das Hafengebäude sogar „eine Unternehmung, die der Weser erst ihre Würde gibt“.

Der Verkehr im Hafen entwickelte sich günstig. Bremen war insbesondere nach den Freiheitskriegen in den USA sehr um den Amerikahandel bemüht. Hauptgüter waren „einkommend“ Baumwolle und Tabak und „ausgehend“ – Auswanderer. 1832 waren es schon 10.000, 1845 30.000 und noch 10 Jahre später sogar 75.000, die „drüben“ ihr Glück suchen wollten. Aus dieser Zeit (1849) datiert das große „Auswanderer-Haus“ in Bremerhaven, das für 2 000 Menschen Unterkunft und für weitere 1 500 Verpflegung bot; heute befindet sich in ihm die „Karlsburg-Brauerei“.

Die erste regelmäßige Postdampferlinie zwischen Amerika und dem europäischen Festland wurde 1847 mit dem Raddampfer *Washington* eröffnet. Bremerhaven wurde dank bremischer Initiative trotz großer europäischer Konkurrenz der End- und Ausgangspunkt; Antwerpen und Rotterdam wurden ebenso abgehängt wie Le Havre und Lissabon.

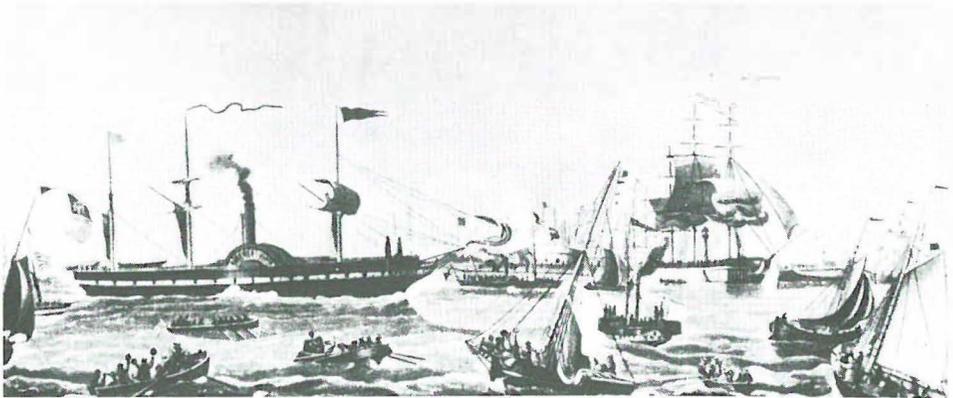


Abb. 2 Ankunft des US-Postdampfers „Washington“ vor der Geestemündung (1847)

An Handelsgütern wurde in den 50er Jahren nach Bremerhaven gebracht Baumwolle und Fässer voll Tabak aus den USA, Getreide mit russischen Schiffen, Reis sowie Tee aus Indien mit bremischen und englischen Seglern und Kaffee aus Brasilien. Spanier fuhren Rohzucker, Honig sowie Tabak aus Kuba heran. Franzosen brachten Rotwein. Hinzu kamen noch die Fahrzeuge der Walfisch- und Robbenfänger unter Grönland.

Die Ladungen wurden von und nach Bremen sowohl auf dem Landwege als auch mit Leichtern gebracht. Neue Fortschritte brachte die Eisenbahn; sie wurde 1847 auf der Strecke Bremen-Hannover in Betrieb genommen und 15 Jahre später auf der Strecke Bremen-Bremerhaven.

Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle die erste deutsche Kriegsflotte, die in der Zeit der nationalen Erhebung 1848 entstand und die Admiral Brommy befehligte. Sie wurde hier an der Geeste stationiert und nach 5 Jahren öffentlich versteigert, ein nationales Trauerspiel!

Ermutigt durch die bremischen Erfolge im überseeischen Verkehr, fühlte sich das Königreich Hannover veranlaßt, in seinem Hoheitsgebiet einen eigenen, sehr modern eingerichteten Handelshafen in Geestemünde zu bauen. Er wurde 1863 eröffnet und brachte zusätzlichen Umschlag von Reis, nordischem und amerikanischem Holz, Getreide und Baumwolle, Eis aus Norwegen für die Fischerei, besonders aber von Petroleum.

Wilhelm Anton Riedemann war der „Petroleumkönig“ der damaligen Zeit. Schon Anfang der 70er Jahre stand Geestemünde im Petroleumumschlag nicht nur Deutschlands, sondern Europas an der Spitze. Das war die Zeit, von der der alte Riedemann oft meinte: „Da hebt se mi dat Geld mit Ballastschüffeln in't Hus smeten“.

Anfang der 80er Jahre pachtete Riedemann den Hamburger Petroleumhafen und verlegte wegen der frachtgünstigeren Binnenwasserwege mehr und mehr den Umschlag nach dort. 1890 gründete er mit Rockefeller die „Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft“ in Bremen; damit wollte man gemeinsam der russischen Konkurrenz auf dem europäischen Markt begegnen. Das, was seinen Namen der Nachwelt erhalten hat, ist die Tat-

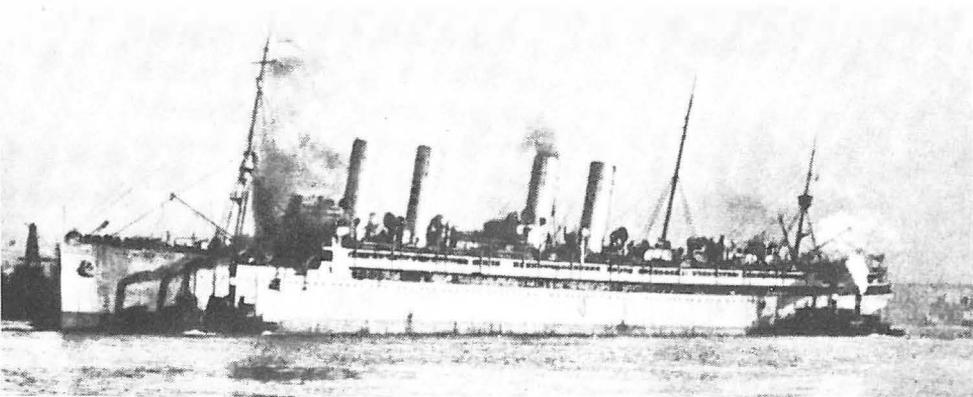


Abb. 3 Schnelldampfer „Kronprinzessin Cäcilie“ des NDL vor 1907

sache, daß er 1885 den Segler *Andromeda* bei Tecklenborg zum Tankschiff umbauen ließ und 1 Jahr später den ersten erfolgreichen Hochsee-Tankdampfer *Glückauf* in Fahrt setzte. Riedemann war damit der Begründer der Welttankschiffahrt! Noch heute erinnert der große Buchstabe „R“ in der schwarz-weiß-roten, senkrechtgestreiften Reedereiflagge, die alle ESSO-Tanker führen, an diesen bedeutenden Geestemünder Unternehmer.

Für die weitere Entwicklung Bremerhavens und seiner Überseehäfen war die Gründung des Nordd. Lloyd im Jahre 1857 von ganz entscheidender Bedeutung. Sie hatte die Einrichtung eines regelmäßigen Liniendienstes mit Dampfschiffen nach New York mit 14tägigen Abfahrten zum Ziel. Schon 10 Jahre nach der Gründung verfügte der Lloyd über 17 Ozeandampfer, die allerdings alle in England gebaut waren. 1870/71 setzte im neu gegründeten Deutschen Reich ein großer wirtschaftlicher Aufschwung ein. Die Überseehäfen mußten immer mehr erweitert werden, die Entwicklung des NDL bestimmte seinen Ausbau. 1885 wurde ihm die Reichspostdampferlinie nach Ostasien und Australien übertragen. Neubaufträge durften von da an wegen der vom Reich gezahlten Subventionen aber nur noch an deutsche Werften vergeben werden, eine starke Förderung des deutschen Schiffbaues. 1897 wurde die Kaiserschleuse gebaut, damals die größte der Welt, und bald danach der Schnelldampfer *Kaiser Wilhelm der Große*, seinerzeit zugleich das größte Schiff der Welt. Trotz der spürbaren Auswirkungen der Unterweserkorrektion, die den Schiffen wieder den Weg nach Bremen-Stadt freigemacht hatte, hielt die Blütezeit der Bremerhavener Überseehäfen zunächst weiter an. In den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende kamen die unvergessenen Schnelldampfer *Kronprinz Wilhelm*, *Kaiser Wilhelm II*, *Kronprinzessin Cäcilie* und *George Washington* (letzterer mit über 25 000 BRT) in Dienst.

Der ausbrechende Krieg zerschlug dann die deutsche Flotte und damit auch die des Nordd. Lloyd bis auf einen winzigen Rest. Aber schon 1924

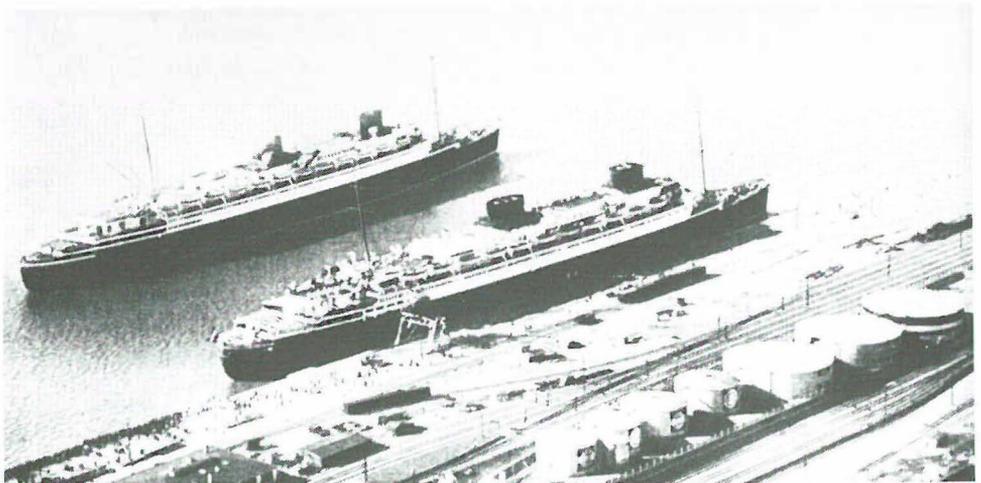


Abb. 4 „Bremen“ und „Europa“ an der Columbuskaje um 1929/30

wurde ein neuer *Columbus* mit 33 000 BRT gebaut. Die Flotte des NDL näherte sich bis Ende der 20er Jahre fast wieder dem Vorkriegsstand. Der Höhepunkt dieser Entwicklung war die Indienststellung der *Bremen* und der *Europa* – beide 50 000 Tonne und beide Träger des „Blauen Bandes“ – und im Zusammenhang damit die Fertigstellung der Columbuskaje und der riesigen Nordschleuse.

Die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges waren für die deutsche Seeschifffahrt und damit auch für Bremerhaven ebenso verheerend, wie die des ersten. Die Handelsflotte war zum zweitenmal total verloren. Ihr Wiederaufbau wurde durch Verbote der Besatzungsmächte um Jahre verzögert, zudem aber hatte sich die Welt infolge der revolutionären Auswirkungen der Technik auch in der Seeschifffahrt entscheidend geändert: Die großen Passagierdampfer wurden mehr und mehr durch das Flugzeug abgelöst. In der Frachtschifffahrt traten neben die Stückgutschiffe größere Einheiten und diese wandelten sich in immer schnellerem Tempo in Containerschiffe, von denen die größten im Begriff sind, die 50 000 BRT-Grenze zu überschreiten. Roll on-Roll off-Schiffe setzten sich mehr und mehr durch, und auch der neuesten Errungenschaft, dem Lash-Mutterschiff, sagt man eine Zukunft voraus. Massengutfrachter (Bulkcarrier) und Oeltanker stellen heute das Gros der Welthandelstonnage.

Alles in allem gesehen, ist dies ein Strukturwandel in der Seeschifffahrt, der in seinen Auswirkungen den Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff bei weitem übertrifft, ganz abgesehen von der Plötzlichkeit und Schnelligkeit dieses Vorganges, den wir in den letzten Jahren miterlebten.

Diesen neuen Entwicklungstendenzen hat sich unser Platz schnell angepaßt. Dem rückläufigen Passagierdienst im regelmäßigen Linienverkehr wurden die Kreuzfahrten, die Seetouristik, entgegengesetzt. Bremerhaven steht im Fahrgastverkehr in Deutschland unverändert an der Spitze. Es

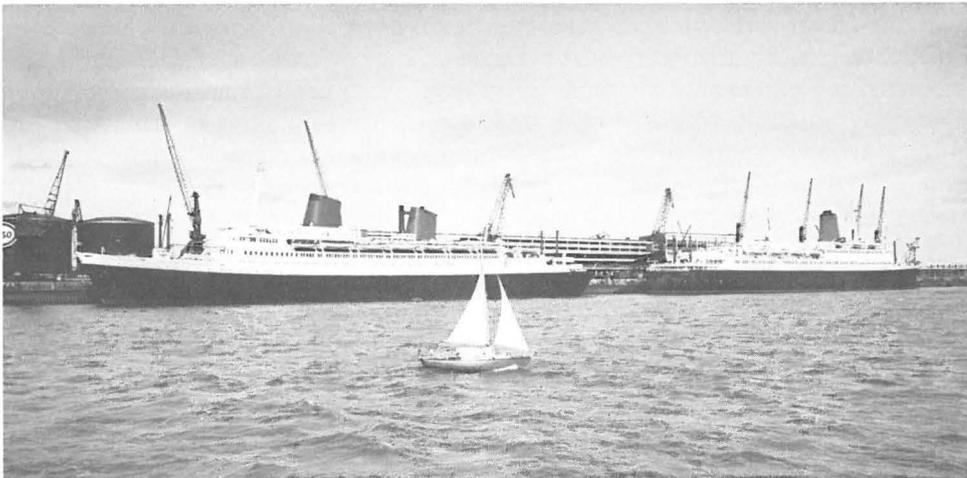


Abb. 5 „Europa“ und „Bremen“ an der Columbuskaje 1970

reisten 1970 108 000 Personen über Bremerhaven. Nach den USA, Kanada und Australien waren vier Reedereien im Linienverkehr tätig und im Kreuzfahrtgeschäft drei Reedereien. Der Fährverkehr nach Harwich-London hat sich so entwickelt, daß ein neues größeres Schiff *Prinz Oberon* eingesetzt wurde; es kann über 1000 Passagiere und 250 PKW befördern.

Für den Massengutumschlag wurde der Erzhafen gebaut, in dem im letzten Jahr 4 Mio tons umgeschlagen wurden. Zwei riesige Uferentlader löschen innerhalb von 24 Stunden 24.000 t Erz. Der Hafen ist so angelegt, daß seine Kapazität bis auf 12 Mio tons erweitert werden kann.

Besonders fortschrittlich aber war Bremerhaven in der Erstellung von Container-Umschlagseinrichtungen, nicht nur im vergrößerten Nordhafen, sondern vor allem auch an der Stromkaje der Außenweser. Z. Zt. laufen 9 internationale Reedereien mit ihren Vollcontainerschiffen Bremerhaven an. Die neue Stromkaje mit einer Wassertiefe bis zu 16 m bietet im Augenblick Platz für 2 und im nächsten Frühjahr für 3 Containerschiffe auch des größten Typs. Z.Zt. wird der Vollcontainer-Verkehr mit den großen Schiffen mehr und mehr in Bremerhaven konzentriert, ein Fortschritt, der die Konkurrenzfähigkeit der Weser wesentlich verbessert. Schnelligkeit ist im Vollcontainer-Dienst alles! Bei der AG „Weser“ werden z.Zt. drei große Containerschiffe für die amerikanische „Sealand“-Reederei gebaut, die eine Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 36 Knoten haben. Sie werden damit die schnellsten Handelsschiffe sein, die je die Weltmeere befahren haben.

Für den Ro-ro-Verkehr ist der Nordhafen mit zwei Rampen für Schiffe aller Größen ausgerüstet.

Im Lash-Verkehr (Lighter Aboard Ship), der allermodernsten Art des Überseetransportes, läuft z.Zt. eine US-Reederei mit 2 Schiffen unseren Überseehafen an. Im nächsten Jahr aber werden es schon 3 Reedereien mit 7 Mutterschiffen sein. Darunter befindet sich die Lykes-Line mit ihren „Seabees“. Eins von diesen Schiffen, die *Doctor Lykes*, mit 267 m eines der größten dieser Art, wird 38 beladene Leichter (Barges) mit Hilfe eines Lifts im Achterschiff an Bord nehmen. Diese „Seabees“ sind aber durchaus keine kleinen Bienen, sie sind vielmehr 29 m lang, 11 m breit, 5 m hoch und haben eine Tragfähigkeit von 870 tons. Sie werden einzeln oder in Päckchen mit Hilfe von Schleppern auf den Flüssen und Kanälen den Empfängern zugefahren.

Der Erfolg dieses schnellen und tatkräftigen Handelns im Hafenbau ist, daß Bremerhaven mit Bremen an der Spitze des Übersee-Container-Verkehrs in Europa marschiert!

Zum Schluß dieses Kapitels noch einige Angaben über den Umschlag in den hiesigen Überseehäfen. Er erreichte im verflossenen Jahr mit fast 8 Mio t das höchste Ergebnis in der Geschichte Bremerhavens. Davon entfällt rund die Hälfte auf die Erzeinfuhr. Unter den Importgütern aller Art seien noch Bananen mit mehr als 400 000 t erwähnt. Der Konsum an diesen Früchten ist enorm; in Deutschland werden je Kopf der Bevölkerung mehr Bananen gegessen als Seefische!

2. Schiffbau

Der Schiffbau ist in Bremerhaven ebenso alt wie die Seefahrt: 150 Jahre. Der damals hier gebaute Hafen brachte in steigendem Maße neuen Schiffsverkehr. Der Umfang an Schiffsreparaturen aller Art stieg ebenso wie der Neubaubedarf an größeren Seeschiffen. Das zog unternehmerisch veranlagte Schiffbauer aus Helgoland, Bremen, Vegesack und vom oldenburgischen Ufer an und das bewirkte innerhalb von 2 Jahrzehnten die Entstehung von 5 neuen Werften an den Ufern der Geeste.

Es waren dies neben der seit 1821 bestehenden Bootswerft des „Zimmerbaas“ Cornelius die Betriebe von

1. Friedrich Wencke, der 1834 das erste Trockendock an der Nordseeküste baute,
2. R.C. Rickmers, der im gleichen Jahre eine Werft begründete, die ebenso wie die Rickmers Reederei heute noch besteht,
3. Johann Lange, der 1817 in Vegesack das erste deutsche Dampfschiff gebaut hat,
4. Joh. C. Tecklenborg, 1841, eine Werft, die sich weltweiten Rufes erfreute und die 1926 sehr fragwürdigen Konzentrationsbestrebungen zum Opfer fiel und
5. schließlich noch die Betriebe von H.F. Ulrichs und von Schau u. Oltmanns.

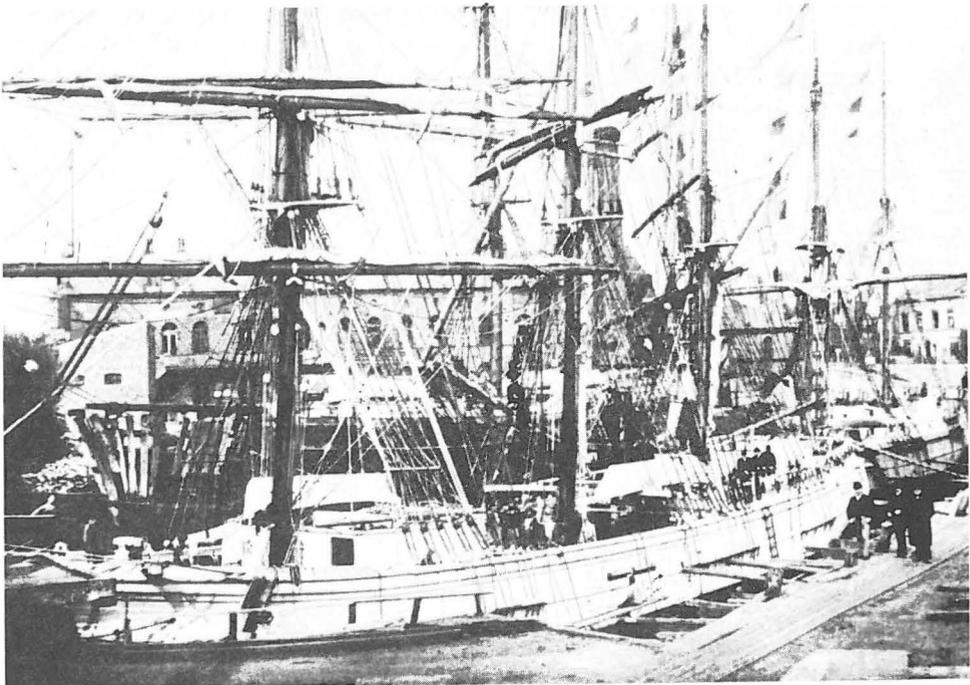


Abb. 6 Wenckes Dock an der Geeste in den 1880er Jahren



Abb. 7 Ein Tanker erhält im Baudock einen neuen Wulstbug

© Hans Engler

Alle diese Werften, mit Ausnahme von Rickmers, legten Reparaturdocks an, um krisenfester zu sein. Rickmers gliederte seiner Werft aus gleichen Erwägungen eine Reederei an, mit der er sich an dem sich mächtig entwickelnden Auswandererverkehr beteiligte. An dieser Zweiteilung – Werft und Reederei – hat Rickmers in seiner langen Geschichte bis heute festgehalten. Die Werft baute in erster Linie Schiffe für eigene Rechnung. Es wurde mit ihnen in der damals üblichen Art Kohle aus England nach Amerika, Weizen aus Australien und Tee aus China befördert; vornehmlich aus Südostasien kamen die Schiffe mit Reis beladen zu ihrem Heimathafen Bremerhaven zurück. Diese Importe führten dazu, daß Rickmers eigene Reismühlen ins Leben rief; es waren die größten dieser Art in Europa. Die Werft hielt immer Schritt mit der jeweiligen technischen Entwicklung im Weltschiffbau. Vom modernsten Fischereifahrzeug – Rickmers baute übrigens 1957 die ersten deutschen Fischereifabriksschiffe – bis zum großen Frachter umfaßt heute die Bautätigkeit der Werft alle Schiffstypen.

Neuen Auftrieb von Dauer erhielt der Bremerhavener Schiffbau in den 70er und 80er Jahren durch zwei bemerkenswerte Tatsachen. Zum einen eröffnete der Norddeutsche Lloyd 1872 – zunächst für eigene Bedürfnisse, später aber auch für fremde Rechnung – am Neuen Hafen ein Doppeldock, das später im Kaiserhafen durch die viel größeren Kaiserdocks I und II ersetzt wurde. Das letztere wurde nach dem Bau der Nordschleuse in Zusammenhang mit den Schnelldampfern *Bremen* und *Europa* speziell auch für diese errichtet und war in der damaligen Zeit eines der größten Docks der Welt! Der Werftbetrieb Hapag-Lloyd wie er jetzt heißt, ist auch heute mit seinen 2000 Beschäftigten für den Reedereibetrieb im Auf und Ab des Wirtschaftsgeschehens eine wertvolle Stütze, wie er es von jeher gewesen ist.

Das andere bemerkenswerte Ereignis war 1886 die Errichtung eines Mini-Werftbetriebes am Querkanal durch Georg Seebeck, der aus Brake kam. Das neue Unternehmen entwickelte sich so schnell, daß Seebeck, weitblickend wie er war, sich stark genug fühlte, im Laufe der neunziger Jahre die 3 Werften von Schau u. Oltmanns, Lange und Ulrichs, die mit den Schwierigkeiten der Umstellung vom Holz- zum Eisenschiffbau nicht fertig wurden, aufzufangen und seinem auf Eisenbau eingestellten Unternehmen einzugliedern; später übernahm er noch die Wenckewerft. Bei dieser Konzentration wurde von den 5 Docks, über die Seebeck jetzt verfügte, das eine für Neubauzwecke verwandt (anstelle von Helgen). Dieses Baudocksystem behielt Seebeck auch bei der 1910 abgeschlossenen Neuerrichtung und Erweiterung seiner Werft am Geestemünder Handelshafen bei. Es findet heute in der Welt bei dem Bau von Superschiffen mehr und mehr Beachtung und Nachahmung.

Der angedeutete Übergang vom Holz zum Eisen und vom Segelschiff zum Dampfschiff vollzog sich in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts bei der einen Werft schneller, bei der anderen langsamer, überall aber unter mehr oder weniger heftigen Geburtswehen. Einige überstanden, wie wir gesehen haben, die Krise nicht.

Die 1841 errichtete Tecklenborgwerft hatte sich in dieser Zeit stark in den Vordergrund geschoben. Der frühere Lehrling und spätere Mitinhaber der Firma, Georg Claussen, hatte den Eisenschiffbau mehrere Jahre in England studiert. Damals war dieses Land im Weltschiffbau führend. Der NDL und die Hapag hatten dort über Jahrzehnte ihre großen Dampfer bauen lassen, weil die deutsche Eisenindustrie noch zu rückständig war. Tecklenborg ging schon 1883 zum Bau eiserner Segelschiffe und Dampfer über. Für die Werft begann die Zeit des höchsten Ruhmes, als Claussen um die Jahrhundertwende die großartigen stählernen Fünfmaster *Potosi* (1895) und *Preußen* (1902) schuf, zu denen sich 1906 als dritter und größter der von der Rickmerswerft gebaute stählerne *R. C. Rickmers* mit 5548 BRT gesellte. Von den sieben Fünfmastern, die es in der Weltschiffahrt je gegeben hat, sind drei an der Geeste erbaut, diese drei!

Aber auch im Bau großer Dampfer war Tecklenborg führend. Ihre Spitzenleistung war der Hapagdampfer *Johann Heinrich Burchard*, der im ersten Weltkrieg vom Stapel lief. Er war 20 000 BRT groß und konnte 1200 Fahrgäste befördern, für die Zeit um 1914 ein mächtiges Schiff. Die Tecklenborgwerft blieb bis zu ihrem bedauerlichen Ende im Jahre 1928 die größte Werft Bremerhavens.

Das Erbe der Tecklenborgwerft trat die Seebeckwerft an, heute mit über 3000 Beschäftigten die größte der hiesigen Werften, die dank ihrer ausgezeichneten kaufmännischen und technischen Führung alle Fährnisse auch der letzten Jahre meisterte, die für alle deutschen Werften finanziell sehr schlechte Jahre waren. Sie hat sich durch ihre Serien- und Typenschiffe, aber auch durch Passagierschiffe international einen hervorragenden Platz verschafft; im Trawlerbau war und ist sie führend.

1903 entstand an der Geeste noch eine weitere Werft, die Schiffbaugesell-



Abb. 8 Die Seebeck-Werft mit ihren Baudocks, Helgen und Ausrüstungshäfen (1970) © Hans Engler

schaft Unterweser, die sich zunächst auf den Bau von Fischereifahrzeugen spezialisierte und hier Rühmliches leistete. Später ging sie zum Bau auch von größeren Frachtern und Spezialschiffen aller Art über. Am Fischereihafen dehnte die Werft ihre Kapazität an Reparaturslips und -docks immer weiter aus.

Noch eine Werft wurde 1926 gegründet: die Sieghold-Werft, die sich anfänglich mit Schiffsreparaturen befaßte, um später zum Bau von Kümos, Fischereifahrzeugen und sonstigen Schiffen überzugehen. An der Instandhaltung der großen Bohrinself in der Nordsee ist die Werft wesentlich beteiligt.

Nach 1945 siedelte sich die damals größte deutsche Schiffswerft der Ostsee, die Schichau AG, in Bremerhaven an. Sie hatte drüben alles verloren und brachte es im Laufe weniger Jahre fertig, einen sehr ansehnlichen Werftbetrieb aus dem Nichts aufzubauen, der sich wesentlich auf den Schlepperbau spezialisierte und der für die Hamburger Bugsier- und Bergungsreederei in den letzten Jahren jeweils die größten Bergungsschlepper der Welt baute (17.500 PS).

Heute existieren in Bremerhaven noch sechs Werften; außer den drei eben genannten: Unterweserwerft, Siegholt und Schichau, noch die alten Schiffbaubetriebe von Rickmers, Seebeck und NDL, jetzt Hapag-Lloyd. Sie beschäftigen zusammen gut 8 000 Mann. Der Gesamtumsatz übertraf 1970 400 Mio DM, der Auslandsanteil war 43 %. Abgeliefert wurden für in- und ausländische Rechnung Mehrzweckfrachter, Semi-Containerschiffe, Voll-

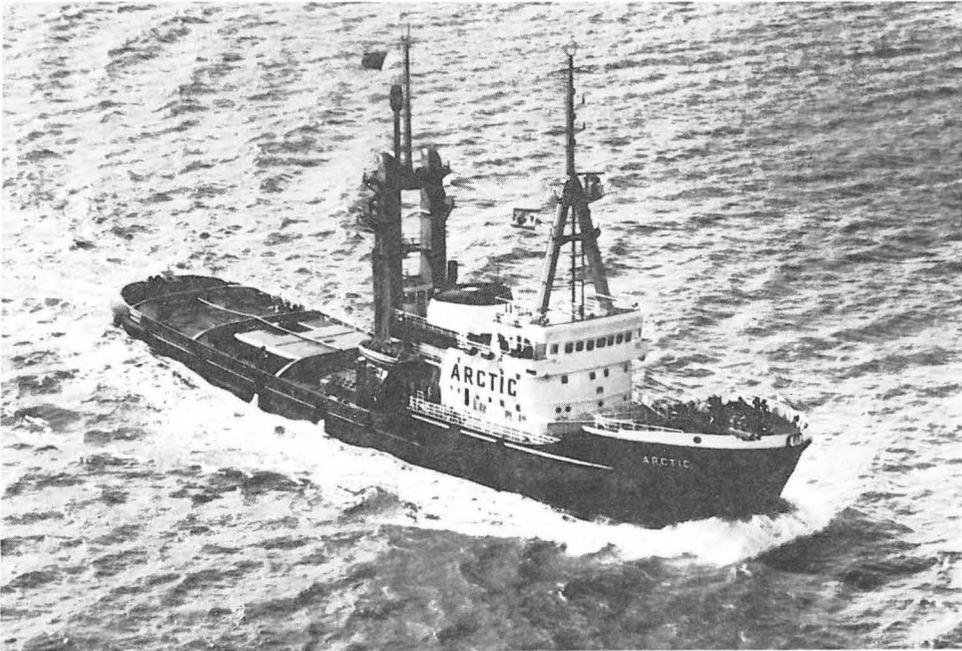


Abb. 9 „Arctic“ mit 17.000 PS der größte Bergungsschlepper der Welt (1969) © Hans Engler

containerschiffe, Ro-ro-Schiffe, Tankmotorschiffe, Fährschiffe, ein Forschungsschiff, Hochseeschlepper und Kunststoffkutter. Außer Schiffsverlängerungen und Umbauten aller Art wurden im letzten Jahr Reparaturen an mehr als 1500 Schiffen ausgeführt.

3. Hochseefischerei

Die Seefischerei ist der jüngste unserer drei großen Wirtschaftszweige. Bis zur Mitte der 60er Jahre wurde an der Weser die Kutterfischerei nur in sehr bescheidenem Umfang betrieben. 1866/67 entstanden dann in Bremerhaven, Bremen und Hamburg fast gleichzeitig drei Kutterreedereien, die in Form von Aktiengesellschaften betrieben wurden. Diese Aktiengesellschaften waren alle innerhalb weniger Jahre pleite. Sie hatten aber insofern ihr Gutes, als durch ihre verhältnismäßig großen Anlandungen an der Geeste mehr und mehr Fischhändler herangezogen wurden, die es nach dem Anschluß Bremerhavens an das Eisenbahnnetz im Jahre 1862 verstanden, den Seefischabsatz so auszuweiten, daß bald nicht nur Elbefischer, sondern auch ausländische Fischereifahrzeuge aus Holland und England ihre Fänge regelmäßig in Geestemünde löschten.

Der Durchbruch zur Dampfhochseefischerei ist bei dieser günstigen Situation dann einem dieser Fischhändler namens Friedrich Busse gelungen. Er ließ nach englischem Vorbild den ersten deutschen Fischdampfer bei der

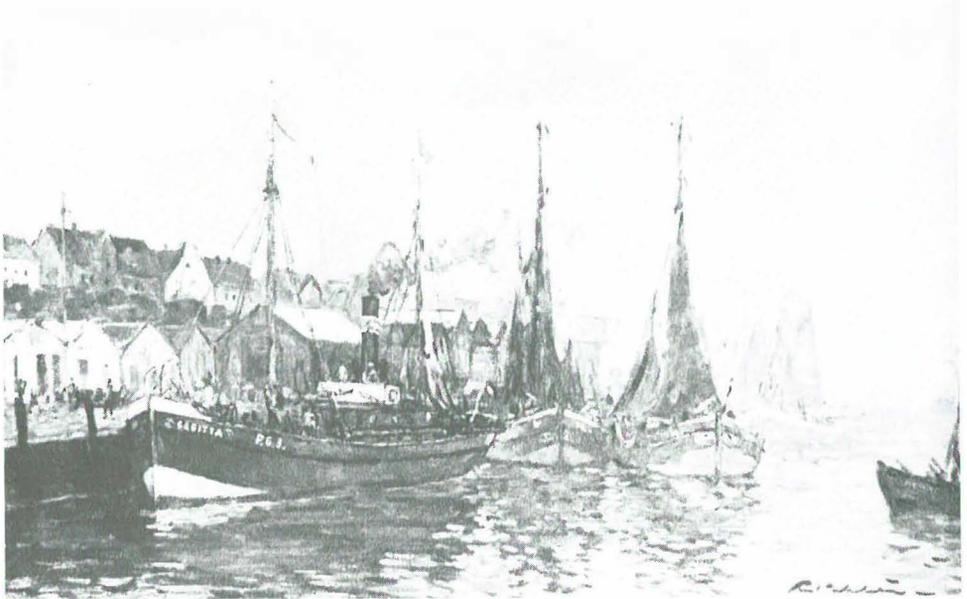


Abb. 10 *Der erste deutsche Fischdampfer „Sagitta“ von 1885 im Fischereihafen an der Geeste*
© Hans Engler

Wenckewerft an der Geeste bauen und schickte ihn 1885 zum Fang heraus. Es war nur ein kleines Schiff von noch nicht einmal 150 BRT. Das erste Jahr war ein Mißerfolg, und erst später änderte sich die Lage, als man nicht mehr mit Angelleinen fischte, sondern mit dem Baumschleppnetz. Die fortwährende Verbesserung der Fangtechnik war überhaupt für die Entwicklung der Seefischerei von entscheidender Bedeutung. Das Grundsleppnetz wurde bald durch die Scherbretter verbessert. Später folgte das Höhen-Scherbrett und seit Beginn der 60er Jahre das von uns entwickelte Schwimmtrawl, ein schwimmendes Schleppnetz, eine revolutionierende Tat, durch die der Fang um das Mehrfache verbessert werden konnte.

Der Erfolg der *Sagitta* führte dazu, daß sehr schnell nicht nur an der Unterweser, sondern auch an der Unterelbe eine ganze Fangdampferflotte entstand und daß die bisherigen Anlandungsplätze nicht mehr ausreichten. Preußen baute deswegen in Geestemünde von 1891 bis 1896 einen großen Fischereihafen, einen Spezialhafen ausschließlich für Fischereizwecke. Die Auktionen der Fische erfolgten von da an in einer über 400 m langen und 20 m breiten Auktions- und Packhalle. An der Kaje konnten gleichzeitig 15 Fischdampfer gelöscht werden.

Der erste Weltkrieg aber brachte der deutschen Hochseefischerei einen vernichtenden Rückschlag: von der stolzen Vorkriegsflotte von 263 Schiffen blieb nur ein Rest von 80 alten Dampfern. Der sofort nach Kriegsende einsetzende Wiederaufbau erfolgte indessen wegen der damaligen großen Lebensmittelknappheit und dank der damals voll erhalten gebliebenen Werften-

Kapazität in überraschend kurzer Zeit. 1924 bestand die Flotte aus nicht weniger als 401 Schiffen; sie war um 50 % größer als vor dem Kriege.

Parallel zu diesem schnellen Ausbau der Fischereiflotte erfolgte der des hiesigen Fischereihafens. Von 1921-1926 wurde durch die Anlage eines neuen, in das Watt der Weser hineingebauten Seedeiches mit einer Länge von über 10 km eine große Landfläche vor Sturmfluten gesichert, und in seinem Schutze ein neues 1200 m langes Hafenbecken ausgehoben. Die zugleich gebaute Doppelschleuse konnte in der großen Kammer 4 und in der kleinen 2 Fischdampfer zugleich aufnehmen. Bremerhaven wurde damit räumlich aber auch umsatzmäßig der größte Fischereihafen des europäischen Festlandes, ein Vorgang, der den damaligen französischen Ministerpräsidenten Poincarée zu der Äußerung veranlaßte: „Die Deutschen können angeblich keine Reparationszahlungen leisten, aber den riesigen Fischereihafen in Geestemünde bauen, das können sie!“

In den nachfolgenden Jahren ging aber mit der Normalisierung der Wirtschafts- und besonders der Ernährungslage der Seefischabsatz wieder erheblich zurück, Überangebot und Preiszusammenbrüche waren die Folge. Zeitweilig waren bis zu 60 % der Flotte in den Krisenjahren vor 1933 aufgelegt. „Not aber macht erfinderisch“. Das „Fischfilet“ wurde erfunden, das haut- und grätenfreie Fischfleisch, ebenso der künstliche Lachs, aus Blaufisch hergestellt, die Fischkonserven und schließlich die an Land gesalzenen Heringe. Die Seefischwerbung wurde stark forciert. Im Zeichen der ab 1932 einsetzenden Autarkiebestrebungen und der „Nahrungsfreiheit“ besserte sich die Situation. Der Seefischabsatz stieg und die Flotte und die Fischereihäfen wurden bis 1939 noch stärker ausgebaut als bisher. Dann aber kam der zweite Weltkrieg. Die Situation war die gleiche wie 1914; alle modernen Fischdampfer wurden wieder zu Kriegsschiffen umgebaut. 244 der besten



Abb. 11 *Seefischauktion in der 1 km langen Auktionshalle*

Schiffe gingen verloren, eine Anzahl der überlebenden Schiffe mußte noch an die Siegermächte abgeliefert werden. Das Schlimmste war aber, daß es der deutschen Hochseefischerei, anders als nach dem 1. Weltkrieg, lange Zeit verboten wurde, neue Schiffe zu bauen.

Als Jahre nach dem Kriege diese Beschränkungen fielen, vollzog sich der Wiederaufbau fast mit der gleichen Geschwindigkeit, aber auch mit den gleichen Folgen, wie nach dem ersten Weltkrieg: Absatzschwierigkeiten und Preiszusammenbrüche! Erschwerend traten in den fünfziger Jahren noch hinzu der Rückgang der Fänge, die Liberalisierung der Einfuhren, die der im Ausland weitgehend subventionierten Fischerei den deutschen Markt öffnete und die Überschwemmung des deutschen Absatzgebietes mit billigen ausländischen Lebensmitteln. Die sehr starke Ausdehnung der Hoheitsgewässer über die ursprünglich gültige Dreimeilenzone hinaus – einige Länder beanspruchen sogar Zonen von 200 sm – zwang ebenso wie die Unergiebigkeit bisheriger Fanggebiete zum Aufsuchen weit entlegener Fangplätze. Man fand sie unter Grönland und an der Kanadischen und Nordamerikanischen Küste. Das sind Entfernungen bis 2200 Seemeilen! Da die Fische bei diesen weiten Wegen nicht mehr in frischem Zustand angelandet werden konnten, ergab sich die Notwendigkeit, einen ganz neuen Schiffstyp zu entwickeln, mit dem man nicht nur Fische fangen, sondern gleich an Bord verarbeiten und tiefkühlen konnte. Das war die Geburtsstunde des Fang-Fabrikschiffes! Wir haben den Ruhm, es erfunden zu haben, konnten damals aber aus Kapitalmangel diese Schiffe nicht bauen. Die Russen sind es vielmehr gewesen, die 1955 als erste nach unseren deutschen Plänen auf einer deutschen Werft diese Fabrikschiffe bauten und zwar 24 Stück mit je 2500 BRT auf einmal!

Diese neuartigen Fahrzeuge waren nicht mehr Seitenfänger, sondern Heckfänger, d.h. das gefüllte Netz wurde nicht über die Steuerbordseite – wie bisher üblich –, sondern über einen Slip vom Heck her auf das Deck gezogen. Die Fische wurden dann nicht mehr auf Deck geschlachtet, sondern unter Deck, anschließend filetiert, das Fischfleisch tiefgefroren und die Abfälle restlos zu Fischmehl verarbeitet; als Nebenprodukt fiel außerdem noch Fiscoel an.



Abb. 12 Ein modernes Fang- und Fabrikschiff kehrt nach 3monatiger Reise heim

© Hans Engler

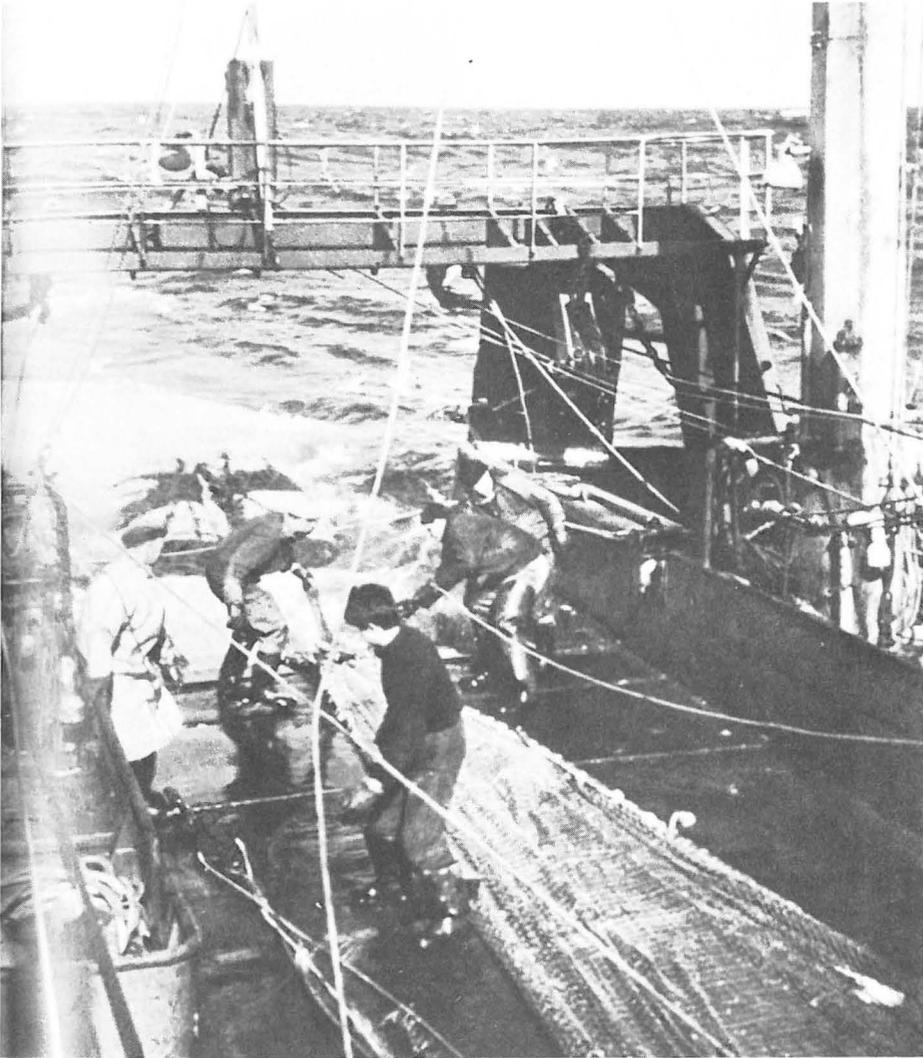


Abb. 13 Das Heck eines Fabrikschiffes, das Schleppnetz wird eingeholt.

1957, d.h. 2 Jahre nach den Russen, wurden dann in Bremerhaven die ersten beiden Heckfänger gebaut, die wesentlich kleiner waren (nur 700-800 BRT), sich aber in jeder Weise als technisch vollendete Fahrzeuge erwiesen. Sie wurden schnell weiterentwickelt; heute baut man in Deutschland diese Fang-Fabrikschiffe in einer Größe von 3.500 BRT mit allen technischen Raffinements.

Daß es der deutschen Hochseefischerei in diesen sehr kritischen 50er Jahren gelungen ist, trotz der geschilderten widrigen Begleitumstände und trotz aller Kapitalarmut diese revolutionäre Umstellung in die Wege zu leiten,

muß als ungewöhnliche unternehmerische Leistung gewertet werden. Allerdings hatte unsere Hochseefischerei nunmehr ihre Kräfte restlos verausgabt. Zusammenbrüche vieler alter Reedereien waren erfolgt, weitere waren zu befürchten. Die Existenz der gesamten deutschen Hochseefischerei stand damals auf dem Spiel. 1962 griff die Bundesregierung endlich helfend ein. Nach dem Vorbild ausländischer konkurrierender Staaten wurden Fangprämien gewährt und außerdem Abwrack- und Neubauhilfen in verstärktem Umfang. Eine nach langjährigen Bemühungen von den Reedern schließlich durchgesetzte Marktreform, die vom Bund gefördert wurde, führte zudem zu einer Beruhigung des Marktes und zu einer gewissen Stabilisierung der Verhältnisse. Diese Marktreform ist heute Vorbild für die E-G-Länder. Der Weg wurde jetzt wieder frei für ein einigermaßen geordnetes Wettbewerbsverhältnis mit dem Ausland einerseits und im Binnenland andererseits, obwohl manche der oben erwähnten Erschwernisse unverändert bestehen. So beabsichtigt Island, eines unserer wichtigsten Fanggebiete, die ihm vertraglich gewährte 12 sm-Zone jetzt auf 50 sm auszudehnen; das würde für uns einen Fangausfall von nicht weniger als 30 % bedeuten!

Auf der Absatzseite haben sich in den letzten Jahren auch im übrigen die Verhältnisse grundlegend geändert. Der Gefrierfisch macht jetzt seinen Weg (der größte Teil der deutschen Fänge wird heute tiefgefroren angelandet). Die Herstellung küchen- und tischfertiger Produkte schreitet schnell voran, der Seefisch wird dem Verbraucher mundgerechter und marktgerechter geliefert als je zuvor. Der Absatz fängt an, sich wieder auszuweiten.

Bremerhaven ist unverändert der größte deutsche Fischereihafen. Für den Fischumschlag stehen 3 große Versteigerungshallen an einer Kaje zur Verfügung, die nicht weniger als 1 km lang ist. Von insgesamt 104 Trawlern sind 63 in Bremerhaven beheimatet, 36 in Cuxhaven und die restlichen 6 in Hamburg. Seit Anfang des Jahres befinden sich in Kiel keine Fischdampfer mehr, nachdem die „Nordsee“ die dort befindlichen 13 Trawler gechartert bzw. aufgekauft und nach Cuxhaven verlegt hat. Auch im Gesamtumschlag der 4 Häfen, der fast 500 000 t im Werte von rd. 425 Mio DM beträgt, führt Bremerhaven vor Cuxhaven. Hamburg und Kiel sind weit zurückgefallen.

Der Fischereihafen ist in Bremerhaven ein Stadtteil für sich. Es befinden sich dort 3 Hochseefischereigesellschaften, 37 Hochseekutter, 135 fischverarbeitende Betriebe, 50 Zulieferbetriebe wie Eis-, Essig-, Kisten-, Dosen-, Räucherholz-, Spankorb- und Handwerksbetriebe, Kühlhäuser, Schiffsreparaturbetriebe, Speditionsfirmen usw. mit insgesamt 10.000 Beschäftigten. Der wertmäßige Umsatz der gesamten hiesigen Fischwirtschaft beläuft sich auf weit über 1/2 Mia DM.

Die Zukunftsaussichten der Seefischerei sind international gesehen schon im Hinblick auf die rapide Vermehrung der Weltbevölkerung als günstig zu bezeichnen. Im Meere ruhen die großen Ernährungsreserven für die Menschheit; sie müssen nur richtig genutzt werden.

Auf die deutsche Hochseefischerei projiziert, sieht die Situation so aus, daß nach mehreren Jahren absoluter Zurückhaltung die drei großen Bremer-



Abb. 14 *Der Bremerhavener Fischereihafen um 1970*

© Hans Engler

havener Reedereien „Nordsee“, „Hanseatische“, „Nordstern“ zunächst je 5 Fischereifabrikschiffe größten Stils bei Bremerhavener Werften in Auftrag geben werden; insgesamt sollen sogar 21 gebaut werden. Solch ein Schiff kostet heute 17 bis 20 Mio DM, ein Gesamtobjekt also von über einer Viertelmilliarde DM.

4. *Wasserstraßen und Häfen*

A Wasserstraßen

Zur Schifffahrt gehören gute Wasserstraßen und gute Häfen. Bremen hat sich dieser Aufgabe in wohlverstandener Eigeninteresse in ganz besonderem Maße angenommen. „Wasserstraßen und Häfen müssen attraktiv sein“, war der Leitsatz seines Denkens und Handelns.

Die Weser war und ist Bremens Schicksal. Nicht immer war – wie wir wissen – das Fahrwasser tief genug, um den Seeschiffen den Weg bis Bremen zu öffnen. Schon 1619 wurde deswegen ein erster Vorhafen in Vegesack gegründet. Als die Unterweser Anfang des 19. Jahrhunderts stellenweise nur noch 1 1/2 m Wassertiefe hatte und die Abmessungen der Schiffe immer größer wurden, wurde 1827 Bremerhaven am Schnittpunkt zwischen Außenweser und Unterweser gegründet; hier war seeschiffstiefes Wasser.

Mit der Versandung der Unterweser, des Abschnittes von Bremen bis Bremerhaven, konnte sich Bremen als alter Seehandelsplatz – trotz der Errichtung Bremerhavens – auf die Dauer naturgemäß nicht abfinden. Bis 1887 war es ihm auch gelungen, die Wassertiefe auf 2,50 m zu bringen; dann folgte die revolutionäre Tat des großen Wasserbauers Franzius, der in vieljähriger Arbeit die Unterweser auf 5,00 m vertiefte. Er öffnete damit Bremen wieder den Weg „zur salzen See“. Bis 1958 wurde die Unterweser auf 8,90 m gebracht. So können heute bei Ausnutzung des Tidenhubs Schiffe bis zu 25 000 tdw Bremen erreichen.

Die Folgen der laufenden Vertiefungen der Unterweser waren ein Zurückfluten des Seeschiffsverkehrs von Bremerhaven nach Bremen. Die hiesigen Häfen, die etwa 1914 den Höhepunkt ihres Seeverkehrs erreicht hatten, fingen an zu stagnieren, bis sich in den letzten 5 bis 10 Jahren das Blatt wieder gewendet hat und Bremerhavens Seegüterumschlag viel stärker wächst als der der Stadt Bremen.

Selbstverständlich wurde auch die Außenweser, der Abschnitt von Bremerhaven bis zur Nordsee, im Laufe der Jahrzehnte dem wachsenden Tiefgang der Seeschiffe immer wieder angepaßt. Die heutige Fahrwassertiefe von 12 m unter Seekarten-Null (SKN) läßt bei Ausnutzung des Tidenhubs von 3,50 m Schiffsgrößen von etwa 80 000 tdw und 13 m Tiefgang bis Bremerhaven zu. Weitere Vertiefungen sind im Gange; heute diktieren nicht mehr wie früher die großen Passagierdampfer die Fahrwassertiefe, sondern die Bulkcarrier und Container.

1970 sind 32 000 Schiffe in die Außenweser ein- und ausgelaufen, praktisch also 100 große Schiffe je Tag.

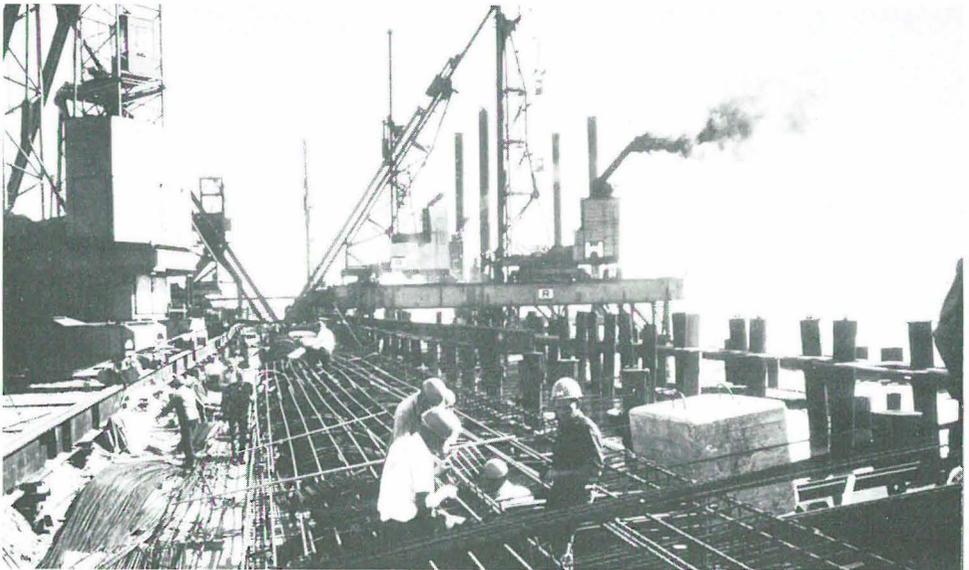


Abb. 15 *Bau der Außenweser-Stromkaje für den Container Terminal 1970/71*

© Hans Engler



Abb. 16 Containerkreuz und Osthafen mit Erzfrachtern, Containerschiffen, einem Lash-Carrier und Ro-ro-Schiffen 1971
© Hans Engler

B Häfen

1. Überseehäfen

Nächst Seeschifffahrt, Schiffbau und Seefischerei ist der Hafenaufbau für Bremerhaven das wichtigste Schlüsselgewerbe. Im Bereich der Überseehäfen nördlich der Geeste wurden in den hier behandelten 150 Jahren Häfen „am laufenden Band“ gebaut, d.h. alle 10 oder 20 Jahre ein großer Hafen oder eine Hafengruppe und alle hübsch hintereinander und mehr oder weniger parallel zur Weser. Gleichzeitig entstanden in dieser Periode 5 Seeschleusen. Von ihnen sind heute aber nur noch zwei in Betrieb, die beiden größten, die Kaiserschleuse und die Nordschleuse. Sie vermitteln heute allein den Zugang zu der Gesamtheit der Überseehäfen.

Besondere Höhepunkte im Hafenaufbau waren, abgesehen von der spektakulären Eröffnung des Alten Hafens, die Zeit um 1900 mit dem Bau der Kaiserschleuse und der Erweiterung der Kaiserhäfen, ferner in der ersten Nachkriegszeit die späten 20er Jahre mit dem Bau der Columbuskaje, der Nordschleuse und der dazugehörigen Hafenteile und schließlich nach dem 2. Weltkrieg, etwa die letzten 5 bis 6 Jahre, der Bau des Erzhafens, des Nord- und Osthafens und der neuen Stromkaje des Containerterminals.

Diese Hafenaufbauleistungen Bremens nördlich der Geeste sicherten ihm seine hervorragende Stellung im internationalen Seeverkehr.

2. Fischereihäfen

Diesen Leistungen Bremens stehen die Anstrengungen und der Erfolg Preußens auf einem Spezialgebiet, dem Ausbau der Bremerhavener Fischereihäfen, nicht viel nach. Hannover bzw. Preußen hatten schon um den Bau und die Entwicklung des 1863 eröffneten Geestemünder Handelshafens gewisse Meriten. Viel größer aber waren die Leistungen Preußens beim fortgesetzten Ausbau der imponierenden Fischereihäfen, die die größten des europäischen Festlandes sind.

Strombau und Hafentbau sind spezielle, risikofolle Wirtschaftsbereiche, die ganz große Erfahrungen erfordern und zu einer Wasserbaukunst geworden sind, wie hier der Bau der Stromkaje am Containerterminal mit seinen großen Schwierigkeiten wieder einmal gezeigt hat. Die Strombau- und Hafentbauwirtschaft gehört mit zu den Charakteristika unserer Seehafenstadt und ist für sie von sehr erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Zur Illustration dessen am Schluß noch einige Zahlen: 1 Meter laufende Kaje kostet heute im Fischereihafen 10.000 DM, im Überseehafen 60.000 DM, bei der Stromkaje 120.000 DM. Und noch eine Zahl: Allein für den Containerterminal, jetzt „Containerkreuz“ genannt, wurden in den letzten 3 Jahren über 300 Mio DM aufgewandt.

Ausklang

Es kam mir darauf an, Ihnen in meinen Ausführungen die Atmosphäre unserer Stadt zu vermitteln. Viel ausgeprägter als andere, ist Bremerhaven eine Stadt der Häfen. Ihr Urelement ist das Wasser, aus dem sie entstanden ist, das sie erhält und das ihre Zukunft bestimmt. 1/3 ihres Gebietes sind Wasserflächen. Zu 90 % beruhen die Existenzgrundlagen Bremerhavens auf maritimen Wirtschaftszweigen. Dies Gemeinwesen ist nicht so schön wie Aphrodite, die Schaumgeborene, aber sie ist jung wie sie, voller Lebenslust und Tatendrang und hat ein interessantes, profiliertes Gesicht. Poseidons Dreizack symbolisiert das Wesen dieser Stadt, sie liegt am Meer, atmet seinen Wind und lebt vom Meer. ♣