

Flussschifffahrt und Verkehrspolitik: Der Norddeutsche Lloyd und sein Engagement auf der Mittel- und Oberweser

Ostersehle, Christian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ostersehle, C. (2017). Flussschifffahrt und Verkehrspolitik: Der Norddeutsche Lloyd und sein Engagement auf der Mittel- und Oberweser. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 40, 9-116. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:ssoar-83138-8>

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.

BINNENSCHIFFFAHRT

► CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Flussschifffahrt und Verkehrspolitik

Der Norddeutsche Lloyd und sein Engagement
auf der Mittel- und Oberweser

*Uwe Jens Wandel und Gudrun Emberger, Gotha,
in Freundschaft und Verbundenheit zugeeignet.*

*There is no need to feel that studying river navigation
is somehow less interesting. If it floats, it is interesting to me!*

(Dr. Robert M. Browning, Chefhistoriker
der US Coast Guard 1988–2015)¹

Bremen und der Weserraum stromaufwärts

1995 veröffentlichte das Überseemuseum in Bremen einen Sammelband mit dem Titel »Bremen – Handelsstadt am Fluß«.² Es überrascht nicht, dass in diesem Buch vor allem vom Überseehandel Bremens die Rede ist, der bis heute das Selbstverständnis als einstige, den Titel nach wie vor führende Hansestadt und nach heutiger Diktion »Logistik-Standort« entscheidend prägt. Dies gilt auch für Bremen als Hafenplatz, wo in Vergangenheit und Gegenwart stets der Seeverkehr in der öffentlichen Betrachtungsweise, aber auch im Verkehrsaufkommen dominiert hat, aber noch in erhöhtem Maß für das 1827 als Vorhafen für den Überseeverkehr gegründete Bremerhaven.

Der Seehandel Bremens in hansischer Zeit ist nicht zuletzt durch den Koggefund (um 1380/1962) symbolisiert worden. Die seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert zu überragender Bedeutung gelangten außereuropäischen Verbindungen sorgten dafür, dass weithin die öffentliche Perspektive seewärts ausgerichtet blieb.³ Daneben darf aber auch die regional bedeutsame Schifffahrt auf der Unterweser, jenem Stromabschnitt zwischen Bremen und Bremerhaven, nicht außer Acht gelassen werden.⁴

Bei diesen Prioritäten sind die Verbindungen stromaufwärts oft aus dem Blickfeld geraten. Hinzu kommt, dass an der Küste nicht selten die Binnenschifffahrt in ihrer historischen sowie gegenwärtigen Vielfalt und Komplexität und damit in ihrer Substanz unterschätzt wird. Dabei ist die wissenschaftliche Relevanz unbestritten.⁵ Als in den 1970er-Jahren Seeschifffahrt und Schiffbau vor allem in Europa in eine schwere Struktur- und Existenzkrise gerieten, nahm zumindest in Deutschland die überwiegend auf seegehende Schiffe fixierte, aus den angelsächsischen Ländern, Holland und Belgien hierher kommende »Shiplover«-Bewegung⁶ gewaltig zu, ebenso wie die einschlägige, meist populärwissenschaftliche Literatur. Als Anfang 1973 ein Magazin für jene Zielgruppe aus der Taufe gehoben wurde, hieß es in der ersten Ausgabe: *Auf Informationen über Binnenschiffe haben wir verzichtet, weil wir glauben, daß diese Schiffe in Sammlerkreisen nur wenig Beachtung finden.*⁷ Damit traf man den Geschmack der entsprechenden Klientel, und zwar nicht nur an der Küste, sondern auch in einer in Deutschland von jeher nicht zu unterschätzenden maritimen Diaspora im Binnenland. Museen, die sich ganz oder teilweise auf die Binnenschifffahrt spezialisiert haben⁸, bedeutendere Sammlungen zu diesem Thema in Technik- und Verkehrsmuseen⁹, veritable Flotten historischer Raddampfer als besondere Touristenattraktionen vor allem auf den Schweizer Seen und auf der Elbe, der in Bremen stationierte, ursprünglich aus Tschechien stammende Raddampfer WESERSTOLZ (ex WAPPEN VON MINDEN, ex LABE, erbaut 1949 in Prag)¹⁰ sowie drei in Deutschland als stationäre Museumsschiffe erhaltene Seitenradschleppdampfer¹¹ vermitteln aber eine gegenteilige Botschaft.

Binnen- und Seeschifffahrt sind in vielerlei Hinsicht sehr unterschiedlich, auch und gerade dann, wenn sie an der Küste und in Seehäfen aufeinandertreffen. Schiffsgrößen und -konstruktionen, unterschiedliche Anforderungen an die Schiffsfestigkeit, voneinander abweichende Traditionen, differierende Mentalitäten, Brauch- und Organisationsformen, völlig konträre geografische Rahmenbedingungen, nicht zuletzt eine zumindest teilweise verschiedenartige nautische und technische Fachsprache kontrastieren bis heute erheblich. Selbstverständlich gibt es fließende Übergänge, wie etwa die Fluss-Seeschifffahrt, der Bau kleinerer Seeschiffe auf Binnenwerften¹² oder umgekehrt der Bau einzelner Flussschiffe auf Seeschiffswerften.¹³

Zunächst aber musste sich im Mittelalter der Gegensatz zwischen See- und Binnenschifffahrt überhaupt erst herauskristallisieren: *Die uns geläufige und vertraute Unterscheidung zwischen Binnen- und Seeschifffahrt hat es in dieser Form nicht immer gegeben, sie ist vielmehr – zumindest in den nordeuropäischen Schifffahrtsregionen der Nord- und Ostsee – eine Folge umwälzender Neuerungen in der hochmittelalterlichen Schiffbauentwicklung. Im Frühmittelalter und zunächst auch noch im Hochmittelalter waren die Grenzen und Übergänge zwischen diesen beiden heute so unterschiedlichen Formen der Schifffahrt noch weitgehend fließend. Dies lag zum einen*

daran, daß es eine Hochseeschifffahrt im eigentlichen Sinn des Wortes damals noch nicht gab. »Seeschifffahrt« war zu jener Zeit fast ausschließlich Küsten- und Wattenfahrt in Landsicht. Diese Küsten- und Wattensegler aber waren, und dies ist in unserem Zusammenhang von entscheidender Bedeutung, aufgrund ihrer verhältnismäßig kleinen Bauweise und ihres geringen Tiefgangs in der Lage, auf den in die Nord- und Ostsee mündenden Tieflandströmen über die Tidegrenze hinweg weit in das Binnenland vorzudringen [...] Diese Situation änderte sich erst grundlegend, als im Verlauf des 12. und 13. Jahrhunderts mit der sog. Hansekogge auch an der südlichen Nord- und Ostseeküste erstmals ein uneingeschränkt hochseetauglicher Lastschiffotyp entstand. Denn die Ausweitung ihres Aktionsradius zur See war bei den Hansekoggen gleichbedeutend mit dem Ende ihrer Verwendungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt: In der Regel konnten die Koggen nurmehr die unter Gezeiteneinfluß stehenden Ästuarie der Niederungsflüsse befahren, wohingegen ihnen die eigentliche Flußschifffahrt oberhalb der Gezeitengrenze wegen ihrer Größe und ihres Tiefgangs verschlossen blieb. Dies war die Geburtsstunde der Binnenschifffahrt als eines gegenüber der Seeschifffahrt eigenständigen, von dieser strikt zu scheidenden Gewerbes.¹⁴ Diese These bezieht sich auf die Herausbildung von Organisationsformen und berührt nicht die Entstehung einer autochthonen Flussschifffahrt.¹⁵

Parallel zur Entwicklung Bremens zum Seehafen gewann im Hochmittelalter die Schifffahrt landeinwärts an Bedeutung: Ein zweites Standbein der bremischen Handelsschifffahrt bildete die landeinwärts gerichtete Binnenschifffahrt auf dem Flußsystem der Weser. Auch hier haben die Handelsbeziehungen Bremer Kaufleute mit dem durch die Weser und deren Nebenflüssen erschlossenen Hinterland, auch wenn diese zeitlich sicherlich viel weiter zurückreichen, seit dem 13. Jahrhundert erstmals zumindest ansatzweise im urkundlichen Quellenmaterial ihren Niederschlag gefunden ...¹⁶ In Gestalt des aus dem Schaumburger Land stammenden, kunst- und bauhistorisch so bedeutsamen Oberkirchener Sandsteins, der weserabwärts verschifft wurde, hat sich ein mit der stromaufwärts fahrenden Schifffahrt zusammenhängender Sachverhalt im historischen Gedächtnis erhalten.¹⁷ Trotzdem blieb die Binnenschifffahrt auf der Weser zumindest aus bremischer Perspektive ein Stiefkind: Grundsätzlich gilt, daß die Erforschung der Binnenschiffe bei weitem nicht so weit fortgeschritten ist wie diejenige der Seeschiffe, im Vergleich zur Seeschifffahrt führte die Binnenschifffahrt in der wissenschaftlichen Forschung bislang – nicht zuletzt wohl auch infolge der wesentlich ungünstigeren Quellenlage – eher ein Schattendasein.¹⁸

Wie andere landeinwärts gelegene mittelalterliche Seehandelsstädte, so sicherte sich Bremen durch eine gezielte Territorialpolitik im Unterweserraum im 14. und 15. Jahrhundert den Zugang zur See. Ähnliches wurde seit dem 16. Jahrhundert durch Abmachungen mit den Territorialfürsten weseraufwärts nicht ohne Erfolg versucht, so dass beispielweise bremische Schif-

fer in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine wichtige Position auf Aller und Leine erlangen konnten. Doch die zahlreichen praktischen und im Einzelnen noch zu erörternden Hindernisse, die eine Flussschiffahrt zu einem schwierigen Unterfangen machten, standen einer dynamischen Entfaltung der bremischen Binnenschiffahrt im Weg, und daran sollte sich bis in das 19. Jahrhundert hinein nichts grundsätzlich ändern.¹⁹

Der bremische Historiker und Archivdirektor Hermann Entholt (1870–1957) fällt 1928 über die bremischen Befindlichkeiten für die Zeit um 1815 folgendes Verdikt: *Daß die Lage der Dinge auf der Oberweser und im Binnenverkehr überhaupt noch schlechter war, wird weiter unten gesagt werden. Die bremische Kaufmannschaft hatte darum auch gegen dieses Geschäft eine ausgesprochene Abneigung. Auch waren die Zustände wie die Menschen dem bremischen wie dem allgemeinen hansischen Handel gleichermaßen fremd.*²⁰ Der tiefere Grund hierfür wurde so definiert: *Schwieriger noch als die Entwicklung der Seeschiffahrt hat sich bis auf den heutigen Tag die Fahrt auf der Oberweser gestaltet, und die Natur wie die Menschen hatten an der Auftürmung der Hindernisse gleichen Anteil.*²¹

Beim Blick in die Jahresberichte der bremischen Handelskammer im ausgehenden 19. Jahrhundert fällt allerdings auf, dass über die Oberweserschiffahrt regelmäßig, systematisch und auch engagiert berichtet wird, verglichen mit Seeschiffahrt und Überseehandel freilich quantitativ nur in einem Bruchteil. In ihrem Jahresbericht für 1891 schrieb die Kammer: *Mit der Berichterstattung über die Ereignisse auf dem Gebiete des Fluß- und Kanalwesens berührt die Handelskammer einen Gegenstand, dessen hervorragende Wichtigkeit immer mehr anerkannt wird, und der einer günstigen Zukunft entgegenzugehen scheint.*²² 1895 nannte sie aber *die vielen Mißstände, unter denen die Weserschiffahrt leidet, und eine Entwicklung des Weserverkehrs gegenüber dem Verkehr auf dem Rhein und der Elbe so sehr benachtheiligt haben.*²³

1900 wurde in dem repräsentativ aufgemachten und nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs als bau- und technikgeschichtliche Quelle nicht gering einzuschätzenden Band »Bremen und seine Bauten« folgende zeitgenössische Bestandsaufnahme vorgenommen: *Während die Seeschiffahrt Bremens sich zu einer bedeutenden Höhe emporgeschwungen hat, fehlt es [...] auf der Oberweser an einer entsprechend entwickelten Flussschiffahrt. Darin wird Bremen von den benachbarten großen Hafenplätzen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam weit übertroffen, die, wie schon hervorgehoben, auf den mächtigen Wasserstraßen der Elbe, der Schelde und des Rheins mit einem großen Hinterlande verbunden sind. Zu einer Vergrößerung der Weserschiffahrt, die ihrerseits auf die Seeschiffahrt außerordentlich belebend einwirken würde, bedarf es in erster Linie einer Vergrößerung des Hinterlandes, da die an der Oberweser belegenen Städte, bis auf Minden, Hameln, Holzminden und Kassel an der Fulda, in Bezug auf Handel und Industrie nur von geringer Bedeutung sind.*

Diese Entwicklung des Hinterlandes kann wiederum in der Hauptsache nur durch den Bau des Mittellandkanals geschaffen werden, wenn auch ohne Zweifel eine Hebung des Schiffsverkehrs durch Schaffung von Umschlagplätzen herbeigeführt werden kann. Doch auch hier ist eine scharfe Grenze gezogen, da für die Heranschaffung der Waren nach den Umschlagplätzen in erster Linie immer die Eisenbahnen in Frage kommen, welche durch ihre hohen Tarifsätze die Gesamttransportkosten sehr erhöhen.

Auf der Oberweser herrscht ein sehr fühlbarer, großer Mangel an geeigneten Schutzhäfen, in welchen die Fahrzeuge bei eintretendem Eisgange den nötigen Schutz finden können. Dieser Mangel tritt von Jahr zu Jahr mit dem Wachsen der Oberweserflotte stärker zu Tage, so daß Abhilfe dringend nötig ist. Ferner sind verschiedene Brückenöffnungen sehr schwer zu passieren, so dass es der ganzen Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit der Schiffer bedarf, an diesen Stellen Havarien zu vermeiden.

Die vor einer Reihe von Jahren ins Leben gerufene freie Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten ist zusammen mit den Strombaubehörden und Schifffahrtsgesellschaften bemüht, diese allgemein anerkannten Übelstände zu beheben und Besserung zu schaffen, doch bleibt immer noch sehr viel zu wünschen übrig. Nachdem die meisten älteren Dampfer und Kähne ausgeschieden sind, besteht die Oberweserflotte aus durchweg neuen Kähnen und modernen leistungsfähigen Schleppdampfern; es ist zu wünschen, daß besonders im weiteren Hinterlande des Wesergebiets von dieser guten und sicheren Transportgelegenheit noch mehr Gebrauch gemacht wird, wie bis jetzt geschehen ist. [...]

Die hauptsächlichsten von Bremen aus bergwärts beförderten Güter sind Reis, Holz²⁴, Kolonialwaren, Petroleum, Getreide, Erz und Futtermittel; thalwärts bestehen die Frachten vornehmlich aus Steinen, leeren Flaschen²⁵, Holz, Mergel, Cement, Thon, Zucker und Salz.²⁶ Bezeichnenderweise trägt der hafengebäude Abschnitte die Überschrift »Die Weser und ihre Seehäfen«, auch wenn darin ein Kapitel über die Oberweser enthalten ist.²⁷

Aber auch nach der Wende zum 20. Jahrhundert spielte die Binnenschiffahrt im Bewusstsein der Bremer eine untergeordnete Rolle. Eine Ausnahme stellte auf wissenschaftlichem Gebiet der aus der Hansestadt stammende Jurist und Volkswirt Friedrich Rauers (1879–1954) dar, der durch Veröffentlichungen mit ihrer vielseitigen, kulturgeschichtlich und wirtschaftsgeografisch beeinflussten Zusammenschau bekannt geworden ist. In drei verkehrs- und handelshistorischen Arbeiten über Bremen hat er 1913 und 1919 neben anderen Aspekten der Oberweserschiffahrt gebührende Beachtung geschenkt und viel älteres statistisches Material, vor allem bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, zusammengetragen.²⁸ Den Unterschied zwischen Binnen- und Seeschiffahrt sah Rauers als Ökonom so: *Das Binnenhandelssystem ist komplizierter als das des Seehandels. Bremen tritt gerade in seinem entscheidenden transatlantischen Verkehr viel mehr auf Neuland ohne Orga-*

*nisationsatavismen. Wir sind heute an eine Gliederung unserer Wirtschaft in Länderkomplexe gewöhnt. Das ist eine Vorstellung, von der man sich für die alte Zeit absolut frei machen muß.*²⁹

Eine Dissertation über bremische Wirtschaftsgeschichte brachte 1927 die Dinge auf den Punkt: *Die Weser durchströmt keine landwirtschaftlich bedeutungsvollen Produktionsgebiete und liegt abseits von reichen Industriegebieten. Die Länder an den Weserufern sind arm an Bevölkerung und, abgesehen von den im Hannoverschen bei Wietze entdeckten Kalilägern, arm an natürlichen Bodenschätzen und Hilfsquellen. Dazu kommt, daß die Weser ziemlich wasserarm ist und in trockenen Sommern die Kähne oft nur bis zu einem Viertel ihrer Ladefähigkeit beladen werden können [...] Die Oberweser bietet der Seeschifffahrt keine bedeutenden Frachten, dem Kaufmann kein Handelsgut.*³⁰

Als eindeutige Reaktion auf Defizite in der öffentlichen Wahrnehmung war fast drei Jahrzehnte später eine 1956 in Bremen veröffentlichte 28-seitige Schrift mit dem programmatischen wie nachdrücklichen Titel »Bremen braucht Binnenhäfen« zu verstehen, verfasst vom Juristen, Vorsitzenden des Weserbundes (1961–1973), zeitweiligen (1961–1965) Bundestagsabgeordneten (FDP) Karl Löbe (1911–1993). Als dieser 1968 ein Sachbuch mit leicht belletristischem Anstrich über die Weser veröffentlichte, beschrieb er den Fluss von der Quelle bis zur Mündung.³¹

Die historische Wissenschaft ließ zur gleichen Zeit die Oberweser offenbar links liegen. Zwar hielt im September 1965 der Kölner Wirtschaftshistoriker Hermann Kellenbenz (1913–1990) in Bremen einen »Der Bremer Kaufmann – Versuch einer sozialgeschichtlichen Deutung« betitelten Vortrag, in dem er sich zunächst dem bremischen See- und Überseehandel als Schwerpunkt zuwandte, dann aber auch bemerkte: *Nach diesem kurzen Rückblick auf das Ausgreifen des Bremer Kaufmanns nach Übersee darf auch seine Bedeutung im binnenländischen Handel nicht übersehen werden.*³² Anschließend wurde der Zuzug aus dem Binnenland (u.a. aus Minden) gewürdigt.³³ Ein im gleichen Jahr in Bremen veröffentlichter Aufsatz »Bremen im Wandel der Weltwirtschaft« beschäftigte sich dagegen ausschließlich mit Übersee und ließ den Binnenhandel aus.³⁴ Erst in jüngster Zeit hat sich ein wissenschaftlicher Aufsatz systematisch mit den oft sehr zersplitterten und kleinteiligen Verbindungen Bremens mit dem Hinterland im 19. und frühen 20. Jahrhundert befasst.³⁵ Dass die Forschungen des Mediävisten Ulrich Weidinger zur bremischen Schifffahrt (seit 1997) sehr wohl auch den Blick weseraufwärts richten, ist bereits angeklungen.

Die heutige Binnenschifffahrt – meist selbstfahrende Fracht- und Tank- schiffe – fährt in Bremen an baulichen Überresten vorbei, die nur noch flüchtig ihre frühere Bedeutung für den Flussverkehr ahnen lassen. Der 1818 als Winterschutzhafen für Binnenschiffe angelegte Oberländer Hafen auf der bremischen Neustadtseite ist nach einigen Veränderungen nicht mehr als

solcher zu erkennen³⁶, während die gegenüberliegende Kaianlage an der Tiefer auf der Altstadtseite als Liegeplatz für Binnenschiffe und Standort einer Firma aus der Branche (Dettmer)³⁷ wenigstens noch einen Abglanz der Bedeutung vermittelt, welche sie um 1900 hatte. Etwas weiter stromabwärts befinden sich auf der Neustadtseite weitere Liegeplätze für Binnenschiffe, die ebenfalls auf historische Wurzeln zurückgehen.³⁸

Historische und räumliche Grundlagen der Binnenschifffahrt auf der Mittel- und Oberweser

Heutzutage wird der Flusslauf oberhalb der Hansestadt in Mittelweser (Weserwehr Bremen bis Straßenbrücke Minden) und Oberweser (Straßenbrücke Minden bis Hannoversch Münden) unterteilt.³⁹ Das war nicht immer so. Noch 1911 wurde in einer staatswissenschaftlichen Dissertation *die Oberweser im schiffahrtstechnischen Sinne, d.h. von Hannov.-Münden bis Bremen*⁴⁰ umschrieben. Erst 1927 wurden die vier noch heute gültigen Streckenabschnitte Ober-, Mittel-, Unter- (Bremen – Bremerhaven) und Außenweser (Bremerhaven – Leuchtturm Roter Sand) festgelegt.⁴¹

Hamburg verfügt durch die Elbe über ein Hinterland, das die Hansestadt mit seit dem 19. Jahrhundert leistungsfähigen Industrieregionen verbindet: der preußischen Provinz Sachsen (heute Sachsen-Anhalt), dem damaligen Königreich Sachsen, Böhmen sowie über Havel, Spree und das brandenburgische Kanalnetz mit dem Großraum Berlin und weiter bis zur Oder mit ihrem Seehafen Stettin sowie ihrer Anbindung an Schlesien. 1851 wurde auf der Oberelbe etwa das Vierfache an Ladungen bewegt wie auf der Oberweser.⁴²

Verglichen damit war und ist, wie bereits angedeutet wurde, das durch die Weser und ihre Nebenflüsse erschlossene Einzugsgebiet bescheiden: Über die Fulda nach Kassel, über die Werra ergaben sich Verbindungen bis in das Thüringische hinein, alleraufwärts bis Celle. Diese territorial zersplitterte Wirtschaftsregion ist durch Landwirtschaft sowie Klein- und Mittelgewerbe geprägt worden.⁴³

Die mittelalterlichen Ursprünge der Binnenschifffahrt auf der Weser sind bereits angesprochen worden, frühere Entwicklungen in vorgeschichtlicher Zeit sind anzunehmen.⁴⁴ Urkundlich erwähnt wurde erstmalig eine Schifffahrt für die Werra um 990, auf der Fulda 1229. Wegen des rudimentären mittelalterlichen und auch noch frühneuzeitlichen Straßennetzes boten die Flüsse trotz aller Hindernisse eine schnellere und tragfähigere Alternative für den Warenaustausch zwischen den am Strom gelegenen Städten.⁴⁵ Aufgrund des Holzreichtums des Weserberglands besaß seit dem Mittelalter auch die Flößerei auf der Weser als zweckmäßiger Transportweg für Haus- und Schiffbauholz eine wichtige Bedeutung.⁴⁶ Bis heute überqueren zahlrei-

che Fährn, die teilweise nachweisbar auf mittelalterliche und frühneuzeitliche Privilegien zurückgehen, den Fluss. 1987 wurden zwischen Hannoversch Münden und Bremerhaven 21 Verbindungen gezählt.⁴⁷

Auch den Weserstrom säumten zahlreiche künstliche und natürliche Engpässe und Hindernisse. Die damaligen Weserbrücken ermöglichten meist nur sehr engräumige Durchfahrten. Hinzu traten die Interessen der örtlichen Weserfischer. Die häufigen, in den Strom ausgebrachten Fischwehre behinderten die Schifffahrt zusätzlich⁴⁸, woran die kleinräumig angelegte Politik und Administration meistens nichts ändern konnte. Zu den natürlichen Widrigkeiten des Flusses zählten legendär gewordene Untiefen und andere Engpässe wie die Vlothoer Gosse, das Hamelner Loch, die Latferder Klippen (1878/79 gesprengt) und die Mündener Stromschnellen, um nur die Wichtigsten zu nennen.⁴⁹ 1816 wurden 106 Schifffahrtshindernisse unterschiedlichster Art im Weserstrom gezählt.⁵⁰ Legendär wie berüchtigt waren die Liebenauer Steine bei Nienburg. Zwar unternahm der rührige Mindener Schiffer Georg Rolff (1802–1883) – eine bemerkenswerte Unternehmerpersönlichkeit aus dem Weserbergland – 1836 einen Versuch, diese zu räumen, doch blieb dies nur ein Teilerfolg.⁵¹ Noch 1892 erwähnte ein bremischer Firmenbericht ... *die gefürchteten »Liebenauer Steine«*.⁵² Von einer effektiven Strombauverwaltung konnte nicht nur wegen der territorialen Verhältnisse, sondern auch der wirkungsarmen vorindustriellen Wasserbautechniken lediglich in ersten Ansätzen gesprochen werden. 1823 richtete das damalige Königreich Hannover eine als Generaldirektion des Wasserbaues bezeichnete Behörde mit Sitz im Leineschloss in Hannover ein. Bis 1858 übten zwei Distrikte in Hameln und in Hoya deren Tätigkeit aus, danach erfolgte bis 1864 die Einrichtung von Wasserbauinspektionen in Hameln, Nienburg, Hoya und Verden. Auch in Hessen-Kassel sowie im preußischen Minden und Höxter existierten Wasserbaubehörden auf örtlicher Ebene.⁵³

Aufgrund der geringen Leistungsfähigkeit der vorindustriellen Technik, aber auch der schwierigen Fahrwasserhältnisse blieb die Flussschifffahrt lange Zeit ein mühseliges Unterfangen. Das damals noch häufige Eis⁵⁴ blockierte regelmäßig die Schifffahrt im Winter, ebenso wie immer wieder Niedrigwasser im Spätsommer entweder nur eine Teilbeladung der Schiffe ermöglichte oder den Schiffsverkehr ganz zum Erliegen brachte. Vereisung und Niedrigwasser sollten auch noch im anlaufenden Industriezeitalter die größten Hindernisse für eine kontinuierliche Binnenschifffahrt auf der Oberweser darstellen, wie ein Beispiel noch aus dem Jahre 1895 drastisch illustriert: *Der Betrieb konnte in Folge des sehr lange dauernden Eisstands zwar erst Mitte März mit Nachdruck aufgenommen werden, blieb dann aber bis zum Sommer sehr rege. Darauf trat eine mehrmonatige Störung besonders für die oberste Weserstrecke durch sehr niedrige Wasserstände ein, die sich erst Ende October wieder besserten. Die letzten 2 Monate des verflossenen Jahres hatten gute Wasserstände.*⁵⁵

Ende des 18. Jahrhunderts wurden für die Fahrt von Hannoversch Münden bis Bremen 21 bis 25 Tage veranschlagt, stromaufwärts war man dagegen 32 bis 36 Tage unterwegs. 1839 betrug die Schätzung für dieselbe Strecke acht bis zwölf und 16 bis 20 Tage. Hannover konnte nach Angaben in der Literatur über den Wasserweg von Bremen aus in etwa neun bis 13 Tagen, Celle in etwa neun bis zehn Tagen erreicht werden, während für die Reise stromabwärts von beiden Orten nach Bremen ungefähr fünf bis sieben Tage veranschlagt wurden.⁵⁶

Um überhaupt stromaufwärts zu gelangen, mussten die Flussschiffe äußerst mühsam durch das sogenannte Treideln, das Schleppen vom Ufer aus, vorwärtsbewegt werden. Diese Tätigkeit wurde Linienzug genannt. Um gegen Ende des 18. Jahrhunderts ein Schiff von Bremen nach Hameln zu ziehen, waren 40–70 Mann nötig, die meist aus unterbäuerlichen Schichten stammten und sich ein dringend benötigtes Zubrot verdienten. Zwar hatten bereits 1696 die wichtigsten Weseruferstaaten einen Pferdezug beschlossen, doch zog sich die Einführung dieser Neuerung gegen viele Widerstände bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hin. Um die Fahrt der Kähne stromaufwärts besser zu koordinieren, führte man in Hannoversch Münden 1653 und in Wanfried an der Werra vor 1663 die sogenannte Reihefahrt ein. 1724 folgten die hannoversche Regierung und 1782 Bremen auf der Weser. Im 19. Jahrhundert wurde dieses System weiter ausgebaut, ab 1832 entstanden hierfür spezielle Vereinigungen. Die Schleppdampfschiffahrt führte schließlich zum Verschwinden dieser archaischen Fortbewegungshilfen, so bis 1856 zwischen Bremen und Minden, weiter stromaufwärts in den 1870er-Jahren.⁵⁷

1851 waren im Oberwesergebiet 122 Schiffer mit insgesamt 215 Schiffen meist älterer Bauart nachgewiesen: *Die älteren Fahrzeuge, nach ihrer Größe unterschieden in Weserbock und Hinterhang, waren an den Enden breit abgestumpft. Des niedrigen, oft wechselnden Wasserstandes wegen kamen oft Grundberührungen vor, weshalb die Abmessungen der Bauteile viel stärker gewählt wurden als auf anderen Strömen, damit die Schiffe keine Beschädigungen erlitten. Für den Betrieb der Schleppdampfschiffahrt in der Bergfahrt waren es recht ungeeignete Fahrzeuge; denn ihre schwere Bauart vergrößerte den Schiffswiderstand erheblich. Als Leichter, jedoch nur beim Pferdezug, dienten die kleineren Bullen. Seit den vierziger Jahren kamen neue hölzerne Rheinschiffe, leichter gebaute Stevenschiffe mit geringerem Tiefgang, auf der Oberweser zur Einführung.*⁵⁸

Insgesamt trifft auch auf die vorindustrielle Schiffahrt auf der Oberweser folgendes Verdikt zu: *Die Binnenschiffahrt war vor der Einführung der Dampfschiffahrt dem Massenverkehr nicht gewachsen.*⁵⁹ Und doch kann folgende Schlussfolgerung gezogen werden: *Zu fragen bleibt, weshalb die Flußschiffahrt trotz ihrer deutlich zu Tage tretenden strukturellen Mängel [...] dann doch der bei weitem bedeutendste Verkehrsträger im Binnenland*

war und insbesondere für den Gütertransport über größere Entfernungen unverzichtbar blieb. Einer der Gründe ist ohne Zweifel darin zu sehen, daß es zur Binnenschifffahrt trotz des schlechten Zustandes damals keine realistische Alternative gab. Die Landstraßen waren im Mittelalter und in der frühen Neuzeit zumeist noch so wenig ausgebaut, daß sie sich, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, für den überregionalen Fernhandelsverkehr wenig eigneten; sie dienten in der Regel nur dem Lokalverkehr und dem Zubringerdienst zu den nächstgelegenen Hafenplätzen. Erst mit dem Einsetzen des Chausseebaus seit der Mitte des 18. Jahrhunderts bekam die Binnenschifffahrt ernsthafte Konkurrenz, doch brauchte es auch hier seine Zeit, bis ein einigermaßen flächendeckendes Netz an leistungsfähigen Fernstraßen entstand. In der frühen Neuzeit boten deshalb die Wasserwege trotz ihrer vielen Unzulänglichkeiten die billigste Transportmöglichkeit [...] Mit der Binnenschifffahrt ließ sich eben doch, wenn auch oft unter harten äußeren Bedingungen, das täglich Brot verdienen.⁶⁰

Im ausgehenden 18. Jahrhundert, aber auch noch um 1850, berührten die wichtigen Chausseen und Postverbindungen nur an wenigen Stellen, meist an bedeutsamen Übergängen, den Weserlauf. Insgesamt galt der Zustand der Landwege aber als so schlecht, dass von Bremen aus Ware für Süddeutschland oft ihren Weg über die Rheinmündungshäfen nahm.⁶¹ Die Erschließung und Durchdringung des Weserberglands durch die Eisenbahn blieb ebenso Stückwerk, wenngleich sich die Industrialisierung des niedersächsischen Raums auch darin widerspiegelte: *Die vergleichsweise bescheidene und inselartige Industrialisierung Niedersachsens erhielt durch das Eisenbahnnetz einen kräftigen Anstoß [...] Die Industrialisierung in Niedersachsen erfolgte regional und nicht flächenhaft.*⁶² Der durch den Maschinenbau geprägte Hannoveraner Vorort Linden, der den Aufstieg der welfischen Residenzstadt zum Industriestandort einleitete, die Georgsmarienhütte bei Osnabrück (1856), die Ilseder Hütte bei Peine (1858), Braunschweig, Kohlevorkommen im Deister, Schaumburger und Osnabrücker Land sowie die durch den Holzreichtum der Gegend bedingte Möbelindustrie im Weserbergland sind als industrielle Entwicklungskerne in einem ansonsten agrarischen und kleingewerblichen Umfeld zu nennen.⁶³

Hannover erhielt schon recht früh Eisenbahnanschluss: 1847 nach Bremen, Hamburg und über Minden ins Ruhrgebiet. Jedoch wurde die noch heute wichtige Nord-Süd-Verbindung 1853–1856 durch das Leinetal über Göttingen nach Kassel geführt, berührte allenfalls Hannoversch Münden (ab 1856). Zu den übrigen Städten an der Oberweser führten Stichbahnen, die nachträglich entstanden: 1865 nach Holzminden und Höxter in Richtung Altenbeken, 1872 nach Hameln, ebenfalls in Richtung Altenbeken, ferner 1875 von Hameln aus eine Abzweigung nach Hessisch Oldendorf, Rinteln, Vlotho in Richtung Löhne, 1878 wurde Bodenfelde von Northeim aus verbunden. Die Geestlandschaft entlang der Weser zwischen Bremen und dem

Wesergebirge wurde erst vor dem Ersten Weltkrieg durch einige wenige Querbahnen jenseits der Hauptstrecken Bremen – Köln und Bremen – Hannover ansatzweise erschlossen.⁶⁴ Diese Strukturschwäche wirkt sich noch heute aus. Lassen sich Rinteln sowie Hameln (über Hannover) und Hannoversch Münden (über Göttingen) mit der Bahn vergleichsweise bequem anfahren, so ist die Region dazwischen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sehr umständlich erreichbar.

Doch trotz dieses lückenhaften Netzes befand die bremische Handelskammer bereits 1868: *Die Konkurrenz der Bahnen lastet auch auf der Oberweser-Schifffahrt schwer.*⁶⁵ Eine spätere Darstellung führt aus der Rückschau aus: *Schon 1860 wurden 80 % aller Waren, die durch Bremen gingen, mit der Bahn und nur 20 % per Schiff befördert. Der Transport von Gütern auf der Unterweser wie auf Nebenflüssen der Weser (Aller und Leine) war ein integrales Element des regionalen Transportsystems vor der Eisenbahn gewesen, im frühen 20. Jahrhundert jedoch stellte er nur eine Möglichkeit dar, um Bau- und Heizmaterial und Güter geringen Wertes aus dem Hinterland einzuführen.*⁶⁶ So führten die preisgünstigen Eisenbahntarife im ausgehenden 19. Jahrhundert zum Niedergang des Schifffahrtsgewerbes in Hannoversch Münden. Auch der noch zu beschreibende Konzentrationsprozess sowie andere Veränderungen in der Dampfschifffahrt auf der Oberweser in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts können auf den ständigen Druck durch die Eisenbahntarife zurückgeführt werden.⁶⁷

Die Dichotomie Schiff – Eisenbahn zählt zu den wichtigsten Problemstellungen der Binnenschifffahrt überhaupt und damit auch zu deren Historiographie. Die entscheidende Frage besteht darin, ob sich beide Verkehrsträger verdrängen oder ergänzen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als in Deutschland Projekte wie der Mittellandkanal heranreiften, beurteilte die bremische Handelskammer die Aussichten zur Ergänzung von Binnenschiff und Eisenbahn günstiger.⁶⁸

Bahnbau im 19. Jahrhundert führte stets zu politischen Auseinandersetzungen über die Streckenführung. Weshalb das Weserbergland dabei vergleichsweise stiefmütterlich behandelt wurde, lag nicht nur an einer begrenzten ökonomischen Ausstrahlung und der Mittelgebirgslage, sondern wohl vor allem auch an der traditionellen territorialen Zergliederung. Auch heute noch kann dort die Grenzziehung zwischen den Bundesländern Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Hessen den durchreisenden Touristen irritieren. Um 1780 durchfloss die Weser von Hannoversch Münden nach Bremen ein Dutzend verschiedene Territorien. Nach dem Wiener Kongress 1815 waren neben der Hansestadt das Königreich Hannover, das Königreich Preußen (Minden), das Herzogtum Braunschweig, die Grafschaft Schaumburg, das Fürstentum Lippe und das Kurfürstentum Hessen (Kassel) als Weseranrainer übrig geblieben.⁶⁹ Der Deutsche Krieg 1866 sorgte für eine weitere territoriale Reduzierung und dadurch zu einem Übergewicht Preußens

im Oberweserraum, wobei Lippe und Braunschweig nach wie vor an den Strom grenzten. Die frühere Provinzialität dürfte aber noch nachgewirkt haben, trotz der vereinheitlichenden Rationalisierung der administrativen Strukturen durch die preußische Verwaltung.

Die Kleinräumigkeit der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Territorien spiegelte sich auch in der Verfasstheit der Flussschifffahrt wider. Obrigkeitliche Verordnungen, alle möglichen Privilegien, ein örtliches Gildewesen unter den Schiffern (Hannoversch Münden 1640, Vlotho 1669), städtische Stapelrechte (Hannoversch Münden ab 1246, Bremen erstmals 1303, Minden 1552) und mannigfaltige Zölle und Abgaben sollten Wettbewerb und Wirtschaftsentwicklung regulieren, daneben auch die damals noch allzu bescheidenen wasserbaulichen Arbeiten der Flussschiffer finanzieren helfen. Dieses vielfältige und kaum überschaubare Regelwerk befand sich zwar mehr oder weniger im Einklang mit der merkantilistischen Wirtschaftspolitik der Territorialstaaten seit dem 17. Jahrhundert, wirkte aber Anfang des 19. Jahrhunderts an der Schwelle zu einem neuen Zeitalter zusehends als Hemmschuh einer dynamischeren Entwicklung.⁷⁰ Mit der damaligen Mentalität setzte sich Entholt 1928 auseinander. Er griff die Schiffergilden an, geißelte den *mittelalterliche[n] Zunftgeist eben dieser Schiffergesellschaften* und zog Schlussfolgerungen: *Den elementaren wirtschaftlichen Grundgesetzen, die einen freien Verkehrszug auf möglichst weite Strecken verlangen, trat ihr landschaftlich und sozial beschränkter Krämergeist entgegen.*⁷¹

Nach den Napoleonischen Kriegen wies die allgemeine Entwicklung, zumindest in Mitteleuropa, den Weg zu größeren Wirtschaftsräumen. Durch Vorgaben des Wiener Kongresses (Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815) schlossen nach Verhandlungen in Minden die damals sieben Anrainerstaaten am 10. September 1823 die Weserschifffahrtsakte, die zum 1. Mai 1824 in Kraft trat, die überkommenen Stapel- und Umschlagrechte beseitigte, einen festen Weserzoll einführte und eine bessere Absprache bei wasserbaulichen Maßnahmen einforderte. Ab 1825 wurde die Zahl von bisher 22 Zollstellen auf elf zwischen dem damals kurhessischen Gieselwerder und Bremen reduziert. Eine Weserschifffahrts-Revisionskommission, die sich um Strombauarbeiten kümmerte, wurde 1838 von den Staaten ins Leben gerufen⁷², eine Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte folgte am 3. September 1857.⁷³

Zu den Persönlichkeiten, die sich nachdrücklich um Verbesserungen der veralteten Zustände bemühten, zählte der bremische Kaufmann, Senator (1841–1848, 1849–1875), Bürgermeister (1857–1863, 1866–1869) und kurzzeitige Frankfurter Handels- und Marineminister (1848/49) Arnold Duckwitz (1802–1881), der bei seinen mannigfaltigen handels- und schifffahrtspolitischen Aktivitäten das Binnenland nicht außer Acht ließ. Wie er in seinen 1877 erschienenen Memoiren schrieb, waren ... *der Seeverkehr und die Seeschifffahrt [...] interessanter und lohnender als der Handel nach dem Inlande, welcher nur unter unendlicher Plackerei, namentlich auch hinsicht-*

lich des Zollwesens zu betreiben war⁷⁴, so dass in Bremen ... um die Verhältnisse zu dem Inlande sich niemand kümmerte.⁷⁵ 1831 in die Handels- und Schifffahrtsdeputation des bremischen Kaufmannskonvents gewählt, fand Duckwitz dort zunächst wenig Interesse für die Binnenschifffahrt vor, engagierte sich aber auf diesem Feld und machte sich für die Abschaffung der Zölle, Verbesserungen des Weserfahrwassers und des Tarifwesens stark, so dass Entholt später über ihn – vielleicht ein wenig zu einseitig aus bremischer Sicht – schreiben konnte: *So war am Ende dieser Periode doch auch im Gebiet der Oberweser ein frisches Leben entstanden, mancher alte Mißbrauch war abgeschafft, und in allem wirkte der schaffende Geist eines Mannes: Duckwitz. Zwar waren es noch die alten Verkehrsformen, in der Schifffahrt wie im Frachtfuhrwesen, aber es dämmerte doch auch im Inlande, daß man sich rühren, mit der Zeit vorwärtsschreiten mußte, wenn man bestehen wollte. Mit der Dampfschifffahrt kam ein neues Element in den Betrieb, und die Einführung der Eisenbahnen stand vor der Tür.*⁷⁶

Doch die große Politik brachte ein zusätzliches Moment in diesen Wandel, denn innerhalb des Deutschen Bundes fielen immer mehr Zollschränken. Am 1. Januar 1834 wurde der Deutsche Zollverein gegründet, von dem sich allerdings Braunschweig (bis 1841) und Bremen fernhielten. Auch Hannover und Oldenburg standen zunächst abseits, traten aber 1854 bei, Bremen dagegen, gemeinsam mit Hamburg und Lübeck, erst 1888.⁷⁷ Vor diesem Hintergrund wurden am 26. Januar 1856 die Weserzölle suspendiert, eine Maßnahme, die am 14. Dezember 1865 um zwölf weitere Jahre verlängert wurde.⁷⁸ Hierzu äußerte sich die bremische Handelskammer 1867: *Nach den von Preußen in den Friedensverträgen mit den süddeutschen Staaten und sonst zur Geltung gebrachten Grundsätzen über Flußzölle steht wohl zu erwarten, daß die im vorigen Jahre erneuerte Suspension der Weserzölle in eine definitive Aufhebung umgewandelt werden wird. Als eine Garantie für die künftige einsichtige und energische Förderung des Weserverkehrs dürfen wir ferner es ansehen, daß die durch Art. 4 sub 9 der Verfassung des Norddeutschen Bundes der Schifffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und der Zustand der letzteren, sowie die Fluß- und Wasserzölle der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Bundes unterworfen sind.*⁷⁹

Damit wurde das Ende der faktisch schon 1856 abgeschafften Weserzölle besiegelt.⁸⁰ Doch blieben immer noch alte Zöpfe übrig, wie die Kammer in Bremen 1868 klagte: *Die Rechtsverhältnisse der Schifffahrt sind vielfach, besonders auf der Oberweser, in manchen Beziehungen dunkel; es fehlen eigene Bestimmungen über Kahnrederei, Lade-, Ueberliege- und Löschzeit, Ladescheine, Kollision, Havarie und dergl. mehr. Deshalb hat die Handelskammer den Erlaß eines deutschen Stromschifffahrtsgesetzes seit längerer Zeit schon für wünschenswerth erachtet; sie begrüßte daher im vorigen Jahre freudig die Anregung des Handelstags-Ausschusses, Materialien für*

einen Gesetzentwurf zu beschaffen, der Seitens jenes Ausschusses dem Bundeskanzler behufs Vorlage an die Bundesbehörde überreicht werden könnte.⁸¹ Aufgrund der vielfältigen Verhältnisse auf Deutschlands Flüssen stieß die Ausarbeitung eines einheitlichen Gesetzes auf große Schwierigkeiten, die sich noch in den folgenden Jahren fortsetzten.⁸²

Vor diesem Hintergrund sich allmählich wandelnder administrativer wie rechtlicher Verhältnisse hatte sich eine technische Umwälzung durch die Einführung der maschinengetriebenen Schifffahrt vollzogen. Nach Ende der Napoleonischen Kriege traten die ersten Raddampfer auf deutschen Flüssen in Erscheinung. Die Anfänge der Dampfschifffahrt im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert sind nicht selten in ein mythisches Halbdunkel getaucht.⁸³ Dass das an der Weser anders ist, verdanken wir der umsichtigen, präzisen und bis heute keineswegs überholten Arbeit von Hans Szymanski (1958).⁸⁴

Am 10. Mai 1816 traf die englische *THE DEFIANCE* in Rotterdam ein, fuhr rheinaufwärts weiter und erreichte am 11. Juni Köln, verließ aber alsbald das Revier wieder in Richtung Holland. Ohne Zusammenhang damit, aber nur wenige Tage später, erschien der 1814 in Schottland erbaute Raddampfer *THE LADY OF THE LAKE* am 15. Juni vor Cuxhaven und traf zwei Tage später in Hamburg ein. Sein Besitzer, der schottische Reeder Peter Kinkaid, hatte ein hamburgisches Dampfschiffprivileg erhalten, doch rentierte sich dieser erste reguläre Dampferdienst in Deutschland nicht, so dass das Schiff am 24. Juni 1817 Hamburg mit Zielhafen Yarmouth wieder verließ. Schließlich unternahm die 1815 im schottischen Greenock erbaute *CALEDONIA* im Oktober und November 1816 eine Stippvisite rheinaufwärts bis nach Köln und Koblenz, wurde 1819 nach Dänemark verkauft und verkehrte bis 1830 zwischen Kopenhagen und Kiel.

Währenddessen war am 14. September 1816 unter englischer Bauleitung in Pichelsdorf bei Berlin (heute Berlin-Spandau) das erste in Deutschland erbaute Dampfschiff, der Mittelraddampfer *PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN*, vom Stapel gelaufen. Für den Engländer John Humphreys erbaut, nahm der Dampfer Ende Oktober den Fahrdienst in Berliner Gewässern auf, der bis 1818 durchgehalten werden konnte.⁸⁵ Dies sind frühe Beispiele für Aktivitäten britischer Unternehmer und Techniker auf dem Gebiet der Dampfschifffahrt und der allgemeinen Industrie im 19. Jahrhundert in Kontinentaleuropa.

Nur kurze Zeit später fiel der Beginn der Dampfschifffahrt auf der Weser in das Jahr 1817, als der bremische Kaufmann Friedrich Schröder (1775–1835) den in Grohn-Vegesack erbauten und mit einer englischen Maschine ausgerüsteten hölzernen Seitenraddampfer *DIE WESER* auf der Unterweser im Personenverkehr einsetzte. Weitere unternehmerische Initiativen folgten ab 1834 auf diesem Flussabschnitt unterhalb Bremens.

Oberhalb der Hansestadt kam der Dampfschiffsverkehr kurz danach in

Gang. Schröder war auch hieran interessiert, erhielt bereits im April 1817 ein hannoversches Dampfschiffprivileg für einen Schleppdienst bis hinauf nach Hannoversch Münden und ließ einen Monat später seinen Raddampfer versuchsweise einmal bis Verden fahren. Schließlich ließ er 1818, ebenfalls in Vegesack, einen zweiten hölzernen Raddampfer namens DER HERZOG VON CAMBRIDGE erbauen, einen Heckraddampfer. Dieses Schiff unternahm im März 1819 eine erste Fahrt von Bremen nach Hannoversch Münden und erreichte nach elftägiger Fahrt diesen Hafen mit einer begrenzten Frachtladung an Bord. Die Rückreise stromabwärts (Talfahrt) nahm lediglich drei Tage in Anspruch. Wegen der unausgereiften damaligen Technik und der vielen natürlichen Flusshindernisse, aber wohl auch, weil der damalige Frachtenmarkt auf dieses neuartige Verkehrsmittel noch gar nicht ausgerichtet war, konnte Schröder seine Pläne nicht weiterverfolgen, sondern musste den Dampfer fortan auf der Unterweser fahren lassen.

Dagegen gelang es der 1839 in Bremen gegründeten »Gesellschaft zur Betreibung einer Dampfschiffahrt auf der Oberweser«, einer frühen Aktiengesellschaft, mit dem im gleichen Jahr fertiggestellten hölzernen Raddampfer ROLAND zunächst einen Schleppdienst flussaufwärts zu betreiben. Hierfür wurde anfangs, zuzüglich zum individuellen Schlepplohn, von den Kahnschiffern eine generelle Abgabe erhoben. Diese sträubten sich dagegen hin und wieder, bis diese Gebühr ermäßigt und 1856 ganz abgeschafft wurde. Künftige Konfliktlinien zwischen den traditionellen Kahnschiffern und neu gegründeten Dampfschiffsgesellschaften zeichneten sich ab. 1848 wurde die ROLAND durch einen gleichnamigen, jedoch bei der bremischen Eisengießerei Waltjen & Leonhardt (der späteren Werft AG »Weser«) erbauten Neubau aus Eisen ersetzt, wobei die im Entstehen begriffene moderne Werftindustrie im Raum Bremen ein frühes Debüt gab. Doch 1853 gab die bremische Reedereigesellschaft die Schifffahrt stromaufwärts auf und verlegte sich auf das profitablere Fahrgast- und Schleppgeschäft auf der Unterweser, weshalb 1856 ein neues Statut und ein leicht geänderter Firmenname (»Gesellschaft zur Betreibung einer Dampfschiffahrt auf der Weser«) nötig wurden.

Der Gedanke an eine Dampfschiffahrt im Weserbergland blieb in diesen schwierigen Anfangsjahren jedoch lebendig und führte, in dieser Herangehensweise nicht ganz untypisch für Neuerungen im heraufziehenden Industriezeitalter, zur Bildung einschlägiger kaufmännischer Komitees in Hameln, Hannoversch Münden, Minden und Bremen. Diese Aktivitäten führten im November 1842 zur Gründung der »Vereinten Weser-Dampfschiffahrt« in Hameln, auch einer frühen Aktiengesellschaft, die eine weitverzweigte Organisation mit Agenturen in jenen Orten einrichtete, wo die Komitees gewirkt hatten. Von Bremen aus war Duckwitz an diesem Unternehmen beteiligt. In schneller Abfolge wurden von 1843–1846 bei technisch entsprechend fortgeschrittenen Werften in Frankreich, England und an der Ruhr fünf eiserne Raddampfer erbaut, deren Namen die Mythologie des



Abb. 1 Der Altenwall in Bremen mit dem Liegeplatz der Oberweserdampfschiffe. Im Vordergrund Raddampfer WITTEKIND (1844, 1857–1873 beim NDL), dahinter Weserkähne. Der Anleger wurde ab 1857 von den Flussdampfern des Norddeutschen Lloyd genutzt. Lithographie von Friedrich Wilhelm Kohl, um 1845. (Focke-Museum, Bremen, Inv.-Nr. G0335a)

Weserraums, aber auch aufkommende nationale Symbolik widerspiegeln: HERMANN, WITTEKIND, GERMANIA, BLÜCHER und WESER. In der Anfangszeit waren diese Schiffe vor allem im Fahrgastverkehr eingesetzt, nahmen aber auch kleinere Partien Ladung mit. Der anlaufende Eisenbahnverkehr bedeutete jedoch verschärfte Konkurrenz und bescherte dem Unternehmen 1848 ein Verlustjahr. Ein Schleppdienst mit Weserkähnen kam über ein Versuchsstadium nicht hinaus, so dass Ende der 1850er-Jahre diese Gesellschaft ihren Zenit überschritten hatte.

Interessenten aus Kassel ließen 1843 in Hannoversch Münden den hölzernen Raddampfer EDUARD erbauen, der bis 1847 versuchte, den Hamelnern Konkurrenz zu machen. Kurz danach ließen 1844, ebenfalls in Hannoversch Münden, Investoren überwiegend aus Holzminden den eisernen Raddampfer HERZOG WILHELM erbauen, der 1852 nach Minden verkauft wurde und unter dem späteren Namen DER KLEINE ROLAND für den bereits erwähnten Mindener Schiffer Georg Rolff im Einsatz war. Hannoversch Münden als wenn auch nur provisorisch hergerichteter Schiffbauplatz für einen eisernen



Abb. 2 BLÜCHER (1843/44, 1857–1866 NDL) vor der bremischen Altstadt. Ölgemälde (Künstler unbekannt), um 1845. (Focke-Museum, Bremen, Inv.-Nr. Go254)

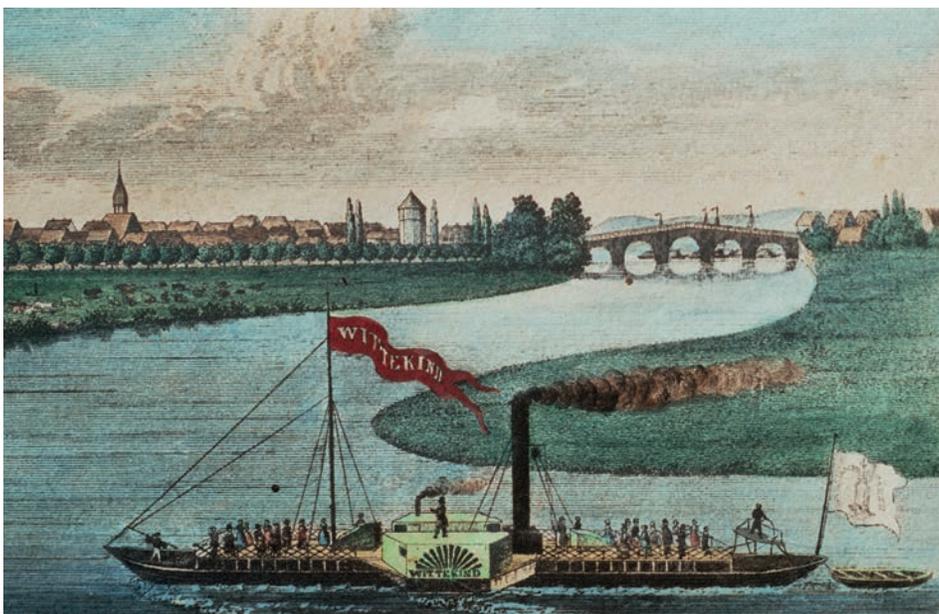


Abb. 3 WITTEKIND (1843/44, 1857–1873 NDL) vor Nienburg. Die im Hintergrund sichtbare Brücke galt als riskantes Nadelöhr für die Flussschifffahrt. (Aus: A. Engel: Weserbuch. Hameln 1845 [Staatsarchiv Bremen])

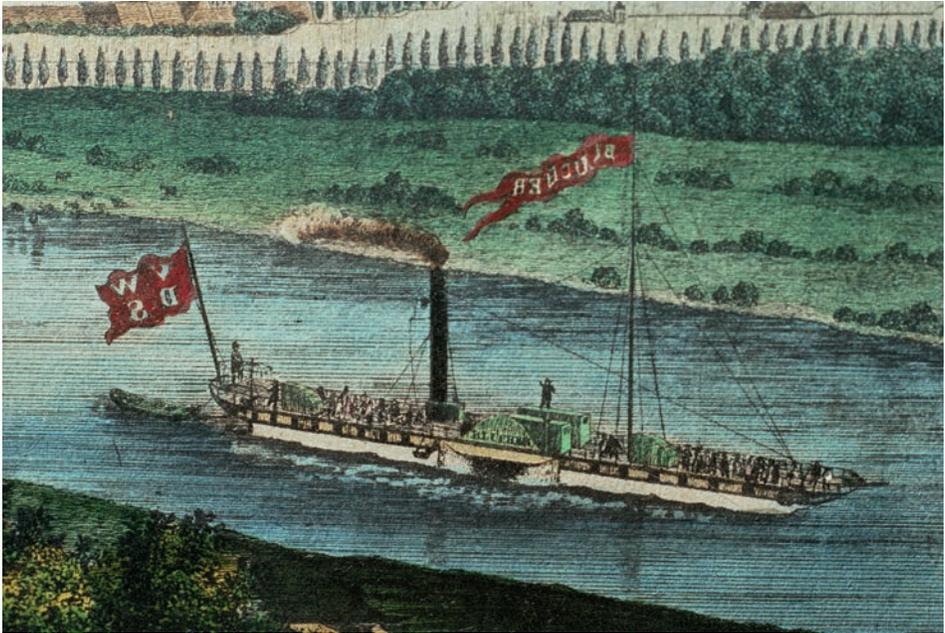


Abb. 4 BLÜCHER bei Minden. (Aus: A. Engel: Weserbuch. Hameln 1845 [Staatsarchiv Bremen])



Abb. 5 HERMANN (1843, 1857–1873 NDL, 1869 ARMIN) in Höhe der Teufelsmühle/Steinmühle zwischen Bodenwerder und Holzminden. (Aus: A. Engel: Weserbuch. Hameln 1845 [Staatsarchiv Bremen])

Dampfer ist für diese frühe Zeit äußerst bemerkenswert, denn die Entstehung einer modernen, wenn auch in ihrer Ausstrahlung eher begrenzten Werftindustrie im Oberweserraum setzte erst Jahrzehnte später ein.

Wesentlich zukunftsträchtiger als die soeben erwähnten Ansätze in Hannoversch Münden erwies sich im April 1852 die Gründung der »Weser-Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft« in Minden, die im September 1854 einen regulären Schleppdienst zwischen ihrem Standort und Bremen aufnahm und fortan zwei eiserne Raddampfer, PRINZ ADALBERT und PRÄSIDENT PETERS, einsetzte.

Dem Mindener Beispiel folgend, konstituierte sich im Juli 1854 in Bremen eine »Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser«. Mit einem aus Eisen neu erbauten Raddampfer, der BREMEN NO. 1, wurde im September 1855 ein Schleppdienst zwischen Bremen und Minden aufgenommen. Neben diesen Unternehmungen hat es immer wieder an verschiedenen Orten Vorhaben gegeben, die aber nicht zur Ausführung gelangten.⁸⁶

Allen verkehrsgeografischen Schwierigkeiten zum Trotz gilt bis heute bedingt der Mittel-, vor allem aber der Oberweserraum als eine attraktive Kulturlandschaft, wofür das legendäre Synonym der Weserrenaissance zeichnerhaft steht.⁸⁷ Zwar ist die Weser als mythischer Ort nie in dem Maße politisch aufgeladen worden wie etwa der Rhein, der obendrein im 19. und frühen 20. Jahrhundert zum deutsch-französischen Zankapfel wurde, doch die Erschließung des landschaftlich reizvollen Flusstals zwischen den Höhenzügen für den Fremdenverkehr in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg hat nicht nur das kulturelle Erbe dieser Region ins öffentliche Bewusstsein gehoben, sondern auch eine entsprechende Erinnerungskultur entstehen lassen.⁸⁸ Der im späten 19. Jahrhundert aufkommende touristische Fahrgastverkehr auf der Oberweser hat die landschaftlichen und kulturellen Sehenswürdigkeiten zur Vermarktung genutzt.⁸⁹

Der Norddeutsche Lloyd (NDL): Bremens führende Großreederei

Der Norddeutsche Lloyd (NDL) in Bremen entstand aus mehreren Kristallisationskernen. Zunächst spielte der Aufschwung des Überseehandels und des Auswanderergeschäfts nach den Napoleonischen Kriegen eine tragende Rolle. Die Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik begann 1840 unter britischer Flagge, ein US-amerikanischer Konkurrenzversuch mit einer Linie nach Bremerhaven (1847) war nur vorübergehend erfolgreich. Zehn Jahr später führte eine Initiative in Bremen zu dauerhaften Resultaten. Hier spielte der Überseekaufmann Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809–1898) eine entscheidende Rolle. Er zählte zu jenen hanseatischen Kaufleuten, welche früh lernten, den Blick über die Grenzen der eigenen Vaterstadt zu richten. Dafür sorgte schon seine väterliche Firma H.H. Meier & Co., ein mit den USA eng



Abb. 6 Der Initiator und nachmalige Aufsichtsratsvorsitzende (1857–1888) des Norddeutschen Lloyd, Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809–1898), Foto um 1870. (Staatsarchiv Bremen)

verbundenes Handelshaus mit eigener Segelschiffsflotte (gegründet 1805), was ihm 1832–1838 einen Aufenthalt in den Staaten eingebracht hatte.

Ein zweiter Strang der Vorgeschichte des NDL wird häufig unterschätzt, muss aber auch hervorgehoben werden: Wie bereits ausgeführt, wurde auf der damals seichten und verwilderten Unterweser Dampfschiffahrt zunächst nur zum Personentransport betrieben. 1846 kam der erste Schleppraddampfer **MARSCHALL VORWÄRTS** in Fahrt. Die Bemühungen, einen leistungsfähigen Bugsierdienst einzurichten, mündeten 1853 in die Gründung eines Unternehmens namens »Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser«, die unter Federführung H.H. Meiers entstanden war, die **MARSCHALL VORWÄRTS** übernahm und einen zweiten Radschlepper **SIMSON** sowie zwölf Schleppleichter in Dienst stellte, womit der Grundriss für den später so umfangreichen, wenngleich äußerlich eher unspektakulären Bugsierdienst des NDL bereits erkennbar ist. In die Führung der bereits erwähnten Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser (1854) war Meier, der schon vorher Anteile an anderen Flussreedereien besessen hatte, nach der Gründung eingetreten und bestimmte fortan deren Geschicke. In einem weiteren Unternehmen, der »Weser- und Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft«, spielte er ebenfalls eine wichtige Rolle, wie auch in einer Firma namens »Versicherungsgesellschaft für die Binnenschiffahrt« mit Doppel-

sitz in Bremen und Hannoversch Münden. Alle diese Unternehmen bildeten weitere strategische Bausteine für die von Meier geplante Reederei und gingen später in dieser auf. Nach längerer Vorbereitungsphase wurde am 20. Februar 1857 der Norddeutsche Lloyd offiziell konstituiert, der als Aktiengesellschaft – die für damalige Großunternehmen immer typischer werdende Form – verfasst war und nur wenig später den Schifffahrtsbetrieb offiziell am 1. März aufnahm. Meier nahm bis 1888 den einflussreichen Aufsichtsratsvorsitz beim Lloyd ein und bestimmte maßgeblich dessen Geschicke.⁹⁰

Bevor die ersten Neubauten für den Amerika- sowie den ebenfalls wichtigen, bis 1890 betriebenen Englanddienst beschafft wurden, dürfte die junge Reederei das erste selbst verdiente Geld durch ihre kleine Schlepper- und Leichterflotte eingenommen haben. Bremen entwickelte sich durch Hafengebauten (Weserbahnhof 1860, Freihäfen ab 1888) zum klassischen Eisenbahnhafen⁹¹, der größte Mühe in den Aufbau der Verbindungen ins Hinterland zu investieren hatte: *Besonderen Nutzen aus dem Ausbau des Eisenbahnnetzes hatte Bremen, da es über kein weitverzweigtes Flußsystem im Hinterland verfügte.*⁹² Bereits 1865 konstatierte die bremische Handelskammer: *Nach der See und dem Strome bilden die Eisenbahnen die nächst wichtige Verkehrsstraße Bremens.*⁹³

Schon bei seiner Gründung gliederte sich der Lloyd intern zwischen Weser- und Seeschifffahrt.⁹⁴ Die Vision der Gründer wurde durch Krisen und Konjunkturen der folgenden Jahrzehnte Realität. Als der NDL 1907 sein 50-jähriges Bestehen feierte, existierten neben dem prestigeträchtigen Nordatlantikdienst die Linien nach Ostasien, Australien und Südamerika und fuhren 93 seegehende Dampfer, 51 kleinere Dampfschiffe für den ostasiatischen Küstenverkehr sowie zwei Segelschulschiffe unter der Lloyd-Flagge. Hinzu kamen kleinere Fahrgastschiffe und Schlepper (insgesamt 53 Fahrzeuge) sowie 182 Leichter, die das Gesamtbild der Häfen entscheidend prägten.⁹⁵

Die Fahrgastschifffahrt auf der Unterweser betrieb der NDL von Anfang an. Nach der Übernahme eines Konkurrenzbetriebs 1872 errang er auch auf diesem Feld die führende Position im Revier. Erst in den 1920er-Jahren überließ der Lloyd dieses ihm zu kleinteilig gewordene Geschäft mittelständischen Unternehmern wie der Schreiber-Reederei in Bremen. Dagegen blieb die Schleppschifffahrt auf der Unterweser ein wichtiges, wenn auch stets in der Öffentlichkeit verkanntes Standbein des Lloyd. Handelte es sich zunächst um Radschlepper, so wurde ab 1866 der Schraubenantrieb in der Flotte eingeführt. *Die von einer eigenen Abteilung betreute Fluss- und Küstenflotte des NDL bestand aus überwiegend nach Sternbildern benannten Schleppdampfern zur Seeschiffsassistenz, einigen schnittigen Flussfahrgastschiffen (vor allem Raddampfern mit Tiernamen), Seebäderschiffen für den Dienst nach Helgoland und Wangerooge und Passagiertendern für die großen, im Weserstrom vor Bremerhaven liegenden Passagierschiffe des Lloyd. Nicht selten kombinierte man bei einem einzelnen Schiff diese Funk-*

tionen: Schlepper, die nebenbei Fahrgäste transportierten, waren bis zum Ersten Weltkrieg auch in anderen europäischen Fluss- und Hafenrevieren üblich. Schließlich darf eine Armada von über hundert zunächst aus Eisen, später aus Stahl gefertigten Schleppleichtern unter der NDL-Flagge nicht vergessen werden. Sie trugen nur eine Nummer und sorgten für den Weitertransport der Frachtgüter. Sie entstanden zunächst auf britischen, danach auf deutschen und holländischen Werften. Es gab mehrere Typen mit einer Länge zwischen 38 und 55 Metern und einer Tragfähigkeit zwischen 350 und 1000 tdw. Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass dieser damals moderne weil rationelle Schiffstyp die traditionellen Weserkähne entscheidend zurückgedrängt und schließlich zum Verschwinden gebracht hat.⁹⁶

In der Frühzeit des Lloyd trug der Geschäftsbereich Weserschiffahrt rund ein Zehntel bis Zwanzigstel des Gesamtgewinns (Tabelle 1). 1858 waren in der zuständigen Abteilung drei Angestellte und ein Lehrling, 1866 vier Angestellte (zeitübliche Bezeichnung: Commis) und zwei Lehrlinge beschäftigt, ferner stand dort noch ein Hafenskapitän auf der Gehaltsliste. Diese Steigerung dürfte nicht auf die Binnen-, sondern die Unterweserschiffahrt zurückzuführen sein. Ein im Mai 1864 eingestellter Mitarbeiter, der in der Lloydverwaltung für die Flussschiffahrt zuständig war, erhielt ein Jahresgehalt von 150 Talern, das bei entsprechender Führung bis 200 Taler erhöht werden konnte.⁹⁷

Als der NDL nach 1918 und noch einmal nach 1945 seiner großen Übersee- flotte verlustig ging, waren es vor allem die unscheinbaren Hafenbug-

Abteilung Weserschiffahrt			NDL Gesamt		
Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Gewinn	Gewinn	Dividende (%)
1864	186 800,02	169 208,43	17 591,31	280 150,13	5 + 5 SD
1865	203 023,70	174 867,48	28 156,22	372 285,10	5 + 10 SD
1866	232 554,64	209 888,41	22 666,23	522 698,19	5 + 15 SD
1867	259 268,36	238 102,43	21 165,65	520 118,46	5 + 15 SD
1868	265 880,13	228 643,18	37 236,67	388 275,68	5 + 5 SD
1869	254 221,07	231 433,38	22 787,41	655 713,15	5 + 11 SD
1870	310 248,65	233 547,26	76 701,39	207 990,28	5
1871	300 320,06	267 864,06	32 456,00	624 115,39	5 + 5 SD
1872	1 138 837,20	1 011 030,60	127 806,60	1 549 885,00	6 1/3
1873	248 236,40	49 139,20	199 097,20	552 626,50	4 1/4

Tabelle 1 Gesamtbilanz der Abteilung Weserschiffahrt des NDL in Relation zum Unternehmen 1864–1873 (bis 1871 in Talern, ab 1872 in Mark; SD = Superdividende). (Quelle: NDL 1857–1906 [wie Anm. 94])

sierschlepper, die der Reederei verblieben und jedes Mal einen Neuanfang ermöglichten. Als der Lloyd 1970 mit der 1847 gegründeten, bis dahin konkurrierenden HAPAG in Hamburg fusionierte, brachte die bremische Seite die Schlepperflotte mit ein, die fortan als Tochterfirma Hapag-Lloyd Transport & Service weitergeführt wurde.⁹⁸

Der ganze Betrieb auf der Oberweser hat sich dagegen recht ungünstig gestellt:

Die Oberweserschiffahrt des NDL 1857–1873

Am Vorabend des Eintritts des Lloyd in die Oberweserschiffahrt berichtete am 1. September 1856 der hannoversche Wasserbauinspektor Luttermann aus Hoya in einer Eingabe, bei der es um die Beschädigung von Uferbauwerken durch vorbeifahrende Dampfschiffe ging, über die allgemeinen Verhältnisse: *Auf der Bergfahrt schleppen die Remorqueure⁹⁹ in der Regel 3–4 beladene Güterschiffe, in einzelnen Fällen, bei höheren Wasserständen, unbeladen selbst bis 7 Stück hintereinander. Ihr Fortschreiten ist dann selbst bei Anwendung der vollen Kraft ihrer Maschinen gehemmt und langsam, der Wellenschlag daher gering. Auf der Thalfahrt hingegen, wobei das Schiff frei mit voller Geschwindigkeit sich fortbewegt, ersteigt die an den Ufern sich gewaltsam brechende Welle eine Höhe von 4–5 Fuß und darüber.¹⁰⁰*

An anderer Stelle wurde ausgeführt: *Erwähntermaßen findet der Dienst der Schleppschiffe statt nur für die Bergfahrt. Die Rückfahrt thalwärts nach Bremen macht das Schleppschiff nur um sich aufs Neue daselbst wieder vorzuspannen. Die Bergfahrt von Bremen bis nach Minden währt, den Umständen nach, 2 bis 3 Tage. Die Thalfahrt ist dagegen in 8 bis 10 Stunden gemacht.¹⁰¹ Zu den technischen Eigenschaften der Schlepper hieß es: Die drei größeren Remorqueure, deren regelmäßiger Dienst besteht im Schleppen der Güterschiffe von Bremen aufwärts bis nach Minden, halten die Länge von circa 150 Fuß, eine größte Breite beim Räderkasten von circa 38 Fuß und eine Maschinenfähigkeit von in maximo 180 Pferdekraft.¹⁰²*

Die Konkurrenzsituation zwischen den verschiedenen Gesellschaften wurde so dargestellt: *Hochbekanntlich hat die Dampfschiffahrt auf der Weser durch die im vorigen Jahre geschehene Einführung der regelmäßigen Dampfschleppschiffahrt sehr bedeutend an Umfang zugenommen. Es frequentiren jetzt den Strom nicht mehr wie früher allein die Passagierböte der s.g. vereinten Weserdampfschiffahrts-Gesellschaft WITTEKIND, WESER und BLÜCHER, sondern auch die größeren Remorqueure der zu Preussisch Minden domicilierten Weser-Schiffer-Gesellschaft – PRINZ ADALBERT und PRÄSIDENT PETERS – ferner die WERRA, als erstes Schiff einer aus Kaufleuten bestehenden Gesellschaft in Bremen und der KLEINE ROLAND, gehörend dem Schiffsherrn Rohlfz zu Minden. Beide genannten Gesellschaften sollen, dem*

Vernehmen nach, in neuester Zeit zu einer einzigen Compagnie sich vereinigt haben.¹⁰³

Der Inspektor wagte sich auch an eine Prognose der wirtschaftlichen Perspektiven und ließ dabei gleichzeitig seine wasserbaulichen Eigeninteressen einfließen: *Die Dampfschiffahrt auf der Weser ward ins Leben gerufen, weniger aus dem allgemeinen Bedürfnisse oder zum besten des Publicums, als zum Bestehen der Concurrrenz der Schiffahrt mit den Eisenbahnen oder zum Besten der Schiffer. Es boten hierzu die jetzige Theuerung, insbesondere die hohen Hafer-Preise und die daraus erwachsene 1½ bis 2 fache erhöhte Kostbarkeit des Pferdévorspanns bei unverändert gebliebenem Preise der Steinkohlen die Hand. Liegt aber in diesen Verhältnissen das Entstehen der Dampfschiffahrt begründet, so werden dieselben zweifelsohne auch über das Fortbestehen derselben künftig mit entscheiden müssen, daß schon jetzt, abgesehen von dem Nachtheile des Zeitverlustes, der Transport der befrachteten Güterschiffe mittels Dampfkraft um ein Bedeutendes höher zu stehen komme als mittels Pferdévorspann ist notorisch erwiesen. Daher erscheint es zweifelhaft, ob die Dampfschleppschiffahrt sich eines langen Lebens werde zu erfreuen haben. Inzwischen haben die Weserschiffer, welches fast sämmtlich Aktionäre sind der eingeführten Dampfschleppschiffahrt, sich verbindlich gemacht, 12 Jahre lang die Remorqueure zu dem Transport der Kaufmannsgüter mit ihren Frachtschiffen zu benutzen und sind in Folge dessen jetzt kaum die nötigen Pferde zum Vorspann zu bekommen; auch fordert endlich der auf der Weser versendete Bremer Kaufmann jetzt die Benutzung der Remorqueure vom Fracht-Schiffer. Und dieser Umstände wegen möchte auf ein Wiedereingehen der Dampfschleppschiffahrt auf der Weser vorerst nicht zu rechnen sein.*¹⁰⁴

Der technische Umbruch, der auf der Oberweser gerade stattfand und bei den Zeitgenossen gemischte Gefühle hervorrief, ist in diesem Bericht mit Händen zu greifen. In diesem Umfeld begann der Norddeutsche Lloyd sein Engagement weseraufwärts. In einem Rundschreiben vom Dezember 1856 über die Ziele des Unternehmens insgesamt hieß es unter dem Eindruck der Suspendierung der Weserzölle im gleichen Jahr überaus werbend und sehr optimistisch über die Oberweser: *Etwa 1200 Fahrzeuge gehen jährlich von Bremen mit Waaren stromaufwärts, für deren Bedienung 3 Dampfschlepper vorhanden sind. Die WERRA, eines derselben, fährt seit 14 Monaten, das Betriebscapital beträgt 30,000 Thaler, der erzielte Überschuss beläuft sich schon auf 7,500 Thlr. Auch die Gesellschaft dieses Botes soll mit dem Lloyd vereinigt, und sodann der Betrieb nach Maasgabe des Bedarfs erweitert werden. Die Weser, gegenwärtig in Deutschland der einzige von Flusszöllen ganz befreite deutsche Strom, wird hinfort eine der wichtigsten Verkehrs- und Verbindungsstrassen zwischen Bremen, Westphalen, Hessen, Thüringen und weiter ins Herz von Deutschland nach Bayern hin bilden, da sie nicht allein an Wohlfeilheit der Frachtsätze die concurrirenden Eisenbahnen*

*überholt, sondern auch in Betreff der Pünktlichkeit sehr häufig vor jenen den Vorzug verdient. Am Bremischen Eisenbahnhofe ist der Güterandrang so gross, dass die Expedition oft Tage, ja Wochen lang auf sich warten lässt, während die Städte an der Weser und deren Nebenflüssen ihre Güter von und nach Bremen auf dem Wasserwege immer in spätestens 2 bis 5 Tagen sicher ans Ziel befördert sehen können.*¹⁰⁵

Zunächst stand nur der von der Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser übernommene Dampfer WERRA zur Verfügung, der seinen Dienst am 15. Februar 1857 aufnahm, rein formal aber erst 1860 nach Auszahlung der früheren Aktionäre in den Besitz des Lloyd überging. Bestrebungen, im Sommer 1857 die Mindener Gesellschaft zu übernehmen, wurden von preußischer Seite vereitelt. Im Oktober 1857 übernahm der Lloyd die Vereinte Weser-Dampfschiffahrt in Hameln mitsamt dem Schiffspark. Die Verhandlungen waren kompliziert, und die Mindener Gesellschaft versuchte mitzubieten. Schließlich zahlte der Lloyd die Hamelner Aktionäre mit rund 30 700 Talern in Lloydaktien aus. Der Versuch eines Teils der Aktionäre, den Verkauf rückgängig zu machen, schlug fehl. Der seit einem Jahr amtierende Direktor Friedrich Stolz trat als Prokurist in die Dienste des NDL und wirkte dort bis 1871. Die Hamelner Dampfer begannen ihren Fahrdienst beim Lloyd im Frühjahr 1858.¹⁰⁶

Auch im Binnenland war die großformatig angelegte Gründungskonzeption des Lloyd nicht unbeachtet geblieben. Der 1851/52–1866 amtierende Generaldirektor des hannoverschen Eisenbahn- und Telegraphenwesens Friedrich Georg Hartmann (1802–1876) schrieb am 22. Juni 1857 seinem Innenministerium: *... der Lloyd will nicht allein die Herrschaft des Meeres, sondern auch diejenige über den wasserlosen Weserstrom in seine Hand nehmen.*¹⁰⁷ Die Zukunft sollte aber zeigen, dass auch für den Lloyd auf der Oberweser nicht alle Blütenträume reiften. Vielmehr deutete Hartmann die Schwierigkeiten der Flussschiffahrt realistisch an.

Von den fünf aus Hameln übernommenen Dampfern HERMANN, WITTEKIND, GERMANIA, BLÜCHER und WESER sind genauere Angaben überliefert. Die fünf Hamelner Schiffe waren wegen der beengten Fahrwasserverhältnisse als flachgehende Glatdeckschiffe ausgelegt. Dem Passagierverkehr dienten Kajüten und eine kleine Restauration. Die damaligen Niederdruckmaschinen unterschiedlichen Typs waren vor der Einführung der wesentlich ökonomischeren Mehrfachexpansionsmaschine nach 1870 nicht sehr energieeffizient. Verschiedene Maschinentypen mit einer Leistung zwischen 38 und 42 nPS zeugten in diesem Fall noch von einer vorantastenden und unausgereiften Maschinenteknik. Die Kessel mit relativ niedrigen Dampfdrücken befanden sich ebenfalls noch in der Entwicklung, auch wenn für den Oberweserraum zumindest nicht in dem Maß so fürchterliche Explosionsunfälle überliefert sind, wie sie zur gleichen Zeit auf Flüssen in den USA stattfanden.¹⁰⁸

Substantiellere technische Verbesserungen in der deutschen Binnenschiffahrt griffen erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an. Sie gingen aber nicht von der Oberweser aus, sondern von der Elbe, von wo aus die im Großraum Dresden ansässigen und innovativen Werften sowie das im anhaltinischen Roßlau ansässige Familienunternehmen Sachsenberg auch auf andere Flussreviere ausstrahlten und Neubauten dorthin lieferten.¹⁰⁹ Dagegen hielt sich der Radantrieb wegen der besonderen Eignung für flachgehende Schiffe auf den Flüssen noch weit ins 20. Jahrhundert, während er in der Seeschiffahrt bereits in den 1860er-Jahren den Rückzug antrat, sich allenfalls bei Hafenschleppern und Seebärdampfern teilweise noch bis zur Jahrhundertwende hielt. Wie die überwiegende Anzahl an Flussraddampfern auf der Weser waren auch diese fünf Schiffe mit einem Seitenradantrieb ausgerüstet. Der auf amerikanischen Flüssen weitverbreitete Heckradantrieb kam auf der Weser nur bei sehr wenigen Dampfern zur Anwendung. Die Geschwindigkeit der fünf Lloyd-Dampfer lag zwischen 15 und 17,5 Stundenkilometern. Um niedrige Brücken unterqueren zu können, waren die Schornsteine zum vorübergehenden Niederlegen ausgelegt, eine Vorrichtung, die für die gesamte mitteleuropäische Binnendampfschiffahrt auch in späteren Zeiten charakteristisch war.¹¹⁰ Von den fünf Schiffen war die in ALLER umgetaufte WESER mit den meisten technischen Schwächen

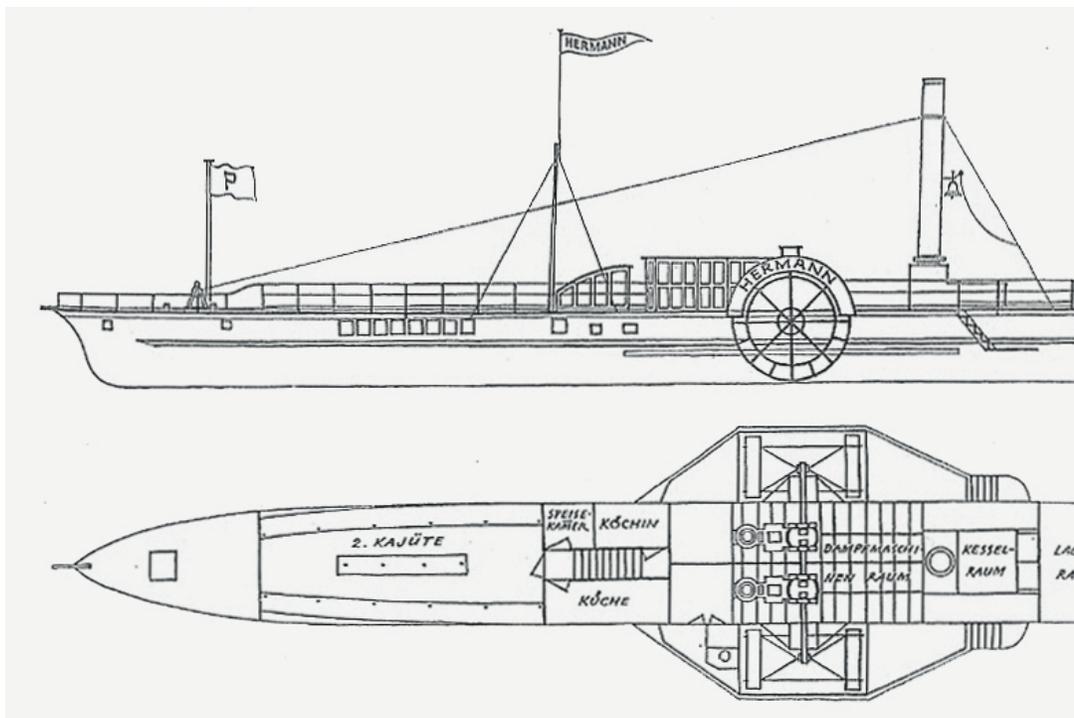
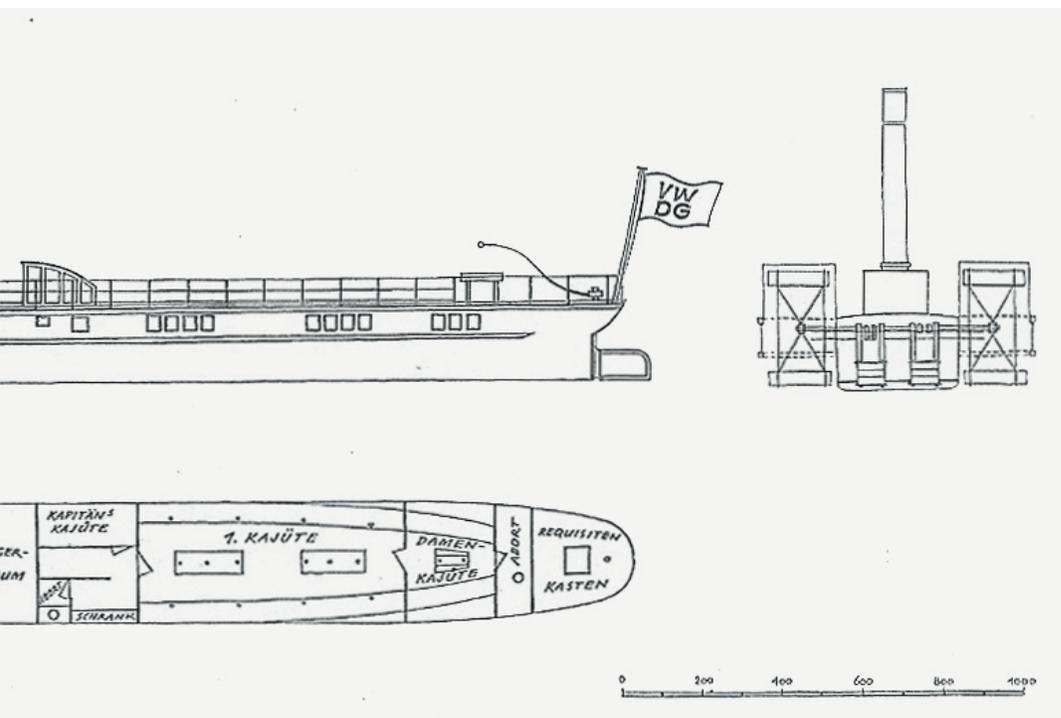


Abb. 7 Generalplan HERMANN. (Aus: Szymanski [wie Anm. 51], Abb. 56 [bearbeitet])

behaftet, weswegen der NDL den Dampfer bei der Übernahme nur mit 1000 Talern bewertet hatte und sich bereits drei Jahre später von ihm mit einem leichten finanziellen Verlust trennte.¹¹¹

Bereits Anfang 1857 hatte der in Entstehung begriffene Lloyd in London drei weitere eiserne Dampfer bestellt, *ein übereilter und verlustbringender Bauauftrag*¹¹², wie sich bald zeigen sollte. Sie wurden an der Themse so rasch fertiggestellt, dass sie bereits zum 1. Oktober desselben Jahres in Fahrt kamen. Ihre Namen HAMELN, CARLSHAFEN und MÜNDEN waren Programm und markierten das Fahrtgebiet, in dem der Lloyd Fuß fassen wollte. Dem Baupreis von 33 825 Talern pro Schiff folgten für den Lloyd noch weitere Ausrüstungskosten von rund 2000 Talern bei jedem Dampfer. Trotzdem sollten sich diese als eine Fehlinvestition erweisen. Schließlich schaffte der Lloyd ein Schwesterschiff der WERRA, die FULDA, an, die im Frühjahr 1858 ihren Betrieb aufnahm. Auch die Maschinenanlagen beider Schiffe waren identisch. Damit war der Flottenaufbau abgeschlossen. WERRA und FULDA verkehrten als Radschlepper zwischen Bremen und Minden, HAMELN zwischen Minden und Hameln, und oberhalb der Hamelner Schleuse, die aufgrund ihrer begrenzten Abmessungen die Oberweserschifffahrt praktisch teilte, CARLSHAFEN und MÜNDEN. Im Fahrgastdienst fuhren zwischen Hameln und Bremen ALLER, WESER und WITTEKIND, die bei Bedarf auch als



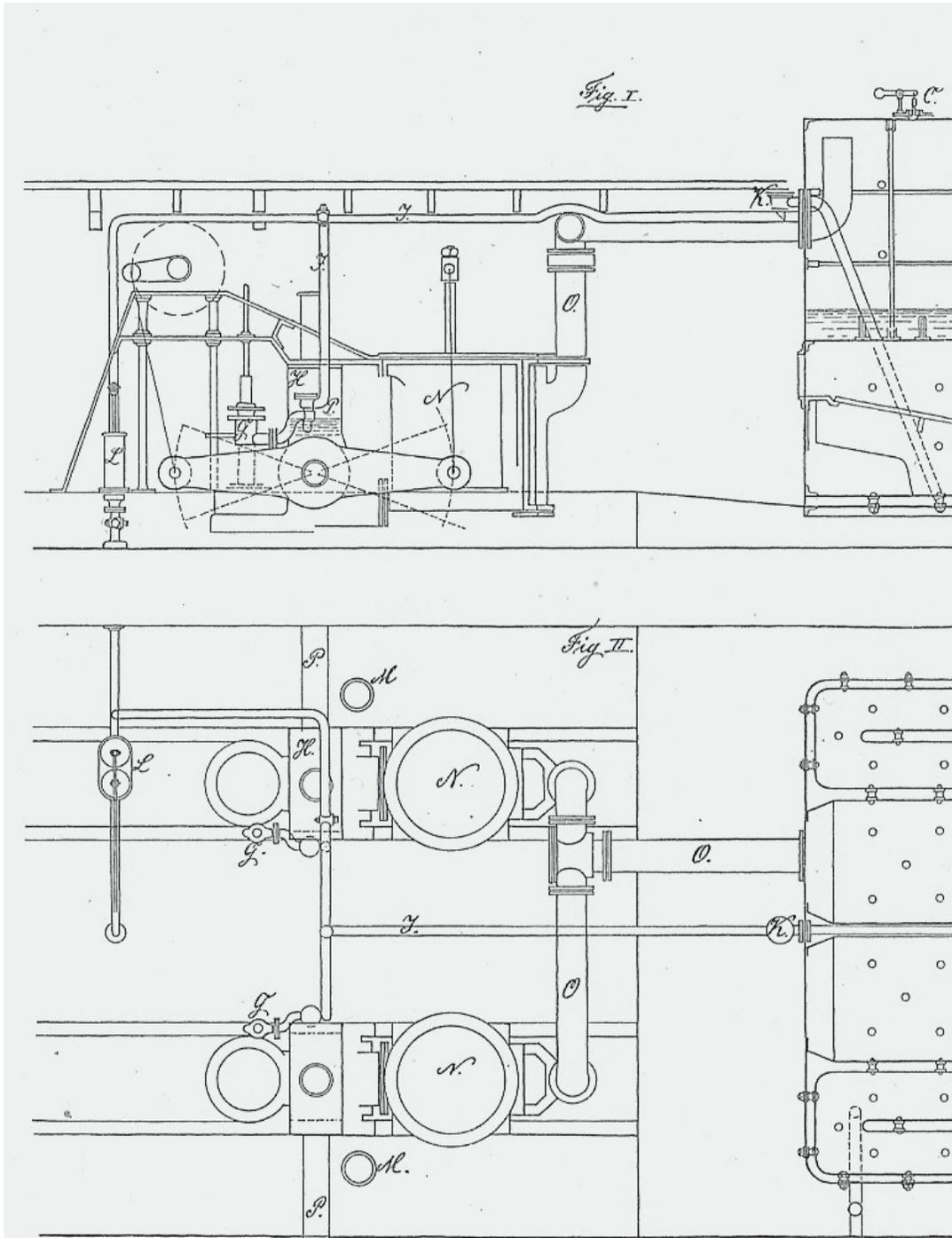
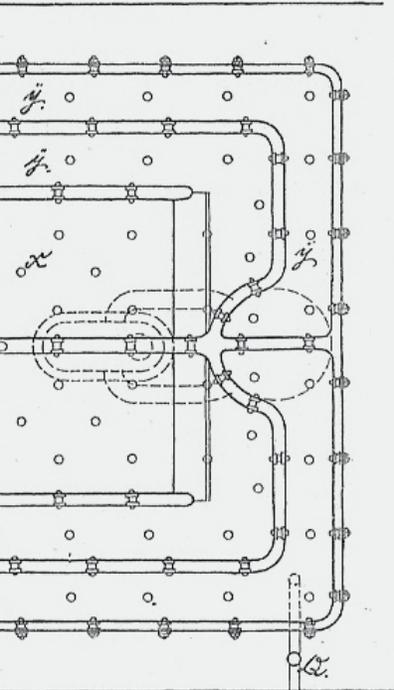
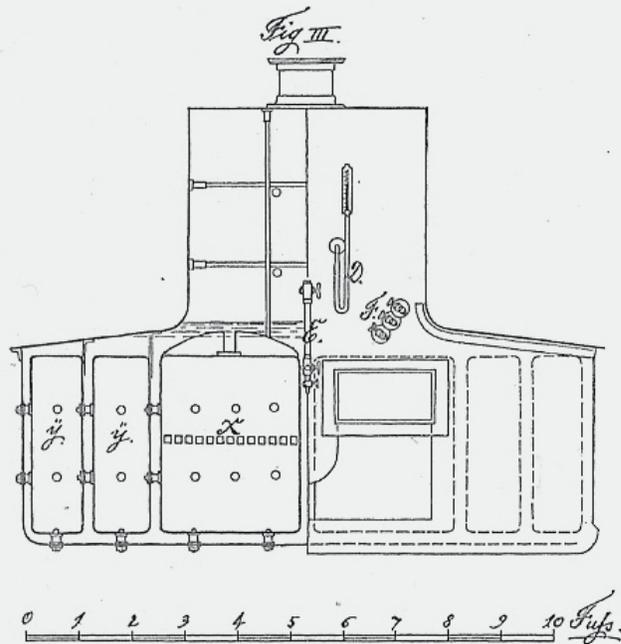
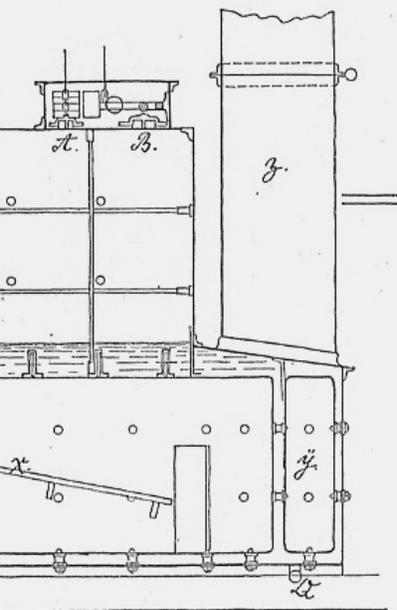


Abb. 8 Plan der Kessel- und Maschinenanlage der BLÜCHER, erbaut 1843/44 bei der Gutehoffnungshütte Sterkrade. (Aus: Szymanski [wie Anm. 51], Abb. 57)



ERBAUER : GUTEHOFFNUNGSHÜTTE STERKRADE
 BAUJAHR : 1844
 BAUART : SEITENHEBEL-MASCHINE
 LEISTUNG : 40 PS NOMINELL
 ARBEITSDRUCK : 0,58 kg / qcm
 LABYRINTHKESSEL : HEIZFLÄCHE 36,3 qm

A	ABBLASEVENTIL	L	HANDSPEISE PUMPE
B	SICHERHEITSVENTIL	M	(unklar)
C	BELÜFTUNGSVENTIL	N	ZYLINDER
D	MANOMETER	O	DAMPFLEITUNG
E	WASSERSTANDS GLAS	P	KÜHLWASSER LEITUNG
F	PROBIER HÄHN	Q	ENTLEERUNG
G	KESSEL SPEISE PUMPE	R-W	(fehlen)
H	KONDENSATOR	X	ROST
I	SPEISE WASSERLEITUNG	Y	FEUERZÜGE
K	RÜCKSCHLAG VENTIL	Z	SCHORNSTEIN



Abb. 9 HAMELN aufgeslippt beim Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd auf der Stephanikirchweide, Aquarell um 1859. (Focke-Museum, Bremen, Inv.-Nr. Bo641a)

Schleppdampfer eingesetzt wurden. Wie durchlässig die Geschäftsbereiche waren, sieht man an der vorübergehenden Verwendung von WITTEKIND auf der Unterweser, so 1858 zwischen Bremen und Brake.¹¹³

Am 10. April 1858 gab der Lloyd einen Fahrplan für die Oberweser heraus. Demnach legte an jedem Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag morgens um 7 Uhr ein Dampfer in Hannoversch Münden mit Ziel Hameln ab, ab Hameln nach Bremen montags, mittwochs und freitags um 4 Uhr in der Frühe. Stromaufwärts ging es ab Bremen nach Minden jeweils um 4 Uhr morgens am Mittwoch, Freitag und Sonntag, von Minden nach Hameln am Montag, Donnerstag und Samstag morgens um 7 Uhr, von Hameln nach Karlshafen morgens um 6 Uhr dienstags, donnerstags, freitags und sonntags und schließlich um 8 Uhr morgens von Karlshafen nach Hannoversch Münden jeweils Montag, Mittwoch, Freitag und Samstag. Also startete man mit einem vergleichsweise dicht geknüpften Fahrplan, der nicht zuletzt auf den Personenverkehr ausgerichtet war: *Auswanderer, Ziegelbrenner, Handwerksgelesen, Dienstboten, Soldaten (Gemeine), Flößer, Matrosen fahren [zu] bedeutend ermäßigten Preisen. Güterbeförderung findet von und nach allen im Fahrplan aufgeführten Tarifstationen statt.*¹¹⁴

Möglichst schnell musste sich der Lloyd um die grundlegende Infrastruktur für seine Oberweserschifffahrt kümmern. Am 7. April 1858 richtete die Direktion des Unternehmens an die bremische Convoydeputation einen Antrag zur Zuweisung eines geeigneten Liegeplatzes *zum ordnungsmäßigen Betrieb unserer Personen- und Schleppdampfschifffahrt auf der Oberweser*¹¹⁵, wobei die Reihenfolge in der Nennung ein Indiz für damals noch große Hoffnungen in das Fahrgastgeschäft darstellen könnte. Erwähnt wurden ... *fünf Dampfschiffe, vermittelt deren Fahrten von und nach Bre-*

men ausgeführt werden.¹¹⁶ Sie benötigten einen Liegeplatz zum Bunkern von Kohlen und für Ruhezeiten. Für die Dampfer sowie eine Kohlenhulk wurde Ende April ein Liegeplatz zwischen Altenwall und Osterdeich zugewiesen. Der Güterumschlag sowie das Zu- und Aussteigen der Passagiere hatte etwas stromabwärts bei der Großen Weserbrücke stattzufinden. Von der *Vermeidung von Conflicten mit anderen Dampfschiffahrtsgesellschaften*¹¹⁷ war seitens der bremischen Behörde auch die Rede.

Seit dem Aufkommen der von den Zeitgenossen als sehr neuartig empfundenen Dampfschiffahrt waren obrigkeitliche Verordnungen für den Fahrbetrieb ausgearbeitet worden. Den Anfang hatte 1844 das Königreich Hannover gemacht. Im gleichen Jahr waren Bremen, Hessen und Lippe, im Folgejahr Braunschweig diesem Beispiel gefolgt. Es ging vor allem um Ausweichregeln für sich begegnende Dampfschiffe. Diese vorläufigen Vorschriften waren Stückwerk und wurden durch einheitliche Bestimmungen in der Additionalakte zur Weserschiffahrtsakte vom September 1857 ersetzt, die auch die Lichterführung der Schiffe festlegten.¹¹⁸

Der Lloyd zog für seine eigene Flotte nach und regelte frühzeitig den Bordbetrieb. Eine undatierte, vermutlich aber aus der Anfangszeit stammende »Instruction für die Maschinisten der Fluß-Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd« verpflichtete die Maschinisten zur gewissenhaften Pflege einer als kompliziert und wohl auch als anfällig angesehenen Technik. Am 26. März 1858 wurde ein »Regulativ für den Dampf-Schiffahrtsbetrieb auf der Oberweser« erlassen, das auch eine nach Berg- und Talfahrt unterteilte sowie nach allen möglichen Zielorten gestaffelte Frachttarifordnung beinhaltete. Das umfangreiche Regelwerk war in fünf Teile gegliedert, die allgemeine Bestimmungen sowie die Beförderungen von Fahrgästen, Reisegepäck, Vieh und Gütern betrafen.¹¹⁹

Den Zeitgenossen war anscheinend bewusst, dass sich die Flussschiffahrt des NDL in einem allmählich zusammenwachsenden Wirtschaftsraum abspielte. Als es um die mögliche Besteuerung der Lloydflotte im preußischen Minden ging, schrieb der bremische Senator Georg Wilhelm Albers in einem Brief am 16. Februar 1858: *Nach meiner Auffassung muß die durch die Wiener Congreßacte, Bundesbeschluß und Weserschiffahrtsacte garantierte freie Schiffahrt auf der Weser, wenn sie irgend eine practische Bedeutung haben soll, das Recht involviren, frei und unbehindert den Transport von Personen und Waaren zwischen den einzelnen Weserplätzen zu vermitteln, ohne Besteuerung des Gewerbs in irgendeinem anderen Weseruferstaate, als in dem, in welchem der Schiffer domicilirt.*¹²⁰ Über die Frachten finden sich in den Quellen kaum Angaben, doch dürfte die vorherrschende landwirtschaftliche und kleingewerbliche Struktur des Unterweserraums maßgeblich die Zusammensetzung der Ladungen bestimmt haben und der bereits eingangs zitierten Aufzählung von 1900 entsprechen. Flussaufwärts fanden überseeische, über Bremen eingeführte Importgüter ihren Weg in

das Oberwesergebiet.¹²¹ Frühzeitig bemühte sich der Lloyd um lokale Agenten, so etwa in Karlshafen: *Zudem unterhielt der Norddeutsche Lloyd hier ab 1857 eine eigene Agentur (Kaufmann Merle), um die Zusammenarbeit von Bahn und Schiff möglichst zu erleichtern.*¹²² Der NDL konnte bei der Bahn Ausnahmetarife für Sendungen ab Karlshafen bis Basel und Friedrichshafen sowie für die Werrabahn bis Nürnberg und München erwirken. Ein Aufschwung im Güterumschlag Karlshafens war die Folge, wobei mehr Schiffsloadungen ankamen als abgingen.¹²³

Im Gegensatz zur Unterweser setzte der Lloyd weseraufwärts keine eigenen Schleppkähne ein, was von vornherein auch nicht vorgesehen war. Schleppschiffahrt und Befrachtung waren die Aufgabenfelder, in denen sich der NDL weseraufwärts engagieren wollte.¹²⁴ Allerdings taucht in den Bilanzen des Lloyd in bescheidenem Umfang bis 1863 eine *Segelschiffahrt auf der Oberweser*¹²⁵ auf. Hierbei dürfte es sich um einige wenige besegelte Weserkähne gehandelt haben, die in keiner Flottenliste aufgeführt wurden, weil sie für das Unternehmen ohne große Bedeutung waren. Eine entsprechende Verbindung zwischen Bremen und Karlshafen wurde im April 1858 vom Lloyd inseriert.¹²⁶

Die bereits beschriebenen und vergleichsweise archaischen Verhältnisse auf der Oberweser unterschieden sich grundlegend von denen auf der Unterweser, wo, wie erwähnt, die standardisierten Lloydkähne im Zeichen einsetzender industrieller Rationalisierung die lokale Frachtschiffahrt grundlegend umgestalteten. Nicht umsonst hat der bremische Historiker und Archivdirektor Karl H. Schwebel (1913–1992) diese Leichterflotte einmal als *Verlängerung des Seeschiffes*¹²⁷ charakterisiert. Dagegen blieben die Kahn-schiffer auf der Oberweser zwar autonom, gerieten aber immer mehr in Abhängigkeit zu den Schleppdampferreedereien.¹²⁸ Diese Verhältnisse wurden wohl von Anfang an und in den nachfolgenden Jahrzehnten als einseitig und drückend empfunden: *In kaum einem Wirtschaftszweig brach die Kluft zwischen kleingewerblicher Privatstruktur und großen Kapitalgesellschaften so kraß auf wie in der Binnenschiffahrt.*¹²⁹

Die Binnenschiffahrt des NDL hatte im Gründungsjahr einen schlechten Start, was mit den schwierigen Wasserständen flussaufwärts zusammenhing, denn bereits im Juni 1857 mussten alle Fahrten dorthin eingestellt werden. Das schlug sich prompt im Zahlenwerk nieder. Während man auf der Unterweser, der Wesermündung und in der Fahrt zu den Seebädern Gewinne gemacht hatte, schrieb man auf der Oberweser sogleich rote Zahlen (Tabelle 2).

Der Geschäftsbericht befürchtete Ähnliches für 1858, versuchte den Aktionären gegenüber wenigstens nach einem Strohalm zu greifen: *... wie Sie aus dem Rechnungsabschlusse ersehen, bedarf es nur einer unbedeutenden Besserung, um wenigstens einen Verlust zu vermeiden.*¹³⁰ Vermutlich aus diesem Grund begann am 10. April 1858 die Personenschiffahrt ab Hameln,

Geschäftsbereich	Einnahmen	Ausgaben	Gewinn/Verlust
Schleppschiffahrt in der Wesermündung	19 951,48	14 280,51	5 670,69 (2)
Schleppschiffahrt auf der Unterweser	41 064,46	25 807,24	15 257,22
Passagierfahrt auf der Unterweser, Hunte und nach Norderney	60 544,43	34 927,17	25 617,26
Schleppschiffahrt auf der Oberweser	5 992,61	7 181,03	-1 188,14 (3)
Reingewinn Weser- schiffahrt insgesamt (1)			44 715,58

Tabelle 2 Gewinne/Verluste der einzelnen Geschäftsbereiche der Weserschiffahrt des NDL 1857 (in Talern). (Quelle: NDL 1857–1906 [wie Anm. 94], BGV 27.04.1858)

(1) Nach Abzug Verwaltungskosten (641,45 Taler).

(2) Sic! Eigene Gegenrechnung ergab 5670,97 Taler.

(3) Sic! Eigene Gegenrechnung ergab -1188,42 Taler.

die auch in den Folgejahren, meist ab März, betrieben wurde, doch in den Sommermonaten häufig wegen zu niedriger Wasserstände eingestellt werden musste. HERMANN und GERMANIA wurden in diesem Dienst eingesetzt.¹³¹

Eine durchgreifende Besserung der Geschäftslage ließ 1858 jedoch auf sich warten: *Die Flussschiffahrt litt ebenso unter dem gesunkenen Verkehr und konnte nicht so schwunghaft betrieben werden wie sonst; mehr aber noch als dieses hat sie unter dem ganz unerhörten Wassermangel gelitten, der das ganze Jahr hindurch anhielt und der sie während eines grossen Teils desselben oberhalb Bremen gänzlich verhinderte und unterhalb Bremen sehr erschwerte. Der Gewinn bei der Schiffahrt unterhalb wird ungefähr durch den Verlust bei der Schiffahrt oberhalb Bremen absorbiert.*¹³² Die Dampfer- und Leichterflotte auf der Unterweser konnte immerhin im Fahrgastverkehr Einnahmen von 10 344,09 in der Schleppschiffahrt von 5 248,33 und gesamt 15 592,42 Talern vorweisen.¹³³ Bei diesen Proportionen spielten ganz sicherlich die allgemeinen Verkehrsverhältnisse vor der Eröffnung der »Geestebahn« Bremen – Bremerhaven (1862) eine Rolle.

Im Vergleich zu dieser florierenden wie lebenswichtigen Verbindung zwischen diesen beiden Unterweserstädten war die Binnenfahrt des NDL flussaufwärts unversehens zum Sorgenkind geworden. Wohl deswegen schloss am 10. Januar 1859 der NDL einen Schlepp- und Befrachtungsvertrag mit insgesamt 37 Schiffern ab, die zwischen Hannoversch Münden und Bremen ansässig waren, wobei Mindener Schiffer fehlten. Der Vertrag sah eine regelmäßige Fahrt zwischen Bremen, Hameln und Hannoversch Münden vor,

die Befrachtung durch den Lloyd und die Verpflichtung, sich nur von der bremischen, keinesfalls aber von der Mindener Reederei schleppen zu lassen. Bereits am 21. November desselben Jahres wurde der Vertrag abgeändert und mit 42 Schiffen neu abgeschlossen. Der Hintergrund hierfür war eine Kontroverse zwischen Bremen und Preußen, inwieweit der Vertrag entsprechend der Additionalakte vom September 1857 (Artikel XIII) gegenüber der Obrigkeit melde- und genehmigungspflichtig sei. Diese Auseinandersetzung zog sich vom März 1859 bis Juni 1860 hin, doch im gleichen Jahr wurden diese Vereinbarungen wieder gelöst.¹³⁴

Immerhin hatte man aber im späten Winter 1859 etwas Hoffnung geschöpft: *Die Flussschifffahrt nach oben ist in vollem Gange und am 12. dieses Monats der erste direkte Schleppzug von hier ganz nach Münden hinauf abgegangen, welches im verflossenen Jahre nicht zu erreichen war.*¹³⁵ Zwei Monate später hieß es etwas ausführlicher: *... der Schleppdienst auf der Oberweser ist vollkommen hergestellt; nachdem die Schleppdampfschiffe HAMELN, CARLSHAFEN, MÜNDEN einige Aenderungen auf Kosten des Erbauers erhalten haben, entsprechen sie den Verpflichtungen des Kontrakts und bietet nur die Anschaffung guter Kohlen einige Schwierigkeit, die jedoch zu überwinden sein wird.*¹³⁶ Doch bei diesen günstigen Wasserständen handelte es sich um die Auswirkungen der Schneeschmelze und des Frühjahrshochwassers, die schnell wieder dahin waren. Im Frühjahr 1860 musste man über das Vorjahr sehr ernüchternd bilanzieren: *... der wiederum im vorigen Jahre eintretende niedrige Wasserstand der Weser, der die Flussschifffahrt sehr erschwerte und oberhalb Bremen während eines grossen Teils desselben gänzlich verhinderte ...*¹³⁷ Nur einen schwachen Trost bedeutete die Tatsache, dass in jenem Jahr auch auf der damals noch sehr seichten Unterweser die Fahrwasserverhältnisse ebenfalls schwierig waren.¹³⁸

Dieser Verkehrsausfall dauerte mehrere Monate und führte bereits jetzt zu einer deutlichen Einschränkung des Engagements auf der Oberweser, denn von nun an wollte der Lloyd Hannoversch Münden im Schleppdienst nicht mehr anlaufen, während der Fahrgastverkehr dorthin in den Folgejahren dagegen beibehalten wurde: *Diese Verhältnisse, sowie die entschiedene Abneigung der die Oberweser befahrenden Schiffer, ihre Fahrzeuge von Minden bergwärts durch Dampfschlepper remorquieren zu lassen, endlich die grossen Verluste, welche auch im vergangenen Jahre die Abrechnung dieses Geschäftszweiges aufweist, haben uns bewogen, den Schleppdienst künftig nur durch die beiden Dampfer WERRA und FULDA versehen zu lassen, denselben auf die Strecke von Bremen nach Minden zu beschränken und nur gelegentlich bis nach Hameln auszudehnen. Eine Vereinbarung mit einer Anzahl Schiffer trägt wesentlich dazu bei, diesen Dampfschiffen eine genügende Beschäftigung zu sichern. Die drei Böte HAMELN, CARLSHAFEN, MÜNDEN werden wir zu verkaufen trachten und sind bereits Unterhandlungen dieserhalb angeknüpft; die Passagierfahrt, welche nur bei langandauerndem*

*guten Wasserstände Aussicht auf einen kleinen Gewinn lässt, wird in diesem Jahre nur durch zwei Schiffe unterhalten werden.*¹³⁹ Es hätte sich aber angeboten, jenseits des kurzlebigen Abkommens von 1859/60 intensiver um die Kahnschiffer als eine unverzichtbare Geschäftsklientel zu werben, doch der schlechte Start mit roten Zahlen dürfte den Lloyd nicht motiviert haben, sich um die Details eines nicht gerade aussichtsreichen und kleinteiligen Geschäfts zu kümmern.

Hier zeigten sich bereits frühzeitig die Prioritäten durch völlig andere Schwerpunkte in der wesentlich wichtigeren Überseeschifffahrt. Auch hier erlebte der Lloyd keinen einfachen Einstieg. Anlaufschwierigkeiten im Englanddienst, vor allem aber Havarien von zwei der vier zunächst beschafften Transatlantikdampfer sowie eine 1857 von den USA ausgehende Weltwirtschaftskrise trieben den Lloyd zunächst in die roten Zahlen, bis 1860 endlich ein Gewinn erzielt werden konnte.¹⁴⁰

Episode blieb eine Beschwerde der hannoverschen Regierung vom 8. Juni 1859 an den bremischen Staat über angeblich zu schnelles Fahren der Weserdampfschiffe, dass eine in einer Ergänzung (Art. 14) zur Weserschifffahrtsakte enthaltene Geschwindigkeitsbegrenzung *zum größten Nachtheile der Ufer und Uferwerke nicht eingehalten, daß vom Ufer zugerufene Warnungen nicht beachtet und selbst mit Hohn erwidert werden.*¹⁴¹ Als Gegenmaßnahme drohte man mit der *Einrichtung einer Begleitung der Dampfschiffe durch Begleitpersonen.*¹⁴² Im Zeitalter noch vergleichsweise kleiner Behördenapparate wirkte dies viel zu aufwendig und praxisfern. Von den bremischen Stellen in dieser Frage angegangen, verwies H.H. Meier auf die hauseigenen Instruktionen. Die Antwort des Bremer Senats vom März 1860 verwies auf die Unzweckmäßigkeit der hannoverschen Drohung, so dass diese Angelegenheit im Sande verlief.¹⁴³ Doch nicht viel später sollte dieses Problem wieder auf die Tagesordnung gelangen.

Als die Lloydführung 1860 für das Unternehmen in seiner Gesamtheit finanziell Licht am Ende des Tunnels erblickte, rumorte es im Binnenland, denn am 1. März 1860 setzten sieben Aktionäre aus Minden eine Eingabe auf, die sich auf die allgemeine Geschäftspolitik bezog und Nervosität und ausbreitendes Misstrauen in Aktionärskreisen gegenüber der Unternehmensleitung ausdrückte. Auch zur Oberweserschifffahrt wurde eine kritische Frage gestellt: *... warum sind die Offerten der Mindener Dampfschiffahrts-Gesellschaft wegen Vereinbarung höherer Schlepplöhne und Erzielung besserer Rentabilität der Fahrten bisher beharrlich abgelehnt worden?*¹⁴⁴

Bei dieser Reederei handelte es sich um die bereits mehrfach erwähnte, 1852 in Minden gegründete Weser-Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die ebenfalls einen Schleppdienst zwischen Bremen und Minden versah, in Bremen selbst auch durch einen Agenten vertreten war, sich übrigens kurz nach dem NDJ im Juni 1858 um einen bremischen Liegeplatz bemüht hatte und von der Lloydführung als Konkurrenz im Passagiergeschäft ange-

sehen wurde.¹⁴⁵ Dagegen existierte im Schleppdienst ein Vertrag, den die Mindener mit der Vorgängergesellschaft des NDL, der Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser, am 12. Dezember 1856 abgeschlossen hatten, der relativ niedrige Schlepplöhne beinhaltete und für beide Seiten in der Profitabilität unbefriedigend war.¹⁴⁶

Am 10. April 1860 antwortete der Verwaltungsrat unter Federführung von H.H. Meier: *... wir sind auf eine entschiedene Weise darin vorgegangen, uns von denjenigen Teilen des Geschäfts, die sich ungünstig gestalteten, loszusagen, selbst wenn eine Besserung noch im Bereiche der Möglichkeit lag, indes höchst wahrscheinlich einem Aufschwunge unseres Geschäfts hindernd in den Weg treten würden. So haben wir [...] den Schleppdienst oberhalb Minden eingestellt und den Dampfschiffahrtsbetrieb daselbst eingeschränkt, weil diese Zweige bis dahin schwere Verluste gebracht haben. [...]*

Die Schleppdampfschiffe CARLSHAFEN und MÜNDEN sind bereits zum Verkauf bei dem hohen Wasser von Hameln diesseits der Schleuse gebracht, obgleich die Aufrechterhaltung dieses Schleppdienstes sehr im Interesse des bremischen Handels liegt; der Verwaltungsrat hat es aber nicht gegen die Aktionäre verantworten zu können geglaubt, diesen Dienst fortzusetzen, wie denn überhaupt es die grösste Kurzsichtigkeit verraten würde, wenn man die Interessen des Bremer Handels von denen der Aktionäre trennen wollte, denn nur dadurch, dass das Interesse der Aktionäre gefördert wird, kann die Fortdauer des Instituts gesichert werden, welche in der Tat dem Verwaltungsrat von dem grössten Interesse für den bremischen Handel erscheint. [...]

Bei Beginn unseres Betriebes hat sich der Verwaltungsrat die grösste Mühe gegeben, eine Verständigung mit der Mindener Gesellschaft herbeizuführen; unser Vorsitzender ist persönlich nach Minden gewesen, um mit den Vorsitzenden der Mindener Gesellschaft, Herrn Oberregierungsrat Klingholz und Herrn Direktor Krüger eine Verständigung, welche so sehr im Interesse beider Gesellschaften liegt, herbeizuführen; mündlich hatte man sich geeinigt, und wie gegenseitig verabredetermassen ein Kontraktentwurf eingeschickt werden sollte, kam statt eines Kontraktentwurfs der Mindener Gesellschaft die Aufforderung an den Lloyd, er möge mit seinen Schiffen unterhalb Bremen bleiben. Seit der Zeit hat eine lebhaft und zum Teil seitens der Mindener Gesellschaft feindselige Konkurrenz stattgefunden, bis im Dezember v.J. ein Antrag auf eine Einigung wegen Erhöhung der Schlepplöhne von Bremen nach Minden von der Mindener Gesellschaft gemacht wurde, worauf für dieses Jahr einzugehen ein eben vorher abgeschlossener Vertrag mit verschiedenen Schiffen uns hinderte; also gerade das Gegenteil von einer beharrlichen Weigerung des Lloyd hat stattgefunden und ist die Darstellung des Berichtes des Direktors Krüger in der General-Versammlung der Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft nicht wahrheitsgetreu.¹⁴⁷

Die Lage beruhigte sich, weil durch diese Antwort die Bedenken der Aktionäre zerstreut werden konnten.¹⁴⁸

Ebenfalls 1860 hellten sich die Verhältnisse in der Flussschifffahrt auf, denn im Gegensatz zu den vergangenen Jahren waren die Wasserstände so befriedigend, dass man rentabel arbeiten konnte. Auch mit den Mindenern hatte man das Kriegsbeil begraben: *Mit der Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Minden haben wir uns endlich geeinigt, demgemäss beide Gesellschaften gleiche Schlepplöhne erheben und die Beförderung der Schleppzüge Zug um Zug erfolgt. Wir dürfen hoffen, dadurch die Unzuträglichkeiten beseitigt zu haben, die in der bis dahin bestandenen Konkurrenz ihren Ursprung haben.*¹⁴⁹ Das Abkommen sah eine Erhöhung des Schlepplohns von 1¼ Silber Groschen auf 3 Zentner Fracht auf 2½ Silber Groschen sowie Abmachungen über die Abfertigung in Bremen vor.¹⁵⁰ Es dürfte trotz aller weiter wirksamer Friktionen zu einer verbesserten Einnahmesituation in den folgenden Jahren beigetragen haben. Die Vermittlung von Frachten übernahm zwischen Bremen und Hameln die bremische Firma Rolff jun. & Mann, weiter stromaufwärts der Lloyd selbst.¹⁵¹

Im Juli 1861 kam das Problem überhöhter Geschwindigkeit der Schleppdampfschiffe erneut hoch. Wie 1856 kamen die Beschwerden wiederum aus Hoya, ebenso forderten die hannoverschen Behörden die aufwendige Einschiffung von Kontrollbeamten an Bord der Dampfschiffe und arbeiteten sogar schon ein Regulativ aus elf Paragraphen aus, das den anderen ausschlaggebenden Weseranrainerstaaten Preußen, Bremen und Braunschweig zugeleitet wurde. Auch der Lloyd erhielt Kenntnis. Der von 1860–1873 amtierende bremische Wasserbaudirektor Friedrich Rudolph Theodor Berg (1823–1883) argumentierte in einem ausführlichen Gutachten vom 17. November 1861 gegen den hannoverschen Plan: *Auch scheint mir die ganze Controle der Geschwindigkeit der stromaufwärts fahrenden Schiffe eine durchaus überflüssige Maaßregel zu sein, wovon sich Ew. Hochwohlgebornen durch Lesung der von der Direction des Norddeutschen Lloyd für die Capitaine der Oberweser-Dampfschiffe erlassenen bestimmten Instruction, die, wie ich Sie versichern kann, stricte innegehalten wird, überzeugen können.*¹⁵² Diese schrieben vor, bei der Fahrt talwärts nur die Hälfte der verfügbaren Maschinenleistung in Anspruch zu nehmen, solange nicht eine besondere Situation eine höhere Fahrtstufe zur Sicherheit des Schiffes erzwang. Berg setzte hinzu: *Wenn die Capitaine des Lloyd diese Instruction innehalten, woran wohl nicht zu zweifeln sein dürfte, so scheint der Uebelstand damit gehoben und der Begleitmann überflüssig zu werden, wollen die Capitaine diese Instruction indessen einmal nicht befolgen, so werden sie sich auch dem Begleitmann nicht fügen und den letzteren leicht zu täuschen wissen.*¹⁵³

Abgesehen von sachlichen Erwägungen über die zweifelhafte Praktikabilität des hannoverschen Ansinnens sprach aus diesen Ausführungen ein solides Vertrauen in die Kompetenz der Schiffsführungen des Lloyd, dessen Nimbus in der ohnehin merkantil orientierten Hansestadt Bremen sich damals all-

mählich aufbaute. Ein nachfolgendes Gutachten des NDL vom 25. November wies die einschlägigen Vorwürfe einer alleinigen Urheberschaft der Dampfer für die Uferbeschädigungen zurück und stellte sich – nicht überraschend – gegen die Mitnahme von Fahrtaufsehern. In einem undatierten Brief legte H.H. Meier in dieser Frage selbst noch einmal nach. Es erscheint nicht weiter verwunderlich, dass daraufhin diese Angelegenheit im Sande verlief, jedenfalls bricht die bremische Aktenüberlieferung hierzu ab.¹⁵⁴

Der Gemeinschaftsdienst beider Reedereien in Bremen und Minden musste im gleichen Jahr 1861 einen Abschwung hinnehmen: *Das Geschäft auf der Oberweser ist nicht so umfangreich gewesen, um stets genügend Beschäftigung für unsere Dampfschiffe, die regelmässig mit denen der Mindener Gesellschaft den Dienst versahen, zu bieten.*¹⁵⁵ Aufgrund besserer Wasserstände gestalteten sich die Verhältnisse im Folgejahr freundlicher: *Befriedigend ist dagegen die Passagierfahrt auf der Oberweser, deren Frequenz bei der durch den günstigen Wasserstand ermöglichten Regelmässigkeit der Fahrten sich gehoben hat, sodass wir es zweckmässig finden, in diesem Jahre versuchsweise auch mit den Schleppböten, soweit deren Dienst es zulässt, Passagiere zu befördern. Die Schleppschiffahrt auf der Oberweser weist eine erfreuliche Mehreinnahme auf, die jedoch durch eine bedeutende Reparatur an der FULDA insoweit absorbiert wurde, dass nur ein Ueberschuss von 2,340 Talern 65 Groten verblieb. Die mit der Mindener Dampfschiffahrts-Gesellschaft getroffene Vereinbarung ist dem geregelten Betriebe dieses Geschäftszweiges sehr förderlich gewesen.*¹⁵⁶

1863 war es mit der Glückssträhne im Geschäft wieder vorbei. Wegen niedrigen Wasserstands musste die Oberweserschiffahrt ganz eingestellt werden, auch auf der Unterweser war die Auslastung ungünstig.¹⁵⁷ Dabei hatte der Lloyd im Februar 1863 auch für diese Saison einen ausgeklügelten Passagierfahrplan ausgearbeitet, der zwar Makulatur wurde, auf den aber doch gesondert einzugehen ist, weil er vermutlich dem Verkehrsaufkommen in den Jahren davor und danach in etwa entsprach und wiederum, ähnlich wie der Fahrplan von 1858, die damalige Bedeutung der Personenschiffahrt belegt. Für die Frühjahrsperiode (1. März bis 11. April) waren von Bremen nach Minden und von Minden nach Hameln jeweils zwei, von Hameln nach Karlshafen zwei wöchentliche Abfahrten und von Karlshafen nach Hannoversch Münden eine Abfahrt in der Woche vorgesehen. In umgekehrter Richtung gab es von Münden bis Hameln eine, von Karlshafen nach Hameln drei und von Hameln bis Bremen zwei wöchentliche Abfahrten. Der Sommerfahrplan (12. April bis 29. August) war stromaufwärts zwischen Bremen und Hameln identisch, von dort aus gingen drei wöchentliche Abfahrten nach Karlshafen und Hannoversch Münden. Stromabwärts waren die Abfahrten in gleicher Weise wie im Frühjahr angesetzt. Die Herbstperiode (30. August bis 14. November) war dagegen etwas ausgedünnter. Von Bremen nach Stolzenau sowie von dort aus nach Hameln wurden im August eine, im Septem-

ber sechs, im Oktober sieben und im November drei Abfahrten angeboten. Von Hameln nach Karlshafen gab es drei wöchentliche Fahrten, von Karlshafen nach Hannoversch Münden eine Flusspassage. In gleicher Frequenz lag das Angebot zwischen Hannoversch Münden und Karlshafen nach Hameln, von dort nach Minden und von Minden nach Bremen. Im März wurden noch wöchentlich zwei Passagierfahrten von Minden nach Bremen durch die beiden Lloyd-Schleppdampfer WERRA und FULDA sowie zusätzlich die beiden Mindener Schiffe PRINZ ADALBERT und PRÄSIDENT PETERS angeboten, soweit der Schleppdienst es zuließ. Die Beförderung der Fahrgäste erfolgte in zwei Klassen, zumindest zwischen Hannoversch Münden und Hameln waren die Fahrpreise nach Entfernung gestaffelt. Der Fahrpreis für die weiteste Entfernung (Hannoversch Münden nach Hameln) betrug 60 Silbergroschen in der ersten Klasse und 40 in der zweiten.¹⁵⁸

Dieser Fahrplan offenbart, dass trotz der Eisenbahn damals noch ein Verkehrsbedürfnis für den Fahrgasttransport auf der Oberweser existierte. Das galt im Großen und Ganzen damals noch für weite Teile der deutschen Binnenschiffahrt: *Während des Aufbaus des Eisenbahnnetzes erfüllte die Personenschiffahrt noch eine beachtliche Funktion für den Personenverkehr. Der Dampfer war zwar ein langsames, aber bequemes Verkehrsmittel für Güter und auch für Reisende. Mit der wachsenden Netzdichte der Eisenbahn aber verlor die Binnenschiffahrt gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Rolle als Verkehrsträger für den Fernreiseverkehr ...*¹⁵⁹ Der Schwerpunkt lag eindeutig auf der landschaftlich reizvollen Strecke stromaufwärts von Minden, doch der Fahrplan bis in den November, bis man allmählich mit dem Eis zu rechnen hatte, offenbart, dass nicht nur der aufkeimende Tourismus, sondern auch andere Reisende mit profanen Transportbedürfnissen, wie etwa Auswanderer¹⁶⁰, die Schiffe des Lloyd in Anspruch nahmen.

Für 1864 präsentierte man eine gemischte Bilanz: *Auch die Schleppschiffahrt auf der Oberweser hat ein sehr ungünstiges Ergebnis geliefert; namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres war der Schiffsverkehrsverkehr so gering, dass derselbe nur für ein Schleppboot unserer und eins der Mindener Gesellschaft, mit welcher ein desfallsiges Vertragsverhältnis noch fortbesteht, kaum genügende Beschäftigung bot.*

*Die Passagierfahrt auf der Oberweser zeigt ein befriedigendes Resultat; in diesem Lokalverkehr bleiben die Verhältnisse des grossen Verkehrslebens von geringerem Einfluss.*¹⁶¹ Beachtlich war wiederum die Hervorhebung der Passagierbeförderung im Verhältnis zur Flussschleppschiffahrt. Die Aufsicht über den Fahrgastverkehr übte von 1857–1873 der Lloydagent Wilhelm Lampe (1831–1920) in Hameln aus, der als Essigfabrikant zu den angesehenen Bürgern der Stadt zählte und dessen am Markt gelegenes Haus, ein traufständiger Fachwerkbau (1770), noch heute erhalten ist.¹⁶² Der Ausflugsverkehr als Teil der touristischen Erschließung des Weserberglands lag zwar noch in den Anfängen, doch vermutlich betrieb der Lloyd unter dem

Einfluss Lampes schon damals einige Werbung hierfür.¹⁶³ Insgesamt verliefen zwischen 1859 und 1861 die Einsätze der Dampfschiffe (Tabelle 3) sowie von 1866 bis 1874 die Oberweserschiffahrt wechselhaft (Tabelle 4). Die dortige Schifffahrt des Lloyd war also in eine eher schwankende als dynamische Gesamtentwicklung eingebettet.

Jahr	Passagier- boot	Schleppdampfer NDL			Schleppdampfer Mindener Ges.		Total
	WITTEKIND	FULDA	WERRA	HAMELN	ADALBERT	PRÄSIDENT PETERS	
1859	53	23	10	13	28	30	157
1860	62	30	42	–	30	42	206
1861	55	18	25	–	18	25	141
Summe I	170	71	77	13	76	97	504
Summe II			161			173	

Tabelle 3 Talfahrten der Oberweserdampfschiffe von Minden nach Bremen 1859–1861. (Quelle: StAB 2-R.9.dd. Bd. 2)

Jahr	An Bremen		Ab Bremen	
	Schiffe	Lasten à 4000	Schiffe	Lasten à 4000
1862	2311	80 757	1271	62 709
1863	1383 (2381)	68 337 (88 689)	1380	68 060
1864	1083 (1687)	52 896 (65 630)	1077	52 403
1865	909 (1737)	44 142 (61,466)	897	43 729
1866	1094 (1708)	56 821 (70 454)	1084	55 414
1867	952	49 336	917	47 467
1868	969	51 083	981	50 195
1869	918 (919)	47 579 (51 083)	910	47 241
1870	870	47 579	858	43 519
1871	985	53 228	885	47 207
1872	1174	63 934	1173	64 106
1873	1028	57 135	1090	61 158
1874	964	80 406 RT	963	79 828 RT

Tabelle 4 Gesamtverkehr auf der Oberweser von und nach Bremen 1862–1874 (RT = Angaben in Registertonnen). (Quelle: Berichte der Handelskammer Bremen 1866–1874; in Klammern differierende Angaben in den verschiedenen Jahrgängen)

Das Jahr 1865 lieferte erneut Anlass zur Klage: *Der ganze Betrieb auf der Oberweser hat sich dagegen recht ungünstig gestellt. Infolge der zu Jahresanfang eingetretenen Dürre war der Wasserstand bis zum Beginn des Sommers schon so weit gesunken, dass die im April eröffnete Passagierfahrt auf der Oberweser nach kaum 2½ monatlichem Betriebe schon wieder eingestellt werden musste und auch die Schleppschiffahrt nach Minden fast ganz darniederlag.*¹⁶⁴ Selbst der bremische Handelskammerbericht würdigte das Betriebsergebnis des Lloyd und der Mindener Gesellschaft als *ungünstiges Resultat.*¹⁶⁵ Da passte eine Flottenbereinigung ins Bild: *Das nicht mehr diensttüchtige Dampfschiff BLÜCHER haben wir abbrechen lassen, da es einer Reparatur nicht wert war, Unterhaltungskosten erforderte und wir keine Verwendung dafür hatten; das alte Material ist, soweit es nicht im eigenen Betriebe benutzt werden konnte, verkauft und die Maschine, um deren Realisierung wir uns bemühen werden, vorläufig gelagert.*¹⁶⁶ Weil sie aber unverkäuflich blieb, musste sie 1872 verschrottet werden.¹⁶⁷

Auch für die drei aufliegenden Raddampfer HAMELN, CARLSHAFEN und MÜNDEN wurde schließlich nach Jahren eine Verwertung gefunden. Im Frühjahr 1861 hatte man eine nicht näher bezeichnete Verwendung für anderweitige Zwecke erwogen¹⁶⁸ und ein Jahr später festgestellt: *Der Verkauf der drei Böte MÜNDEN, HAMELN und CARLSHAFEN ist uns bis jetzt nicht gelungen, und haben wir aus letzterem Schiff die Maschine entfernt und aus dem Rumpfe zwei Schleppkähne hergestellt, die ihrer Vollendung nahe sind. Für die Maschine allein hoffen wir eher einen Käufer zu finden, und denken wir auf diese Weise die Schiffe, deren Unterhaltung nur unbedeutende Kosten verursacht, für unsere Zwecke angemessen zu verwenden.*¹⁶⁹ AUS CARLSHAFEN wurden bei Waltjen & Co. in Bremen zwei Schleppleichter (NR. 25, 26, Länge jeweils 28,85 m, Breite 5,08 m, 107 BRT), die bis 1919 bzw. 1898 in der eigenen Flotte blieben.¹⁷⁰ 1866 wurde für die beiden anderen aufliegenden Raddampfer eine ähnliche Lösung gefunden, denn auch sie wurden der Unterweserschiffahrt zugeführt: *Zu diesem Zwecke lassen wir die beiden unbenutzt liegenden Dampfschiffe HAMELN und MÜNDEN in vier Leichterfahrzeuge umwandeln, da der erste Versuch, den wir in derselben Weise s.Z. mit der Schiffsschale des D. CARLSHAFEN machten, zu unserer Zufriedenheit ausgefallen ist.*¹⁷¹ Waltjen baute HAMELN in die Leichter NR. 27 und 28, MÜNDEN in NR. 29 und 30 um (Länge jeweils 30,20 m, Breite 5,05 m, 107 BRT). Die Maschinen dieser beiden Dampfer waren nur kurz im Dienst gewesen und lohnten eine Weiterverwendung. Sie wurden auf dem bei C. Waltjen 1866 in Bremen erbauten kombinierten Schlepp- und Helgolandsdampfer NORDSEE eingebaut.¹⁷² Die vier Leichter waren noch bis 1919 beim Lloyd im Einsatz und gingen danach an eine Hamburger Firma.¹⁷³ Die Maschinen der CARLSHAFEN wurden ebenfalls anderweitig eingebaut, in den 1867 bei Waltjen erbauten Radschlepper CYCLOP für den Unterweserdienst des NDL.¹⁷⁴

Der Lloyd bilanzierte zur allgemeinen Geschäftslage 1866, die also das Hauptgeschäft, die Überseeschifffahrt, mit einschloss: *Das verflossene Jahr, mit dem wir das erste Dezennium des Bestehens unserer Gesellschaft abschliessen, hat sich ungeachtet der zeitweiligen Verkehrsstockungen, welche der gottlob kurze Krieg im deutschen Vaterlande im Gefolge hatte, schliesslich als das günstigste herausgestellt, welches wir erlebt haben [...] Der Betrieb auf der Oberweser ist durch die mehrfach erwähnten Ereignisse am meisten benachteiligt worden, was umso mehr bedauert werden muss, als ein befriedigender Wasserstand die Fahrten fortwährend begünstigt hat, welcher Umstand unter sonst günstigen Verkehrsverhältnissen ein besseres Resultat ermöglicht haben würde.*¹⁷⁵

Eine ähnliche Gesamtentwicklung berichtete die Handelskammer in Bremen: *Die Schifffahrt auf der Oberweser hat trotz des günstigen Wasserstandes im vorigen Jahre bei Weitem nicht den hohen Stand von 1861–1863 wieder erreicht*¹⁷⁶ (vgl. Tabelle 4). Doch im Dampfschleppgeschäft zeigte sich eine positive Tendenz: *Der stromaufwärts beförderten Schleppzüge waren im vorigen Jahre 79 gegen 59 im Jahre 1865.*¹⁷⁷

Die allgemeine Konjunktur war durch die beiden von Preußen geführten Kriege jedes Mal eingebrochen: *Der deutsch-dänische Krieg von 1864 und der deutsch-österreichische Krieg von 1866 brachten Schrumpfung der Geschäfte und des Verkehrs mit sich.*¹⁷⁸ Mit der militärischen Lage während dieser vergleichsweise kurzen Konflikte dürfte das nichts zu tun gehabt haben, denn der Weserlauf wurde von Kampfhandlungen nicht berührt. Der Krieg zwischen Hannover und Preußen dauerte vom 15. Juni bis zur Kapitulation der hannoverschen Armee am 29. Juni. Im Norden überschritt die preußische Armee die Elbe, während sich am 16. Juni eine preußische Division unter General Eduard Vogel von Falckenstein (1797–1885) von der Festungsstadt Minden aus auf den Weg machte und ohne auf Widerstand zu stoßen am Abend des folgenden Tages Hannover erreichte und besetzte. Die hannoversche Armee zog sich zunächst unter König Georg V. nach Göttingen und weiter nach Süden zurück, wo sie am 27. Juni bei Langensalza in Thüringen ihren politisch wertlosen Pyrrhussieg erfocht, ehe sie kurz danach die Waffen strecken musste.¹⁷⁹

Als sich die Lage schon bedenklich zuspitzte, rechnete der Lloyd trotzdem nicht mit einer Beeinträchtigung, sondern ließ in der Morgenausgabe der merkantil orientierten »Weser-Zeitung«¹⁸⁰ vom 16. Juni eine ganzseitige Anzeige einrücken, mit der er für seine diversen Liniendienste bis hin nach Amerika warb. Dort war auch vermerkt: *Passagierfahrt auf der Oberweser. Sommerperiode vom 8. April bis 25. August: Von Bremen (Abf. 4 U. M.) nach Minden: Mittwoch und Sonntag. Von Minden (Abf. 7 U. M.) nach Hameln: Donnerstag und Montag. Von Hameln (Abf. 4 U. M.) nach Carlshaven und Münden: Dienstag, Freitag und Sonntag. Von Münden und Carlshaven (Abf. 5½ U. M.) nach Hameln: Montag, Donnerstag und Sonnabend. Von*

*Hameln (Abf. 4 U. M.) nach Bremen: Dienstag und Freitag. Nähere Auskunft ertheilen die Agenten, welche auch die Aufgaben der mit den betreffenden Dampfboten zu befördernden Güter entgegennehmen. In Bremen sind letztere anzumelden in unserem Geschäftslocale Papenstraße Nr. 5b.*¹⁸¹

Auf der Eisenbahn gab es dagegen südlich von Bremen Behinderungen. So war ebenfalls am 16. Juni der gesamte Güterverkehr in Richtung Hannover unterbrochen, zwischen Wunstorf und Haste sowie bei Peine war der Personenverkehr aufgehoben worden. Dagegen ließ der Lloyd zwei Tage später abermals seinen Oberweserfahrplan in die »Weser-Zeitung« einrücken. Auch in den folgenden Tagen scheint die Schifffahrt auf dem Strom nicht betroffen gewesen zu sein. Angaben über einen offenbar völlig ungestörten Kahnverkehr auf der Oberweser, bei denen die Namen der Kahnschiffer vermerkt wurden, tauchten mit Datum ab dem 21. Juni regelmäßig unter der Rubrik *Strom-Schifffahrt* in der »Weser-Zeitung« auf und stammten von Meldepunkten entlang des gesamten Flusslaufs zwischen Bremen und Münden.¹⁸² Die Oberweserschifffahrt im Allgemeinen sowie der NDL im Besonderen waren in den Kriegswochen glimpflich davongekommen.

Für Bremen, das mit Preußen ein Bündnis eingegangen war, erbrachte dessen Expansion bis direkt vor die Tore der Hansestadt letztlich mehr Vor- als Nachteile. Die Zukunft sollte zeigen, dass dieses mächtige Hinterland dem Überseehandel, den ab 1888 entstehenden Häfen und der Schifffahrt Bremens zugutekam. Ein Zeichen der Zeit war ferner die Wahl von H.H. Meier als Abgeordneter in das Parlament des Norddeutschen Bundes.¹⁸³ Der preußische König Wilhelm I. als nunmehriger Landesherr über die einstigen hannoverschen Untertanen erließ am 3. Oktober 1866 auf Schloss Babelsberg bei Potsdam eine *Allerhöchste Proclamation an die Einwohner des vormaligen Königreichs Hannover*, in der es unter anderem hieß: *Euren Gewerben, Eurem Handel und Eurer Schifffahrt eröffnen sich durch die Vereinigung mit Meinen Staaten reichere Quellen.*¹⁸⁴ Im niedersächsischen Wirtschaftsraum sollte das im Lauf der Jahrzehnte Realität werden, doch für die Oberweserschifffahrt blieb dies hingegen zunächst nur eine Verheißung. Jedenfalls lief nach dem kurzen Krieg von 1866 die Zusammenarbeit zwischen dem NDL und der Gesellschaft in Minden ungestört weiter.¹⁸⁵

Der Lloyd gab für seine Flussschifffahrt im Betriebsjahr 1867 bekannt: *Der Betrieb der Abteilung Weserschifffahrt hat in einigen Branchen einen erfreulichen Aufschwung erfahren; doch haben ausserordentliche Reparaturen der Schlepp- und Passagierböte die Einnahme in dem Masse angegriffen, dass das Gesamtergebnis das des Vorjahres kaum erreicht.*¹⁸⁶ Doch auf der Oberweser brachten ungünstige Wasserstände, die im Frühjahr wegen der Brückendurchfahrten zu hoch, im Sommer zu tief waren, die Fahrpläne durcheinander, und zwar nicht nur für den Passagier-, sondern auch *zeitweilig*¹⁸⁷ für den Frachtverkehr. Gleichzeitig wurde ein neues Frachtbüro für die Oberweserschifffahrt eingerichtet.¹⁸⁸ Doch hieß es auch: *Die Schlepp-*

*schiffahrt auf der Oberweser war mit Ausnahme derjenigen Zeit, wo die Bewegung der Fahrzeuge durch niedrigen Wasserstand und Reparatur der Hamelnschen Schleuse eine Behinderung erfuhr, in lebhaftem Betrieb.*¹⁸⁹ Die Schleuse in Hameln mit ihrer 49 Meter langen Kammer und Torweite von 5,85 Metern war 1732–1734 gebaut worden, hatte allerdings ihren Zenit überschritten und galt, was bereits anklang, in Weserschiffahrtskreisen als Nadelöhr, wie etwa die bremische Handelskammer 1866 beklagte. Im Februar 1868 wurde der Bau einer neuen Schleuse (56,7 x 11,5 m) beschlossen und bis 1871 ausgeführt.¹⁹⁰

Das je nach Unter- und Oberweser gesplante Bild der Lloyd-Flussschiffahrt bestätigte sich 1868. Allgemein konnte eine *in einigen Branchen dieser Abteilung sich zeigenden Verkehrszunahme*¹⁹¹ konstatiert werden, doch: *Die Passagierfahrt auf der Oberweser hat nur kurze Zeit ausgeführt werden können; schon Anfang August, gerade in der für Reisetouren geeignetsten Zeit, mussten die Fahrten wegen niedrigen Wasserstandes eingestellt werden.*¹⁹² Bei den Radschleppern sah es nicht besser aus: *Auch der Schleppschiffahrtbetrieb auf der Oberweser ergab ein ungünstiges Resultat. Mangel an Talladung und die durch den niedrigen Wasserstand behinderte Ausführung lohnender Bergfahrten verursachten, dass von Mitte des Jahres an nur wenige Fahrzeuge nach Bremen kamen, also die Schleppböte nur ungenügende Beschäftigung fanden.*¹⁹³

1869 setzten sich diese Schwierigkeiten fort, denn bereits Anfang Juli musste die Passagierfahrt auf der Oberweser wegen niedrigen Wasserstands eingestellt werden: *... und fiel somit gerade für die beste Jahreszeit jeglicher Ertrag aus. [...] Gleich ungünstig ist das Resultat der Oberweser-Schleppschiffahrt, welche ebenso durch den niedrigen Wasserstand beeinträchtigt wurde. Während in dem Zeitraum von 1856 bis 1865 eine fortschreitende Verbesserung des Fahrwassers bemerkt werden konnte, ist seit 1866 eine wesentliche Verschlechterung eingetreten und ist daher dringend zu wünschen, dass regierungsseitig dem Weserstrom eine erneute Fürsorge zugewendet wird.*¹⁹⁴

Im gleichen Jahr erregte die Betriebsgemeinschaft zwischen dem NDL und der Mindener Gesellschaft Unmut in bremischen Kaufmannskreisen. Am 7. Januar 1869 richtete die bremische Firma Nicolaus Mann & Co. eine Eingabe an den bremischen Senat und warf der Reederei in Minden eine Monopolstellung vor. Auch der NDL wurde angegangen: *Die meisten hiesigen Kaufleute, welche bei der Oberweserschiffahrt interessirt sind, werden uns beipflichten, dass der Nordd. Lloyd, welcher die Interessen der Handelswelt, wie er sagt, fördern will, diesen nur durch solche Verträge mit Schiffern und Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften welches für eine Gesellschaft wie der Lloyd doch zu kleinlich ist, schadet ...*¹⁹⁵

Diese Vermutung sollte sich zwar in der nicht allzu fernen Zukunft bewahrheiten, doch zunächst bat der bremische Senat die örtliche Handelskam-

mer um Begutachtung, die am 16. Januar erfolgte: *Selbstverständlich ist indeß durch den von Nicolaus Mann & Co. angeführten, vom Norddeutschen Lloyd und der Mindener Dampfschleppschifffahrts-Actiengesellschaft geschlossenen Vertrag ein rechtliches Monopol nicht geschaffen. – Dieser Vertrag ist eine lediglich die Contrahenten selbst bindende Uebereinkunft durch welche die Rechte Dritter nicht berührt werden. Es kann durch denselben kein Dritter verhindert werden, Schleppschiffahrt auf der Weser zu treiben, und von einem wirklichen Zwang der Schiffer, sich den von den genannten beiden Gesellschaften gestellten Bedingungen zu fügen, kann nicht die Rede sein. Durch diesen Vertrag ist eine bessere Ordnung in der Schleppschiffahrt herbeigeführt, was wieder eine raschere Expedition der geschleppten Güter und eine Ermäßigung der Frachten für dieselben zur Folge gehabt hat. Derselbe entspricht daher auch durchaus dem allgemeinen Interesse. – Der Erlaß eines Gesetzes oder der Abschluß eines Staatsvertrags zum Zwecke der Feststellung von Bedingungen, unter denen die Schleppschiffahrtsgesellschaften Güter zum Schleppen auf der Weser annehmen müssen, würde eine nach Ansicht der Handelskammer nicht zu billigende Beschränkung der Verkehrs- und Erwerbsfreiheit sein.*¹⁹⁶ Der bremische Senat folgte dieser Empfehlung und wies am 22. Januar 1869 das Ersuchen ab.¹⁹⁷

Im Kriegsjahr 1870 kehrte sich die Gesamtentwicklung auf der Weser um: *In dem Betrieb der Fluss- und Küstenschiffahrt hat der Krieg ebenfalls eingegriffen ... Nicht minder litt der Schlepp- und Leichterverkehr auf der Unterweser an Unterbrechungen und nur die Passagierfahrt auf der Unter- und Oberweser sowie der Schleppdienst auf letzterer Strecke hatten, abgesehen von Unterbrechungen durch niedrigen Wasserstand, ziemlich ungestört ihren Fortgang.*¹⁹⁸ Das war 1871 ähnlich: *... und auf der Oberweser, wo auch im Sommer der Wasserstand eine ununterbrochene Ausführung der Dampfschiffahrt ermöglichte, war der Güter- und Personenverkehr ein ziemlich befriedigender.*¹⁹⁹ 1872 war sogar ein Jahr mit exorbitanten Einnahmen und Ausgaben (vgl. Tabelle 1). Doch kurz danach war es mit dieser heftigen Glückssträhne wieder vorbei, so dass, wohl entnervt durch die Erfahrungen der Vergangenheit, der Lloyd im Frühjahr 1873 die Flussschiffahrt oberhalb Bremens aufgab: *Die Schlepp- und Passagierschiffahrt auf der Oberweser konnte in diesem Jahre infolge des ungemein niedrigen Wasserstandes nur während einiger Monate ausgeführt werden, und stellten sich die Einnahmen infolgedessen so ungünstig, dass wir schon Ende des Jahres in Erwägung zogen, ob dieser ganze Betrieb, der uns schon seit längerer Zeit Verlust brachte, nicht gänzlich einzustellen sei, da an eine durchgreifende Korrektur der Oberweser in nächster Zeit nicht zu denken, und die Vollendung der Eisenbahn am linken Weserufer den Schiffahrtsverkehr daselbst nicht heben dürfte. Wir benutzten daher eine vor kurzem sich bietende Gelegenheit, die Dampfer WERRA, WITTEKIND, GERMANIA und ARMIN, sowie die Werkstatt in Hameln zu verkaufen, und soll Dampfer FULDA hin-*

fort zum Schleppdienst auf der Unterweser verwendet werden.²⁰⁰ Gleich im April 1873 waren die vier erwähnten Raddampfer und die Werkstatt für 18 590 Taler an die Weser-Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Minden gegangen, wobei ARMIN (ex HERMANN), GERMANIA und die Hamelner Werkstatt sogleich an den bisherigen Lloydagenten Wilhelm Lampe weitergegeben wurden, der aber mit dem übernommenen Lloyd-Erbe kein Glück hatte. Mit einigen anderen Hamelner Interessenten gründete er die kurzlebige Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und richtete mit den beiden mittlerweile betagten Dampfern einen Liniendienst oberhalb Hamelns ein, der sich aber nicht bewährte. Auch eine 1876 aus der Taufe gehobene weitere Hamelner Gesellschaft erfüllte nicht die Hoffnungen und musste 1883 aufgeben. Erst der Besitzer der Hamelner Wesermühlen, Senator Friedrich-Wilhelm Meyer (1840–1927), hatte Erfolg und gründete 1883 die Oberweser-Personen-Dampfschiffahrt, die sich fortan auf dem Gebiet der Personen- und aufstrebenden Ausflugsschiffahrt engagierte.²⁰¹

Von der Oberweserflotte verblieb nur die FULDA beim Lloyd für zwei Jahrzehnte und wurde 1896 aus dem bremischen Binnenschiffregister gelöscht.²⁰² Die Abwicklung des Flussschleppdienstes wurde im April 1874 bekannt gegeben: *Der bereits im vorigen Bericht erwähnte Verkauf der Oberweser-Dampfschiffe ergab unter Zugrundelegung des Buchwerts einen Gewinn von Mark 18,176.80.*²⁰³

Es bleibt noch die Frage nach der Rentabilität der Oberweserschiffahrt des NDL insgesamt zu erörtern. Die Geschäftsberichte haben, wie zitiert, gelegentlich von Verlusten in diesem Geschäftszweig gesprochen. Diese Ansicht findet sich auch in der Literatur wieder: *Rückblickend gesehen hat der »Norddeutsche Lloyd« an seiner Oberweserschiffahrt wenig Freude gehabt, weil der oft wechselnde Wasserstand die besten Absichten vereitelte [...] 1862 war wiederum ein gutes Geschäftsjahr, so geht es abwechselnd weiter.*²⁰⁴ Zwar sind in der Gesamtbilanz bis auf ein Jahr (1863) die Einnahmen aus der Oberweserschiffahrt in der Bilanz auf der Habenseite (*Credit*) vermerkt, doch in den lediglich im Soll (*Debet*) pauschal überlieferten Zahlen der Gesamtausgaben der Abteilung Weserschiffahrt können größere Anteile der Oberweserschiffahrt enthalten sein. Sie könnten nicht nur in manchen Fällen die Einnahmen überstiegen haben, sondern insgesamt als bedrohlich angesehen worden sein. Allerdings stand in den anderthalb Jahrzehnten, in denen sich der Lloyd mit eigenen Schiffen auf der Oberweser engagierte, nie die Rentabilität der Flussschiffahrt insgesamt infrage (Tabelle 5).

Jahr	1	2	3	4	5	6	7
1860	2 647,24	19 307,00	10 411,04	684,36	6 198,28	2 800,21	
1861	1 101,14	18 018,47	14 460,34	305,03	3 693,63	2 041,27	
1862	6 501,19	8 577,14	3 007,06	170,63	2 430,65	4 066,37	
1863	-1 438,48	12 936,34	2 728,43	102,59	1,618,43	-330,40	
1864	24 663,09	88 187,15	37 610,20	# 3 810,64	15 511,01	17 017,37	-169 208,43
1865	28 342,01	108 141,07	45 178,69	4 751,32	10 390,59	6 219,46	-174 867,48
1866	27 126,53	130 342,37	39 443,52	4 023,69	17 977,70	13 639,71	-209 888,41
1867	30 585,22	146 191,20	43 229,56	4 214,35	21 694,42	13 353,05	-238 102,43
1868	40 732,40	152 026,33	41 136,08	6 146,63	17 000,04	8 838,09	-228 643,18
1869	37 200,36	156 973,38	35 572,43	4 170,37	13 697,51	5 917,50	-231 433,38
1870	117 501,32	147 302,07	23 072,70	1 860,28	11 433,16	8 220,36	-233 547,26
1871	45 888,26	190 893,63	32 590,70		17 295,28	12 915,14	-267 864,06
1872	125 386,02	767 956,49	150 746,13		67 261,07	25 543,37	-1 011 030,60
1873	248 236,40		-30 131,60		-7 160,40	-11 847,20	

1 Schleppschiffahrt in der Wesermündung und Passagierfahrt nach Helgoland

2 Schleppschiffahrt auf der Unterweser und nach Hamburg

3 Passagierfahrt auf der Unterweser, Hunte und nach Norderney

4 Segelschiffahrt auf der Oberweser (bis 1863)

5 Dampffähre zwischen Bremerhaven und Nordenham (1864–1870)

6 Schleppschiffahrt auf der Oberweser

7 Passagierfahrt auf der Oberweser

Gesamtausgaben Weserschiffahrt (1864–1872)

1863 erbrachte die Dampffähre 3 422,47 Taler

Tabelle 5 Einnahmen und Ausgaben der Geschäftsbereiche in der Abteilung Weserschiffahrt des NDL 1860–1873 (in Talern). In der Bilanz sind positive Zahlen in der Rubrik »Credit«, negative in der Rubrik »Debet« vermerkt. (Quelle: NDL 1857–1906 [wie Anm. 94])

In den nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 anlaufenden »Gründerjahren«, die konjunkturell und bei der eigenen Ertragslage sehr wechselhaft waren, änderte der Lloyd zwar sein Geschäftsmodell nicht grundlegend, justierte aber den einen oder anderen Bereich neu. Das Ende der Präsenz mit eigenen Schiffen auf der Oberweser kann deswegen als ein Teil einer internen Bereinigung des geschäftlichen Portfolios interpretiert werden, die auch an anderen Stellen vorgenommen wurde. Am 8. April 1862 hatte der Lloyd eine Dampffährverbindung zwischen Geestemünde und Nordenham, von wo aus die Reederei seit 1857 Vieh nach England verschiffte, aufgenommen. 1863 überquerte die Lloydfähre zweimal täglich den Weserstrom. Ihre Einnahmen gingen 1870 erheblich zurück, weshalb dieser Dienst im Folgejahr liquidiert wurde.²⁰⁵ Ebenso wurde 1874 eine 1869 eingerichtete, aber unbefriedigende Linie nach Westindien aufgegeben, dagegen 1876 der Einstieg in das Fahrtgebiet der südamerikanischen Ostküste gewagt, und das bei scharfer Konkurrenz mit deutschen und ausländischen Reedereien.²⁰⁶ 1907 hielt der Lloyd in einer offiziellen Festschrift Rückschau auf die Oberweserschifffahrt: *Die Wichtigkeit des Zufuhrweges der Oberweser für Bremen ist [...] von vornherein erkannt worden. Auf der andern Seite ergaben sich gerade in diesem Verkehr unendliche Schwierigkeiten. Einmal lag die Erschwerung des Verkehrs an dem ungemein wechselnden Wasserstand, ferner aber in der anfänglich nicht zu überwindenden Abneigung der die Oberweser befahrenden Schiffer, ihre Fahrzeuge von Minden stromaufwärts durch Dampfer schleppen zu lassen.*

*Einer beinahe 50jährigen Arbeit hat es bedurft, um einigermassen Abhilfe zu schaffen. Der Lloyd selbst hat die Schifffahrt auf der Oberweser im Jahre 1873 als eigenen Betrieb aufgegeben, aber er hat mit einer eisernen Konsequenz die Verbesserung des Wasserweges der Oberweser, die Regulierung des Fahrwassers und die Schaffung von Erleichterungen für die Schifffahrt bis zum gegenwärtigen Augenblick weiter verfolgt.*²⁰⁷ So beschäftigte sich die bremische Großreederei auch nach 1873 mit dem Thema.

Name	Länge/Breite/ Tiefgang	Antrieb	Baujahr/-werft	Bemerkungen
WERRA	45,70 m (Wasserlinie)/ 5,18 m (zwischen den Rädern)/ 0,61 m	2 schräg liegende Einfachexpan- sionsmaschinen, 240 PSi, Bauwerft	1855, C. Waltjen & Co., Bremen	Ex BREMEN No. 1. 1857 von der Gesellschaft für eine Dampfschlepp- schiffahrt auf der Oberweser über- nommen. April 1873 an Weser-Dampf- Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden, verkauft. Dezember 1877 in die Niederlande verkauft.
HAMELN	46,20 m (zwischen den Steven)/ 5,08 m (zwischen den Rädern)	2 oszillierende Zwillings- maschinen, 150 PSi, Bau- werft (Zweig- betrieb Soho)	1857, James Watt & Co., London	01.10.1857 Fahrtbeginn. 1866 zu zwei Schleppkähnen (NR. 27–28) umgebaut.
CARLS- HAFEN	vermutlich wie HAMELN	2 oszillierende Zwillings- maschinen, 150 PSi, Bau- werft (Zweig- betrieb Soho)	1857, James Watt & Co., London	01.10.1857 Fahrtbeginn. 1866 zu zwei Schleppkähnen (NR. 25–26) umgebaut.
MÜNDE	vermutlich wie HAMELN	2 oszillierende Zwillings- maschinen, 150 PSi, Bau- werft (Zweig- betrieb Soho)	1857, James Watt & Co., London	01.10.1857 Fahrtbeginn. 1866 zu zwei Schleppkähnen (NR. 29–30) umgebaut.

Name	Länge/Breite/ Tiefgang	Antrieb	Baujahr/-werft	Bemerkungen
HERMANN	46,18 m (über Deck)/ 7,69 m (über Radkästen)/ 0,40–0,47 m	2 direkt wirkende Niederdruck- maschinen, 38 nPS, Bauwerft	1843, Gache Frères, Paris	Oktober 1857 von der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln übernommen. 10.04.1858 Fahrtbeginn. 1869 ARMIN. April 1873 an Weser-Dampf-Schlepp- schiffahrts-Gesellschaft, Minden, ver- kauft. Sofort weitergegeben an Wil- helm Lampe, Hameln, 1881 nach Berlin verkauft.
WITTEKIND	43,66 m (über Deck)/ 8,22 m (über Radkästen)/ 0,43–0,50 m	2 oszillierende Niederdruck- maschinen, 120 PS, John Penn & Sons, Greenwich	1843/44, Ditchburn & Mare, Blackwall bei London	Oktober 1857 von der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln übernommen. 10.04.1858 Fahrtbeginn. April 1873 an Weser-Dampf-Schlepp- schiffahrts-Gesellschaft, Minden, ver- kauft, 1887 an Bremer Schleppschiff- fahrts-Gesellschaft, 1892 verkauft und abgewrackt.
GERMANIA	47,24 m (über Deck)/ 7,69 m (über Radkästen)/ 0,40–0,45 m	2 direkt wirkende Niederdruck- maschinen, Bauwerft	1843/44, Gache Frères, Paris	Oktober 1857 von der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln übernommen. 10.04.1858 Fahrtbeginn. April 1873 an Weser-Dampf-Schlepp- schiffahrts-Gesellschaft, Minden, ver- kauft. Sofort weitergegeben an Wil- helm Lampe, Hameln, 1881 nach Berlin verkauft.

Name	Länge/Breite/ Tiefgang	Antrieb	Baujahr/-werft	Bemerkungen
BLÜCHER	46,08 m (über Deck)/ 8,12 m (über Radkästen)/ 0,44–0,51 m	2 zweiarmlige Seitenhebel- maschinen, 40 nPS, Bauwerft (Betrieb Sterkrade)	1843/44, Jacobi, Haniel & Huyssen »zur Gutehoffnungs- hütte«, Ruhrort	Oktober 1857 von der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln übernommen. 10.04.1858 Fahrtbeginn. 1865 abgewrackt.
ALLER	41,95 m (über Deck)/ 7,33 m (über Radkästen)/ 0,39–0,45 m	2 Balancier- maschinen (am. System Evans), 44 nPS, Vincent Gache	1845/46, Gache, Nantes	Ex WESER. Oktober 1857 von der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln übernommen. 10.04.1858 Fahrtbeginn. 1860 zum Verkauf angeboten, danach als Kahn benutzt.
FULDA	45,70 m (Wasserlinie)/ 5,18 m (zwischen den Rädern) /0,68m	2 schräg liegende Einfachexpan- sionsmaschinen, 240 PSi, Bauwerft	1857/58, C. Waltjen & Co., Bremen	Fahrtbeginn 01.04.1858. Ab 1873 in der Unterweserfahrt eingesetzt, 1896 aus dem Register gelöscht.

Tabelle 6 Die Flussraddampferflotte des ND.L. (Quellen: STAB 4,75/6-1098; Szymanski [wie Anm. 51], S. 98–103, 112–117, 120, 128, 169f., 173; Meyer-Hermann [wie Anm. 86], S. 116)

... ein Blick auf den Dampfer, der uns stromabwärts tragen soll:
Ein Reiseführer von 1863

Der NDL war sechs Jahre auf der Oberweser tätig, als 1863 der Maler, Xylograph und Schriftsteller Robert Geißler (1819–1893) im Selbstverlag in Göttingen einen Führer über das Weserbergland herausgab. Geißler wirkte von 1855–1866 in Hamburg und Bremen und hatte bereits 1861 eine entsprechende Publikation über Hamburg zustande gebracht.²⁰⁸ In seinem Buch »Die Weser. Eine Beschreibung in Wort und Bild«²⁰⁹ ließ er nicht nur Landschaften, Menschen, Sehenswürdigkeiten, historische Überlieferungen und Mythen entlang des Weserstroms Revue passieren, sondern setzte dem Flussdampferdienst des NDL ein literarisches Denkmal. Die Beschreibung verläuft, beginnend in Hannoversch Münden, stromabwärts und beruht womöglich auf eigenen Reiseeindrücken, eine Vermutung, die durch verschiedene visuelle Schilderungen gestützt wird.

Am Werder in Hannoversch Münden traf der Autor bereits auf den Lloyddampfer: *Hier legt das Dampfschiff an, welches der Norddeutsche Lloyd, jenes großartige Institut das von Bremen aus die Hauptverbindungen mit England und Amerika unterhält, stromaufwärts bis in diesen Bergkessel schickt.*²¹⁰ Es ist möglich, dass die Flussdampfer des Lloyd für die Reederei von der Firmenleitung in Bremen als Nebenprodukt des Fahrbetriebs als Werbeträger eingesetzt wie auch von der ortsansässigen Bevölkerung im Oberwesergebiet dergestalt wahrgenommen wurden, was bislang aber nicht durch entsprechende Aussagen belegt werden kann. Sicherlich strahlte der NDL in diesen frühen Jahren noch nicht den deutschlandweiten Nimbus aus wie später in der Wilhelminischen Epoche.²¹¹

Eine Passage über einen beschaulichen Fahrbetrieb wird am Anfang der Reise eingeschoben: *Himmel und Wald, steil aufstrebender Bergwald an beiden Seiten; und vor uns? – auch Waldfelsen und Wald. Es will wieder einmal scheinen als wenn aus diesem Engpasse garnicht herauszukommen wäre. Einige Passagiere wünschten gleich mir, den tiefen Thaleinschnitt von der Höhe zu sehen und baten deßhalb den Capitän uns an geeigneter Stelle aussteigen zu lassen. Es giebt nichts lebenswürdigeres als die Bereitwilligkeit dieser Herren Schiffsoberhäupter, und so befanden wir uns bald auf dem Wege – nein auf einer Art von Himmelsleiter steil in die Höhe. Nach der Weser zu, die uns eine Strecke rechts in der Tiefe begleitet, ist der Berg ganz abschüssig; wir schauen auf die Kronen der Hochwaldbäume, und immer wieder in neue noch höher stehende, bis endlich fast senkrecht auf den Dampfer den ein Zufall etwas länger aufgehalten als gewöhnlich, sonst wäre er uns natürlich längst aus dem Gesichte entkommen. Ein Dampfschiff aus der Vogelperspektive gehört zu den selteneren Anblicken; wir sahen dem schwarzen Wühler sogar in den Schornstein hinein, aber er schien zum in die Tasche stecken klein geworden zu sein aus der Entfernung herunter, und*

die gespreizten Crinolinen und der dicke Weinhändler, der vor einer halben Stunde noch ein Beefsteak gegessen was in der Nähe größer ausgesehen als jetzt der ganze Kerl – und der Capitain auf seinem erhöhten Standbrette der einer jungen unter diesen herumwandelnden Dame grade auf den Schultern zu stehen schien – das sah alles so komisch verdreht aus, wie den lieben himmlischen Heerschaaren aus ihrer Vogelperspective etwa das Gebahren der Lebenspassagiere im Allgemeinen vorkommen mag. – Jetzt kramten zwei Herren in wunderbar gestalteten kleinen Behältern, wir sahen sie etwas Hellglänzendes hervorziehen, an den Mund setzen, und dann bliesen sie ein Duett von Waldhörnern zu uns da oben, und vorüber in den blauen Aether hinauf.²¹²

Eine eingehende, sicherlich auch ausschmückende Beschreibung der an Bord vorgefundenen Mitfahrgäste dürfte einen repräsentativen Querschnitt durch das damalige heterogene Reisepublikum wiedergegeben haben: Doch nun ein Blick auf den Dampfer, der uns stromabwärts tragen soll. Unter den neuen Passagieren ist eine Anzahl oberdeutscher Auswanderer, welche mit Recht den Flußweg nach Bremen vorziehen. Die Gesellschaft ist bunt und interessant. Solch ein Flußdampfer ist ein kleiner Staat im Staate; wo fänden sich so mancherlei Volkselemente zusammen, die einen gemeinsamen Weg wandeln und doch in sich so unsäglich verschieden sind [...] Ich will einen Augenblick die Schiffsgesellschaft mustern wie ich sie antraf.²¹³ Vorn auf der Spitze des Schiffes lagert sich jenes Häufchen Vaterlandsmüder, Amerikasüchtiger: es sind buntgekleidete Bauern aus dem Oberlande. Ein alter Mann, den sie beredet haben mitzugehen, blickt traurig an den grünen Bäumen des Sollinger Waldes in die Höhe und es mögen ihm wohl die Bilder an den Wänden seiner Dorfschenke einfallen mit Tigern und Crocodilen, welche seiner Meinung nach jedes ferne Land enthält; und er horcht dem Rufe eines Waldvogels, der ihm lieber ist als jene »amerikanischen Papegeien«. Besser weiß sein Sohn Bescheid; er weiß daß es überm Meere so ziemlich eben so ist wie hier im Lande, aber die 200 Acker, welche dort jedem Einwanderer geschenkt werden, und dies und das was ihm hier nicht in den Kram paßt, hat ihn auf die Seereise getrieben deren erste Anfänge er hier durchzumachen glaubt, indem er mit Interesse alle Theile des Dampfschiffes betrachtet. Mehr noch sind Frau und Kinder überrascht über das große Schiff und über die »Fahrt nach Amerika«. Neben diesen schon halb losgelösten Volkstheilen füllen noch eine Menge anderer Leute das Vorderdeck, welche zumeist aus Uferbewohnern bestehen und theils stationsweise, theils ganz stromunter fahren. Es sind die deutschesten Leute welche man sich denken kann, wie die Weser der deutscheste Strom ist. [...]

Unter den Schiffsgästen sind ferner zwei Jäger vom Sollinge, einige Schüler der großen Gewerbeschule zu Holzminden, eine reisende »Künstlergesellschaft« von der Sorte wie sie sich auf Jahrmärkten mit der Trompete ankündigen und einige beurlaubte Soldaten. Aber mit dem Räderkasten des

Schiffes ist auch die plebejische Hälfte abgeschlossen. Hier auf dem Hinterdeck ist Alles aristokratischer. Sehen Sie das blasse junge Mädchen, welches träumerisch in das Spiel der Wellen schaut, während ihre Begleiterin, eine ältliche Dame aus der Provinz sich im Gespräche mit einem Göttinger Studenten befindet, und ihn nicht ohne Besorgniß fragt, ob es denn wahr sei was sie in irgend einem Romane gelesen, daß der Kapitän eines Schiffes unbedingter Herr über Leben und Tod der an Bord befindlichen Personen sei. Indem ruft dieser von seinem hohen Standpunkte irgend ein Commando in den Maschinenraum und geht dann vielleicht zu einiger Beruhigung der »Landpomeranze« wie sie von zwei Handlungsreisenden mit vieler Menschenkenntniß genannt wird, mit dem freundlichsten Gesichte von der Welt in sein Zahlungscomptoir um unsere Billete auszufertigen. Drei Engländer lesen in einem Reisebuche ...²¹⁴

Mehrere Gruppen schälen sich in der Darstellung heraus: Zum einen Auswanderer nach Amerika, von deren Ziel Bremerhaven und der anschließenden Benutzung eines Lloyd dampfers mit Sicherheit auszugehen ist. Bereits auf der Flussfahrt kamen sie mit der komplexen Lloydorganisation in Berührung. Weiterhin fällt regionales Reisepublikum auf, das unterschiedlichen sozialen Schichten zuzuordnen ist, schließlich vereinzelt Engländer, die auch aus vielen anderen zeitgenössischen Schilderungen als Träger eines frühen kontinentaleuropäischen Tourismus bezeugt sind.

In Hameln musste das Schiff gewechselt werden: Zur Weiterreise auf dem Strome besteigen wir ein größeres, ebenfalls dem Norddeutschen Lloyd gehöriges Dampfschiff und zwar Morgens 4 Uhr, weil dasselbe noch an demselben Tage in Bremen ankommen soll. Dieses Wechseln mit dem Schiffe wird durch die Hamelnsche Schleuse bedingt welche so schmal ist daß ein Dampfer nur nach Abtrennung der Räderkästen durchzubringen wäre, was man natürlich auf die dringendsten nothwendigen Veranlassungen, etwa bei Reparaturen, beschränkt.²¹⁵

Die Fahrt weiter wesenabwärts brachte neue Abwechslung: *Das Dampfschiff war in der letzten Hälfte des Vormittags vor Vlotho angelangt. Die Passagiere hatten seit der Abfahrt von Münden und Karlshafen mehrfach gewechselt, doch der Stamm der Vergnügungsreisenden und jene Auswanderer nach Amerika waren geblieben [...] In Vlotho waren die Ufer so dicht von Menschen besetzt als stände eine Völkerwanderung bevor. Es war ein Zug von fast 700 jener [...] Hollandsgänger, jeder mit einem Reisebündel versehen oder einem Quersacke dessen bevorzugter Bestandtheil, eine Schnapsflasche, oben aufgesteckt war und lustig und liederlich in die Welt schaute. Es kam als Vorläufer unserer neuen Reisegefährten schon ein schnapsgesättigter Westwind zu uns herüber als ob eine Spritniederlage ihre Thore geöffnet. Glücklicherweise blieb den Cajütpassagieren jeden Augenblick frei sich in die privilegirten Salonräume zurückzuziehen, sonst wäre die Aussicht alle diese Neulinge an Bord zu bekommen vielleicht für*

*manches ängstliche Gemüth unerträglich gewesen. Ich für mein Theil halte dafür, wer das Volk kennen lernen will – immer noch eine der interessantesten Studien – soll eine Gelegenheit wie diese nicht versäumen, in Schichten herabzublicken die den Meisten in der Regel gänzlich unbekannt sind.*²¹⁶

Auf den folgenden Seiten schwelgt der Autor geradezu in einer pittoresken Beschreibung, doch danach verliert sich der Fahrtbericht, denn die Mittelweser wird nur kurz kommentiert und das Schiff als Fahrtmittel nicht mehr erwähnt.²¹⁷ Auch Bremen und das Unterwesergebiet werden beschrieben, schließlich findet sich ein Hinweis, dass die Erwähnung des NDL nicht ganz zufällig war, denn bei der Beschreibung Bremerhavens wird im Text unverhohlenen Schleichwerbung für den Englanddienst²¹⁸ und die Transatlantikfahrt²¹⁹ des Lloyd betrieben. Es verwundert nicht, dass in das Unterweserkapitel noch eine werbende Beschreibung von London mit Hotelempfehlung und Propagierung des Seewegs von Bremerhaven aus eingefügt ist.²²⁰

Ein Anhang schließt sich an, in dem es heißt: *Ich habe dieses Buch nicht abfassen können ohne zu wiederholtem Male des Norddeutschen Lloyd zu gedenken dessen Schiffe die Möglichkeit gewähren das reizende Weserthal so außerordentlich bequem und sehr wohlfeil zu bereisen.*²²¹ Das bereits erwähnte und ausgewertete Lloyd-Rundschreiben aus der Gründungsphase vom Februar 1856 wird in Faksimile abgedruckt.²²² Doch der Kommentar des Autors hierzu lässt aufhorchen: *Es ist mir da zufällig ein Rundschreiben zur Hand welches seiner Zeit erlassen wurde um in den entsprechenden Kreisen Interesse für die Gründung des Instituts zu erwecken.*²²³ An Zufälle mag man nicht mehr glauben, wenn anschließend, nach einem überleitenden werblichen Text, das komplette Fahrplanangebot des Lloyd für das Erscheinungsjahr des Buches (1863) abgedruckt ist.²²⁴

Mit einiger Sicherheit ist anzunehmen, dass der NDL die Entstehung dieses Reiseführers begleitet, vielleicht sogar initiiert und finanziell unterstützt hat. Für Geißler selbst dürfte die Publikation das ihrige zu seinem Broterwerb beigetragen haben. Eine spätere Verbindung zum Lloyd ist aus den Quellen nachweisbar, wonach der Verwaltungsrat des Unternehmens am 11. Dezember 1866 eine Zahlung von 50 Goldtalern für eine Illustration des Ozeandampfers DEUTSCHLAND an Geißler anwies.²²⁵ Alles in allem kann vom Buch Geißlers nicht nur als Quelle zur frühen Tourismusgeschichte des Weserberglands, sondern auch der Lloydwerbung aus der Anfangszeit gesprochen werden, die sich später ausweitete und professionalisierte.²²⁶

Ein Anhängsel: Die Flussassekuranz (1857–1874)

Unter der heutzutage etwas altertümlich klingenden Bezeichnung Assekuranz versteht man die Versicherung von Schiffen.²²⁷ Bei seiner Gründung hegte der Lloyd auch auf diesem Gebiet Ambitionen und plante neben See-

und Flussschiffahrt ein drittes geschäftliches Standbein, wofür eine eigene Abteilung eingerichtet wurde.²²⁸ 1858 waren drei Angestellte und ein Volontär, 1863 zwei Angestellte und zwei Lehrlinge mit Assekuranzfragen befasst. 1866 hatte sich diese Belegschaft auf je einen Angestellten und Lehrling halbiert.²²⁹

Anfangs versprach sich der Lloyd sehr viel vom Versicherungsgeschäft, wie in dem bereits zitierten Rundschreiben vom Dezember 1856 unverhohlen zum Ausdruck kam: *Zu den wichtigsten und voraussichtlich lucrativsten Geschäften des Norddeutschen Lloyd gehört endlich das Assecuranzwesen in seiner Anwendung auf den zu Wasser stattfindenden Gütertransport. Auch hier wird er sich an gegebene Verhältnisse, an gewonnene Erfahrungen unmittelbar anlehnen. Was die Flussversicherungen anlangt, so wird die bestehende Allgemeine Assecuranzanstalt für die Oberweser sich ihm anschliessen und damit Versicherungen gegen Seegefahr verbinden. Die letzteren sind erfahrungsmässig im höchsten Grade gewinnbringend, wenn sie mit der in Bremen disponiblen Sachkunde, und der hier allgemein üblichen soliden Grundlage betrieben werden. Es ist eine bekannte Thatsache, dass die bestehenden Bremischen Seeassecuranzgesellschaften seit Jahren ihren Actionären die glänzendsten Dividenden abwerfen, dass neben ihnen Privatversicherer mit bedeutendem Nutzen operiren, und dass die Gesamtsumme der in Bremen effectuirten Seeversicherungen, welche im vorigen Jahre sich auf 50 Millionen Thaler belief, noch einer unberechenbaren Steigerung fähig ist, wenn eine grosse Capitalmacht, wie der Norddeutsche Lloyd, das Angebot der Assecuranzen vermehrt. Die Rentabilität des Lloyd selbst findet hierin jedenfalls eine ihrer vornehmsten Bürgschaften.*²³⁰

Aufgrund verlockender Prämien kam es in Bremen in den 1850er-Jahren zu insgesamt 13 Firmengründungen, bei denen der NDL nur ein Akteur unter mehreren war. In dieser hochfliegenden Erwartungshaltung wurden rasch Filialen in Hamburg, Amsterdam, Rotterdam, Marseille und Le Havre etabliert, doch wurde dieses großformatige Netz bereits 1859 wieder aufgegeben.²³¹ Das hing vermutlich auch mit einer nach der kurzen, aber heftigen Weltwirtschaftskrise von 1857 einsetzenden Baisse auf dem Assekuranzmarkt zusammen, die sich in Hamburg etwa wie folgt niederschlug: *In den Jahren 1856–1860 hat die Seeassecuranz im Allgemeinen ohne jeden Gewinn gearbeitet; die zu ersetzenden Schäden und Ausfälle haben fast die sämtlichen Prämieeneinnahmen aufgezehrt.*²³² In Bremen gingen die meisten Neugründungen bis 1870 wieder ein, so dass durch auswärtige Konkurrenz eine Marktbereinigung erfolgte, auch wenn sich die Branche insgesamt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer nachhaltigen Expansion erfreute. Aufgrund der ungünstigen internen Entwicklung ist die Assekuranz in der nachfolgenden Lloydliteratur kaum gewürdigt worden. Fortan wurde sie als eine Abteilung unter vielen von Bremen aus betrieben, besaß aber nur ein geringes Gewicht innerhalb des Gesamtbetriebs und wurde 1930

zum letzten Mal im Geschäftsbericht erwähnt.²³³ Ein Eigenleben entwickelte dagegen die Flussassekuranz auf der Oberweser, da hier die engräumigen Verhältnisse andere Bedingungen boten. 1833 war eine Vereinte Allgemeine Assecuranz-Anstalt für die Oberweserschiffahrt gegründet worden, die gegen Konkurrenz bestehen konnte und deren Betrieb schließlich 1857 im Lloyd aufging.²³⁴ *So wurde auch das Assekuranzgeschäft in den geplanten Wirkungskreis des neuen Unternehmens hineinbezogen. Der Anschluß dieser Gesellschaft lag sehr nahe, weil sie in engen geschäftlichen Beziehungen zur Oberweserschleppschiffahrts-Gesellschaft stand.*²³⁵ Analog zu den beiden Flussschiffahrtsgesellschaften wurden 1860 die Anteile der noch formal bestehenden Assecuranz-Anstalt an den Lloyd übertragen.²³⁶ Die im gleichen Jahr mit der bis dahin konkurrierenden Reederei in Minden erzielte Vereinbarung gab dem Assekuranzgeschäft des Lloyd neuen Auftrieb, so dass es über das Geschäftsjahr 1863 hieß: *Das Fluss-Assekuranz-Geschäft, an welchem die Weser-Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Minden partizipiert, hat durch die Einrichtung, dass die Ladungen aller durch die beiderseitigen Gesellschaften zu schleppenden Kähne bei uns versichert werden müssen, einen neuen Aufschwung erfahren ...*²³⁷ Wie immer wieder hervorgehoben wurde, dauerte diese Zusammenarbeit fort.²³⁸

Konjunkturellen Schwankungen in der Flussschiffahrt und damit in der Ertragslage war dieses Geschäft selbstverständlich ausgesetzt. Die ungünstigen Wasserstände 1868 bedeuteten: *Für das Fluss-Assekuranzgeschäft waren vorerwähnte Umstände von gleich ungünstiger Wirkung.*²³⁹ Der überaus strenge Winter 1870/71 hatte ebenfalls Konsequenzen: *Die Abteilung Flussassekuranz hatte infolge der ungünstigen Eisverhältnisse auf der Oberweser erhebliche Winterkosten zu bezahlen.*²⁴⁰ 1871 lief es besser: *Das Fluss-Assekuranzgeschäft ist von erheblichen Schäden nicht betroffen ...*²⁴¹ Ein schwerer Versicherungsfall trübte 1872 wieder die Bilanz und führte zu einem Minus in der Kasse: *Das Fluss-Assekuranzgeschäft auf der Oberweser war leider in diesem Jahre durch den Verlust des Bockschiffes von Friedr. Kunze bei der Brücke zu Ohsen von einem die Jahresprämien-Einnahme erheblich übersteigenden Schaden betroffen. – Ein Prozess gegen die Altenbeckener Eisenbahngesellschaft wegen Restituierung des Schadens ist anhängig gemacht und ist das Resultat abzuwarten.*²⁴² Mit der Aufgabe der Oberweserschiffahrt durch den NDL 1873 hatte dieser Geschäftszweig aber seine Existenzberechtigung verloren, zumal die Abmachung mit der Reederei in Minden hinfällig geworden war: *Das Flussassekuranz-Konto, einen Gewinn von Mark 1635.15 nachweisend, erscheint heute zum letzten Male in der Abrechnung, indem diese Geschäftsbranche seit dem Eingehen der Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser keinen Zweck mehr für uns hat.*²⁴³ Immerhin konnte, mit Ausnahme des defizitären Jahres 1872, dieser Geschäftszweig allen Fährnissen zum Trotz rentabel gehalten werden (Tabelle 7).

Jahr	Einnahmen durch Prämien	Ausgaben (Unkosten und Leistungen)	Gewinn/Verlust (eigene Rechnung)
1857	1 392,38	203,58	1 188,80
1858	1 284,07	545,44	738,63
1859	1 735,24	299,31	1 435,93
1860	1 967,28	212,49	1 754,79
1861	1 818,12	140,37	1 677,75
1862	910,45	92,17	818,28
1863	2 128,07	1 050,69	1 077,38
1864	2 318,48	1 232,08	1 086,40
1865	2 057,33	1 003,30	1 054,03
1866	2 844,57	1 408,43	1 436,14
1867	4 445,61	2 380,34	2 065,27
1868	1 864,33	527,58	1 336,75
1869	1 579,41	631,28	948,13
1870	1 917,17	1 478,37	438,80
1871	2 418,42	925,62	1 492,80
1872	10 092,73	12 110,73	-2 018,00
1873	2 589,70	945,55	1 644,15

Tabelle 7 Gesamtbilanz der Abteilung Flussassekuranz des NDL 1857–1873 (bis 1871 in Talern, ab 1872 in Mark). (Quelle: NDL 1857–1906 [wie Anm. 94])

Die Stellung der deutschen Seeschifffahrt zum Ausbau der Binnenwasserwege: Die Oberweser- und Binnenschifffahrtsinteressen des NDL 1873–1914

Nach seinem Rückzug aus der problembeladenen Flussschifffahrt stromaufwärts von Bremen blieb der Lloyd durch zahlreiche Aktivitäten auf verkehrspolitischem, in Einzelfällen auch unternehmerischem Gebiet dem Thema verbunden. Trotz seiner räumlichen Begrenztheiten bildete der Oberweserraum weiterhin einen Teil des hochkomplexen Filigrans der Hinterlandinteressen der bremischen Großreederei. Dies ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der allgemeinen wirtschaftlichen und damit industriellen Dynamik im Deutschen Reich nach 1871 zu sehen, die trotz mancherlei Hindernissen vor der Binnenschifffahrt nicht haltmachte: *Der Güterverkehr stieg von 1875 bis 1910 vor allem auf den größeren Strömen erheblich an: auf dem Rhein um das Zehnfache, auf der Elbe um das Neunfache, auf der Oder um das Vierzehnfache, auf der Weser um das Achtfache.*²⁴⁴

Die Weser oberhalb Bremens blieb ein navigatorisches Sorgenkind, wenn

auch sich die strombaulichen Verhältnisse allmählich besserten und die Fulda 1893–1897 kanalisiert wurde. Zwei Denkschriften von 1879 und 1884 forderten einen Ausbau der Oberweser als Schifffahrtsstraße, führten aber zunächst noch nicht zu weitreichenden Konsequenzen. Schließlich ordnete aber Preußen die aus der Zeit vor 1866 stammenden unübersichtlichen Verhältnisse neu. 1850 waren in Koblenz für den Rhein, 1865 in Magdeburg für die Elbe, 1873 in Breslau für die Oder und 1883 in Danzig für die Weichsel Strombauverwaltungen entstanden. Nicht zuletzt durch die Bemühungen der Freien Vereinigung der Weserschifffahrts-Interessenten wurde zum 1. April 1896 in Hannover die Weserstrombauverwaltung aus der Taufe gehoben. Sie war dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover zugeordnet und für den preußischen Stromabschnitt der Weser von Hannoversch Münden bis hinunter nach Geestemünde, die Werra ab Kassel sowie die Aller bis Verden zuständig. Immerhin umfasste die Flotte dieser Behörde 1909 328 Wasserbau- und Kontrollfahrzeuge sehr unterschiedlicher Typen, darunter zahlreiche Einheiten wie Schuten und Wohnschiffe ohne eigenen Antrieb.²⁴⁵ Doch blieb es zunächst bei strombaulichen Einzelmaßnahmen, wie aus einem bremischen Geschäftsbericht für das Jahr 1897 hervorgeht: *Die unter der Führung des Chefs der Weserstrom-Bauverwaltung im Juni vorgenommene Strombefahrung ergab, dass, trotz der Fürsorge, welche die Weserstrom-Bauverwaltung der Oberweser zuwendet, die nöthigen grössern Verbesserungen des Stromes und seiner Anlagen immer noch der Ausführung harren.*²⁴⁶ Auch der von den betreffenden Städten selbst vorzunehmende Hafenausbau erfolgte in kleinen, eher unspektakulären Schritten.²⁴⁷ Das strombauliche Dilemma der Oberweser wurde 1900 aus bremischer Sicht so dargestellt: *Im allgemeinen ist auf der Oberweser in den letzten Jahren der Güteraustausch sehr erheblich gestiegen, er würde aber ungleich bedeutender sein, wenn die Wassertiefe der Oberweser eine konstante und größere sein würde. Da aber durch Regulierung des Weserflusses mit Berücksichtigung seiner Wasserverhältnisse eine solche gleichmäßige und genügend große Wassertiefe nicht erreicht werden kann, wie sie der Binnenverkehr an eine leistungsfähige Wasserstraße der Neuzeit stellt, so wird eine Abhilfe nur durch eine Kanalisierung der Weser geschaffen werden können.*

*Da jedoch die Weser, abgesehen von dem industriereichen Handelsplatze Kassel, verhältnismäßig wenige leistungsfähige Plätze berührt und kein genügend grosses Hinterland auf sie angewiesen ist, so wird eine Kanalisierung der Weser, wenn nur die von der Weser berührten Landesteile die Schifffahrt in Nahrung setzen sollen, nicht den im richtigen Verhältnisse zu den aufgewendeten Kosten stehenden Nutzen bringen.*²⁴⁸

Durch die Werbung um Passagiere und Fracht für die große Überseeflotte und damit für das Hauptgeschäft war der Lloyd in Gestalt einer professionell aufgezogenen Werbung, aber auch durch ein Agentennetz im Binnenland tätig und bekannt, nicht zuletzt durch den Nimbus seiner Nordat-

lantik-Schnelldampfer.²⁴⁹ Diese für das gesamte Deutsche Reich gültige Feststellung nahm den heutigen Mittelweserraum sowie das Weserbergland und dessen Einzugsgebiet keineswegs aus. So unterhielt der NDL 1909 Agenturen in Bückeburg, Karlshafen, Kassel, Detmold, Göttingen, Hameln (2), Holzminden, Lippstadt, Minden, Nienburg, Paderborn und Rinteln. Wohl in allen Fällen war der NDL dort nicht mit eigenem Personal präsent, sondern ließ sich durch örtliche und damit ortskundige Geschäftspartner vertreten.²⁵⁰ Daneben stellt sich die speziellere Frage nach dem späteren Verhältnis des Lloyd zur Oberweserschiffahrt.²⁵¹ Seine Ausstrahlung auch nach dem Ende der eigenen Flotte konnte sich in technischen Kleinigkeiten äußern, so etwa bei der Oberweser-Personen-Dampfschiffahrt aus Hameln: *1903 gab es bereits 21 Stationen zwischen Münden und Hameln. Es wurden ausrangierte Rettungsboote vom Norddeutschen Lloyd beschafft und über einen Laufsteg mit dem Ufer verbunden.*²⁵² Doch auch in der Werbung gab es Kontakte. Nachweislich im Zeitraum zwischen 1907 und 1914 wurde in Fahrplänen der Oberweser-Personen-Dampfschiffahrt auch für den Bäderdienst, die Fahrgastschiffahrt auf der Unterweser sowie für Kreuzfahrten des NDL geworben.²⁵³

Das Erbe der Oberweserschiffahrt des Lloyd übernahmen, neben der zunächst weiter bestehenden Mindener Gesellschaft, bremische Binnenreedereien. 1872–1873 war in der Hansestadt ein Versuch gescheitert, durch eine neu gegründete Aktiengesellschaft eine sogenannte Kettenschiffahrt auf Ober- und Unterweser einzurichten.²⁵⁴ Darunter verstand man im Zeichen damals noch relativ schwacher Schiffsantriebe eine auf dem Flussgrund verlegte Kette. Mit einem speziellen Laufwerk ausgerüstete Schleppdampfer zogen diese vom Grund hoch und ließen sie über Deck durchlaufen und danach wieder auf den Flussgrund absinken, wodurch sich der Dampfer fortbewegte. Eine solche Kettenschiffahrt war nach 1866 auf der Elbe zwischen Hamburg und Aussig eingerichtet worden, wurde 1898 größtenteils eingestellt, blieb aber auf der Oberelbe in einigen Teilstücken bis 1926/27 und an ganz wenigen schwierigen Stellen noch bis 1945 in Betrieb.²⁵⁵ Lokal verlegte Ketten bei den Latferder Klippen und bei Beverungen blieben auf der Oberweser um 1888 nur flüchtige Episode²⁵⁶, denn dort hielt man am Radschleppdampfer fest.

Als zwar nicht rechtlicher, aber faktischer Nachfolgebetrieb des Lloyd auf der Oberweser kann die Oberweserschlepp-Dampfschiffahrt Theodor Rocholl & Co. gelten. Zusammen mit dem bereits erwähnten Hamelner Unternehmer Meyer und dem bremischen Kaufmann Heinrich Bachmann wurde diese 1877 durch den aus Minden stammenden Kaufmann und Tabakhändler Carl Johann Theodor Rocholl (1836–1893) gegründet.²⁵⁷ Die Firma war sich über ein schwieriges Umfeld, welches auch dem Lloyd zu schaffen gemacht hatte, bewusst, was sie in einem gedruckten Werbeblatt vom 26. Mai 1878 umschrieb: *Die Verladung von Gütern auf der Oberweser hat seither*

durch Mangel an einheitlichem Zusammenwirken und gleichzeitiges Einladen mehrerer Schiffer nach den gleichen Stationen oft zu so bedeutenden Verzögerungen geführt, dass dadurch, neben anderen Uebelständen, der Ruin der Schifffahrt herbeigeführt worden ist, und haben selbst die billigsten Frachtsätze nicht vermocht, dem fortschreitenden Verfall Einhalt zu thun.²⁵⁸ Man dachte in integrierten Transportketten: Eisenbahn-Verbindung mit dem Stromschiffe haben die Städte Bremen, Minden, Porta, Emmerthal, Höxter, Carlshafen und Bodenfelde, während solche für Hameln in Angriff genommen ist. Eisenbahn-Stationen haben ausser obigen Plätzen die Städte Nienburg, Vlotho, Rinteln, Holzminden, Beverungen und Münden.²⁵⁹ Ohne namentlich genannt zu werden, spielte der NDL als seewärtiger Kooperationspartner auch eine Rolle: Schiffs-Verbindung zwischen Bremen-Bremerhaven und allen Plätzen der Unterweser ist täglich vorhanden und werden grössere Güter-Sendungen ohne Umladen dahin befördert. Betreffs Frachten nach Elbe- und Emsplätzen, ferner mit Dampfern und Segelschiffen von hier nach europäischen und transatlantischen Häfen, wolle man sich mit hiesigen Speditionsgeschäften in Verbindung setzen.²⁶⁰

Rocholl betrieb neben dem Frachtverkehr auch noch Fahrgastdienst, wobei man sich im Zeichen eines allmählich aufkommenden Tourismus des landschaftlichen Reizes der Oberweserregion bewusst war: *Passagiere finden elegant eingerichtete Cajüten I. und II. Classe an Bord der Dampfer; auch ist für bequeme Decksitze mit Sonnenzelt und andere Bequemlichkeiten bestens gesorgt. Die Thalfahrt ab Münden und Carlshafen ist empfehlenswerth und führt bis nach Porta meist durch schöne bergige Gegend. [...] Aufnahme von Passagieren findet an allen Stationen und während der Fahrt per Boot statt, jedoch ist wegen der Abfahrtszeit vorher anzufragen, weil dieselbe wegen Verschiedenheit der Schleppzüge und anderer Hindernisse nicht pünktlich innegehalten werden kann.*²⁶¹

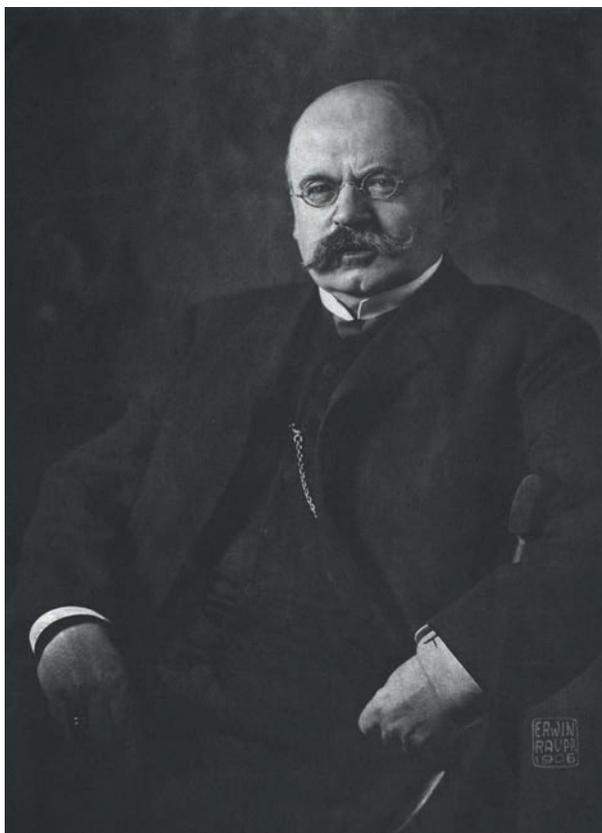
Zusammen mit der Mindener Gesellschaft führte Rocholl auf der Oberweser: *Diese beiden Reedereien verfügten nicht über eigenen Schiffsraum, sondern schleppten mit ihren Dampfern ausschließlich Schiffe der privaten Eigner. Das Treideln gehörte, abgesehen von einigen Ausnahmen, schon endgültig der Vergangenheit an. Es stellte sich jedoch für die Firmen bald heraus, dass mit den veralteten und unwirtschaftlichen Weserschiffen keine leistungsfähige Frachtschifffahrt möglich war. Nur mit modernen Neubauten von Schleppkähnen aus Eisen, modernen leistungsstarken Schleppdampfern und neuen Umschlagseinrichtungen entlang des Flusses war überhaupt ein Wettbewerb mit der Eisenbahn möglich. Das Kapital für diese Erneuerungen konnte jedoch nicht aus den Kreisen der Schifffahrt kommen. Für diese Veränderung in der Weserschifffahrt mussten erst neue kapitalkräftige Schifffahrtsgesellschaften gegründet werden.*²⁶² Doch wanderten vor allem bremische Ladungen alsbald zu Rocholl ab, so dass die Mindener Gesellschaft mit ihren 1873 vom Lloyd übernommenen vier Dampfern in

ernsthafte Schwierigkeiten geriet und in ihrem Verwaltungsbericht für 1876 feststellen musste: *Im Allgemeinen ist die Schifffahrt auf der Weser kein lohnendes Geschäft mehr.*²⁶³

Schließlich wurde im Herbst 1886 von bremischen Kaufleuten die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft (BSG) aus der Taufe gehoben, welche die drei Dampfer von Rocholl sowie 1887 die Flotte der Weser-Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Minden übernahm, die daraufhin in Liquidation ging. Die neu gegründete, in Bremen ansässige Aktiengesellschaft setzte mit einer rasch wachsenden Flotte die Flussfrachtschiffahrt stromaufwärts fort. Neben Radschleppdampfern wurden auch von Anfang an eigene normierte Schleppkähne aus Eisen und Stahl beschafft und eingesetzt. Dieses innovative Element legt einen Vergleich mit der erfolgreich operierenden Leichterflotte des NDL auf der Unterweser nahe, wobei kurz zuvor der Hamelner Unternehmer Meyer ab 1884 mit dem Bau eiserner Kähne vorausgegangen war. Die Mitnahme von Fahrgästen spielte dagegen für die BSG kaum eine Rolle mehr, weil mittlerweile die Ausflugsschiffahrt im Oberwesergebiet selbst dieses Geschäft an sich gezogen hatte. Dieses neue und in der Folgezeit rentabel arbeitende Unternehmen dürfte das interessierte und wohl auch wohlwollende Augenmerk des NDL auf sich gezogen haben. Anteile des Lloyd an der Reederei sind zumindest für die Frühzeit nicht nachweisbar. Ein Aktionärsverzeichnis vom November 1886 weist Kaufleute ganz überwiegend aus Bremen aus, aber die vielen Querverbindungen und Netzwerke innerhalb der bremischen Kaufmannsoligarchie dürften dem Lloyd von Anfang an zumindest indirekten Einblick, wohl auch Einfluss beschert haben.²⁶⁴

Dies würde erklären, weshalb auf der alljährlich stattfindenden Generalversammlung der BSG am 12. April 1892 anstelle des verstorbenen bremischen Kaufmanns und Mitbegründers Christoph Hellwich Papendieck (1839–1891) der Jurist und für die bremische Großreederei nachhaltig prägende Lloyddirektor Dr. Heinrich Wiegand (1855–1909) gewählt wurde. Seit 1889 Justitiar des NDL, war Wiegand nach dem plötzlichen Tod des Lloyddirektors Lohmann (1830–1892) zu dessen Nachfolger bestellt worden und wurde schließlich 1899 zum Generaldirektor ernannt.²⁶⁵ Wer ein so weltumspannendes Unternehmen führte, konzentrierte sich nicht allein auf das unmittelbare Tagesgeschäft. Vielmehr beschäftigte sich Wiegand mit der komplexen nationalen und internationalen wirtschaftlichen Gesamtentwicklung und stieß dabei in politische Sphären vor. Über die Verkehrslage Bremens und die Ungunst der rückwärtigen Verbindungen war er sich im Klaren: *Die ungünstige Lage Bremens an einem Strom, der nur ein beschränktes Hinterland durchfließt, die Tatsache, daß die großen Industriebezirke ihre natürliche Verbindung über Elbe und Rhein haben, ließen mich bald erkennen, daß ohne eine Verbreiterung des wirtschaftlichen Bodens für Bremen sein Handel und seine Schifffahrt nicht zu weiterer Entwicklung kommen könnten. Diese Verbreiterung des wirtschaftlichen Bodens konnte nur in*

Abb. 10 Dr. Heinrich Wiegand (1855–1909) wurde 1892 zum Direktor und 1899 zum Generaldirektor des NDL ernannt und prägte bis zu seinem Tod nachhaltig die bremische Großreederei. (Staatsarchiv Bremen)



*zwei Richtungen erfolgen: in der Ausgestaltung besserer Wasserverbindungen und in der Schaffung eines neuen Industriegebietes im Stromgebiet der Weser.*²⁶⁶

Ein weiteres Feld, auf dem sich der Lloydirektor engagierte, waren die als »Wiegand-Industrien« bezeichneten, mit wechselndem Erfolg betriebenen Initiativen zur damaligen Industrieansiedlung in Bremen.²⁶⁷ Dem Ausbau der Hinterlandverbindungen Bremens und des Lloyd dürfte dagegen das Aufsichtsratsmandat Wiegands bei der Schlepsschiffahrts-Gesellschaft bis zu seinem frühen Tod gegolten haben. Als im Frühjahr 1897 die BSG eine Kapitalerhöhung von 400 000 Mark vornahm, wurde er am 23. April über diesen Schritt verständigt.²⁶⁸

Die Verbindung zwischen dem Lloyd und der Binnenreederei schlug sich in einer wichtigen Maßnahme nieder, die über das enger gefasste Unternehmensinteresse der BSG hinausging. So hieß es in deren Geschäftsbericht für 1903: *Der Gleisanschluss in Hann.-Münden ist, dank der opferwilligen Initiative des Norddeutschen Lloyd mit Unterstützung durch andere Interessenten, zu denen auch unsere Gesellschaft gehört, soweit gefördert, dass dessen Inangriffnahme in kurzem erfolgen kann, wenn die Eisenbahn den*

*Anschluss durch nicht zu ungünstige Bedingungen ermöglicht.*²⁶⁹ Nach längerer Vorgeschichte, die in die Zeit vor 1890 zurückreichte, erfolgte 1905 mit bremischem Kapital unter Federführung Wiegands, aber auch unter Beteiligung der Wesermühlen AG in Hameln (Meyer) und des Mündener Magistrats, die Gründung der Weserumschlagstelle Münden GmbH, die eine Verbindung zwischen dem Bahnnetz und der Oberweserschifffahrt herstellte. Die Anlage selbst bestand aus einer Ufermauer, wo Binnenschiffe festmachen konnten, Eisenbahngleisen, einem Lagerhaus mit einem angeschlossenen Maschinenhaus in ästhetisch ansprechender Fachwerkbauweise sowie einem Turm. So konnten endlich Ladungen, vor allem Kali aus Thüringen, zwischen Schiff und Bahn bzw. Landfuhrwerken vergleichsweise mühelos umgeschlagen werden. Am 31. August 1906 erfolgte die feierliche Eröffnung. Nach einem Niedergang seit den späten 1950er-Jahren wurde die Einrichtung 1978 geschlossen. Reste der Anlage sind noch heute als Ruine vorhanden.²⁷⁰

Wiegand äußerte sich zur Umschlagstelle wie folgt: *Zu den schmerzlichen Uebelständen in der Frage des Umschlages der Güter über die Oberweser gehörte von jeher der Mangel einer Verbindung zwischen Eisenbahn und Schiff am südlichen Endpunkte der Weser in Münden. Die Tatsache, daß das Gebiet des Thüringerwaldes mehr und mehr seine Verschiffungsgelegenheit über den Rhein fand, veranlaßte mich, der Frage der Errichtung einer Umschlagstelle in Münden, wohin die kürzeste Verbindung von Thüringen her nach der Weser herzustellen war, ins Auge zu fassen.*²⁷¹ Nachdem der Lloyddirektor Unterstützung in Bremen hatte einwerben können, mussten mit Hilfe seiner Kontakte zur preußischen Bürokratie und Politik in Berlin Widerstände niedergedrungen werden, die von der Eisenbahndirektion in Kassel herrührten.²⁷² Die allgemeine Unternehmenspolitik der BSG fand weiterhin die Aufmerksamkeit Wiegands. Im Mai 1905 beteiligte er sich an Überlegungen zur weiteren Kapitalbeschaffung.²⁷³

Selbstverständlich erschöpften sich die Interessen des NDJ nicht in derartigen Einzelfragen, sondern besaßen geschäftsstrategisches Format. In einem Nachruf auf Wiegand (1910) hieß es: *Die Einzelheiten der neuesten Lloydgeschichte zeigen [...] eine Einflußnahme auf alle Faktoren, welche für die Seeschifffahrt von Bedeutung sind. [...] Sie muß ferner erblickt werden in der Ausgestaltung der Eisenbahnverbindungen Bremens zur Erleichterung der Weserschifffahrt, der Wiederbelebung der alten Sammelstelle der Güter auf der Oberweser in Hannoversch-Münden, in der Förderung der großen Kanalprojekte des Reichs, insbesondere des Mittellandkanals, zu welchem gerade Bremen eine wesentliche Anregung gegeben hat.*²⁷⁴

Bereits in frühneuzeitlicher und damit vorindustrialisierter Zeit hatte es seitens der deutschen Territorialfürsten mancherlei nicht selten illusionäre Kanalprojekte gegeben.²⁷⁵ Nachdem aber durch die technische Entwicklung im 19. Jahrhundert entsprechende Ressourcen erschlossen wurden, schoss diese Tendenz geradezu ins Kraut. Damals grassierten in Deutschland weit



Abb. 11 Diese um 1907 entstandene Postkarte aus Hannoversch Münden drückt die doppelte Bedeutung der Oberweser als mythischer Ort und als Verkehrsweg aus. V.l.n.r.: Ein Schleppkahn, der Weserstein (1899), der Raddampfer BRAUNSCHWEIG (ex LIBUSSA, 1870, zur Weser 1910) und die am 31. August 1906 eröffnete Weserumschlagstelle. (Archiv DSM)

ausgreifende Diskussionen um die Projektierung und den Bau – beides war nicht unbedingt deckungsgleich – von Binnenkanälen. Oftmals standen bei diesen Projekten regionalwirtschaftliche Sonderinteressen einer wirklich durchdachten ökonomischen Realisierbarkeit entgegen, weshalb die meisten dieser Vorhaben scheiterten und man aus heutiger Sicht von einem Wildwuchs sprechen kann: *In der Zeit des Deutschen Reiches wurden mehrere größere Projekte von Binnenkanälen und Flußkanalisierungen realisiert, so die Untermain-Kanalisierung, der Elbe-Trave-Kanal, der Umgehungskanal bei Breslau, der Dortmund-Ems-Kanal, der Teltow-Kanal in Berlin, der Hohenzollern-Kanal (Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin), der Rhein-Herne- und Lippe-Seiten-Kanal (Teilstück Datteln-Hamm).*

Obwohl sich um die Jahrhundertwende bereits abzeichnete, daß nur schleusenarme Kanäle für Fahrzeuge von mindestens 800 bis 1000 t Tragfähigkeit ökonomisch sinnvoll seien, kamen oft phantastisch anmutende Kanalbaupläne in die Diskussion (so z.B. eine Schifffahrtsverbindung zwischen Weser, Werra und Main: 117 km, 25 Schleusen, sechs Hebewerke), die nie realisiert wurden.²⁷⁶

Ab etwa 1897 brachte Wiegand sich in diese Auseinandersetzungen ein. Seine Motive sind von seinem Biografen wie folgt umrissen worden: *Die räumliche und wirtschaftliche Begrenztheit des Einflussgebietes dieses Stromes [der Weser] bildete eine zu schmale Frachtbasis für eine gesunde Weiterentwicklung der bremischen Reedereien und insbesondere für den damals mächtig emporstrebenden Lloyd.*²⁷⁷ Die bremische Handelskammer hatte bereits in ihrem Jahresbericht für 1892 ein Junktum zwischen See- und Binnenschifffahrt hergestellt: *Nachdem es Bremen gelungen ist, durch die Unterweserkorrektion die Seeschifffahrt bis an die Stadt zu ziehen, wo großartige Hafenanlagen für dieselbe im Freibeirke geschaffen worden sind, deren zweckmäßige Ausnutzung und Erweiterung die unablässige Sorge der bremischen Behörden bildet, ist es in der That begreiflich, daß das Hinterland sich durch den Ausbau einer leistungsfähigen Wasserstraße nach Bremen in den Mitgenuß dieser Errungenschaften zu setzen strebt.*²⁷⁸

So zählte Wiegand, wie bereits angedeutet, zu den entschiedenen Protagonisten des damals in der Diskussion befindlichen Mittellandkanals.²⁷⁹ Dessen planerische Anfänge gingen auf zwei preußische Denkschriften über eine Ost-West-Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Berliner Raum von 1856 und 1877 zurück. Ein preußisches Gesetz vom 9. Juli 1886 ermächtigte zwar die Regierung zum Kanalbau, trotzdem musste dieser aber erst einen hindernisreichen Lauf durch die politischen Instanzen absolvieren. Als wichtige Seitenstücke entstanden 1892–1899 der Dortmund-Ems-Kanal, bis 1914 der Rhein-Herne-Kanal und bis 1915 der Ems-Weser-Kanal. Die Strecke nach Hannover konnte bis 1916 fertiggestellt werden. Nach einigen Unterbrechungen konnte erst 1938 die Elbe bei Magdeburg erreicht werden.²⁸⁰

Im Vorfeld war der Kanal sehr umstritten gewesen, so dass die bremische Handelskammer in ihrem Bericht für 1895 einen *Widerstand der Agrarier und einzelner Landestheile, die von dem Kanal mit Unrecht eine Schädigung ihrer Interessen befürchten*²⁸¹, ausmachte. Der gegen das Projekt geführte Slogan der *Begünstigung des Westens und der Vernachlässigung des Ostens*²⁸² weist auf einen ostelbischen Hintergrund hin. Die Befürworter ruhten indessen auch nicht. Ein besonders emphatisches und eloquentes Beispiel bot wiederum die Bremer Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1893: *Und doch wächst von Jahr zu Jahr die Nothwendigkeit, diese wichtige, unentbehrliche Wasserstraße als Ganzes in Angriff zu nehmen. Um concurrenzfähig auf dem Weltmarkte zu bleiben, muß Deutschland leitungsfähige Kanäle bauen und seine Flußläufe verbessern. Die Industrie verlangt nach billigen Absatzwegen, nach billiger Zufuhr der Rohprodukte; der klagenden Landwirthschaft braucht nicht mehr auf Kosten der Allgemeinheit geholfen zu werden, wenn ihr durch günstigere Transportgelegenheit der deutsche Markt wirklich aufgeschlossen wird, wenn sie die ausländischen Düngemittel und Futterstoffe billig beziehen und alle jene Erzeugnisse erst verwerthen kann, die wegen zu hoher Transportkosten bis jetzt nur ungenügend zu verwerthen sind. Der*

Handel bedarf bei der Ungunst der Zeiten dringend der Anregung, die billige Frachten auf seine dem Gütertausch gewidmeten Thätigkeit auszuüben pflegen, kurz alle Gewerbe harren ungeduldig des Aufschwungs, den sie mit Recht von dem Ausbau des Mittellandskanals erwarten.

Allgemein ist daher der Wunsch, daß auf dem im Gesetze vom 9. Juli 1886 vorgezeichneten Wege rasch und entschlossen vorangegangen und aus der augenblicklichen Ungunst der finanziellen Lage viel eher Veranlassung genommen werde, den Kanalbau zu fördern, als mit ihm zurückzuhalten.

Nach Ausweis der Vorarbeiten liegen die Verhältnisse für den Bau des Mittellandkanals in technischer Beziehung beispieellos günstig. Um so begründeter ist daher die Ueberzeugung der Handelskammer, daß die vortrefflichen Erfahrungen, welche insbesondere Frankreich mit dem Ausbau seines Kanalnetzes auf Grund des Programms Freycinet²⁸³ gemacht hat, sich auch für Deutschland ergeben werden. Das Unternehmen des Mittellandkanals wird der Gesamtwirtschaft Preußens nicht nur, sondern ganz Deutschlands einen mächtigen Impuls geben. Was aber könnte für einen Staat, der stetig steigende Anforderungen an die Steuerkraft der Bevölkerung zu stellen gezwungen ist, wünschenswerther sein als dieses!²⁸⁴

Es ist davon auszugehen, dass die einschlägigen Gedanken Wiegands hiervon nicht weit entfernt waren. Zum Mittellandkanal ist eine anscheinend intensivere Korrespondenz von ihm aus der Zeit um 1898 zwar nachweisbar, aber nicht mehr vollumfänglich erhalten. Ein Brief vom 9. April 1898 an den Stettiner Vulcan, der damals zu den wichtigsten Hauswerften des Lloyd zählte, enthielt auch den Passus: *Verspricht auch weitere Entwicklung Bremens vom Mittellandkanalbau.*²⁸⁵ Im August 1899 unternahm Wiegand eine Reise nach Dortmund, wo ebenfalls Gespräche zu diesem Thema stattfanden. Unterhaltungen auf höchster politischer Ebene wurden ebenfalls geführt, wie eine Briefnotiz vom 14. August 1899 besagte: *Eingehender Bericht über Gespräch mit Kaiser über Mittellandkanal. Zunächst 1¼ Stunde Unterhaltung, dann bei Tisch sitzt Wiegand neben dem Kaiser.*²⁸⁶ Als die Planung zunächst im politischen Raum am Widerstand des preußischen Herrenhauses scheiterte²⁸⁷, hieß es am 21. August: *Sehr niedergeschlagen über Nachricht wegen Mittellandkanal.*²⁸⁸ Kurz danach gab es am 29. August 1899 eine Unterredung mit dem Staatssekretär des Reichsmarineamts Konteradmiral Alfred Tirpitz (1849–1930), der an sich mit ganz anderen Problemen beschäftigt war: *Bericht über ein Gespräch mit Tirpitz, der über Unsicherheit des Mittellandkanals sehr unruhig.*²⁸⁹ Ein Schreiben vom 23. April 1900 an den preußischen Finanzminister Johannes von Miquel (1828–1901), der übrigens kurz vor seinem Tod an der Kanalfrage demissionierte²⁹⁰, hatte folgenden Inhalt: *Mittellandkanal von Privaten zu erbauen? Kanal darf nicht als Teilstück gebaut werden, da sonst kein Ertrag.*²⁹¹

Im Herbst 1900 hatte Wiegand die Gelegenheit, erneut seine Ansichten an allerhöchster Stelle anzubringen: *Bei der Frühstückstafel, neben dem*

*Kaiser sitzend, kamen wir auf die Frage des Baues von Kanälen, und ich plaidierte in wärmster Weise für die Ausführung des großen Gedankens, Osten und Westen durch den Bau eines Mittellandkanals zu verbinden, der ja für die Entwicklung Bremens und des Nordd. Lloyd von großer Bedeutung sein mußte.*²⁹² Im August und Dezember 1903 führte Wiegand weitere Korrespondenzen zum Mittellandkanal, über die inhaltlich aber nichts bekannt ist.²⁹³ Ein wichtiger Ansprechpartner war der preußische Minister für öffentliche Arbeiten (1902–1906) und Generalmajor a.D. Hermann von Budde (1851–1906), der eine Schlüsselrolle bei der weiteren Fortführung des Kanalprojekts spielte: *Die Durchsetzung der unter seinem Amtsvorgänger gescheiterten großen Kanalvorlage war eine von den Aufgaben, die ihm sein königlicher Herr besonders ans Herz gelegt hatte. Durchdrungen von ihrer hohen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung, führte er sie, wenn auch in etwas verkürzter Gestalt, mit großem Geschick glücklich durch alle Schwierigkeiten der parlamentarischen Kämpfe hindurch.*²⁹⁴

Schließlich stimmten beide Häuser des preußischen Landtags dem Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 zu, das die *Herstellung eines Schifffahrtskanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen*²⁹⁵ beinhaltete. Wiegand war seit 1900 mit dem Minister freundschaftlich verbunden und schrieb später nach dessen Tod: *In seinem Streben, das Mittellandkanal-Projekt zur Durchsetzung zu bringen, hat er leider seinem Interesse für die bremische Schifffahrt nur in beschränktem Umfange Folge leisten können: um wenigstens den Beginn des Kanalbaues zu sichern, mußte er zunächst auf die Verbindung nach der Elbe verzichten und an Stelle der Kanalisation der Oberweser die Verbesserung des Fahrwassers der letzteren durch Talsperren im oberen Wesergebiet setzen. Als ich ihn auf das Ungenügende der so geschaffenen Wasserverbindungen für Bremen hinwies und die Notwendigkeit betonte, dann für Bremen eine Verbindung zwischen Hunte und Ems zu schaffen, erklärte er, daß er keine Bedenken sähe, die Konzession dazu an Bremen und Oldenburg zu erteilen, wenn das Zustandekommen des Mittellandkanals gesichert sei und Preussen zu den Kosten des Kanalbaues nicht beizutragen brauche. Diese Äußerung des Ministers, von der ich dem Senate sofort Mitteilung machte, ist ein Moment gewesen, das Bremen veranlaßt hat, seine weitergehenden Wünsche wegen Mittellandkanal und Weserkanalisation zurückzustellen, das Budde'sche Projekt, wie es vom Abgeordnetenhaus angenommen wurde, nach besten Kräften zu fördern.*²⁹⁶

In dieser Niederschrift wird deutlich, dass die unzähligen Kanalprojekte jener Zeit nicht isoliert zu betrachten sind, sondern durch ein von der heutigen Historiographie nur sehr mühsam zu entwirrendes Filigran an politischen und wirtschaftlichen Interessen miteinander verbunden sein konnten.

Der Blick fällt nun auf ein Vorhaben in der oldenburgischen Nachbarschaft Bremens. 1855–1893 war der Hunte-Ems-Kanal entstanden, der das bis da-

hin schwer zugängliche ostfriesische Fehngebiet erschloss und vor allem der Torfschifffahrt diente. Die diesem Zweck genügende Begrenzung der Schiffsgrößen (20 x 4,5 x 1,20 m, 40 t Ladung) reichte für einen überregionalen Binnenverkehr nicht aus, so dass alsbald weitere Ausbauplanungen unter der identischen Bezeichnung Hunte-Ems-Kanal die Runde machten²⁹⁷ und ebenso die Aufmerksamkeit Wiegands fanden. Eine Briefnotiz vom 17. März 1903 umriss im Telegrammstil seine Position: ... *dass Bremen sich jeder Propaganda eines anderen Kanalprojekts enthalten wird, bis das Schicksal des Mittellandkanals entschieden ist. Ist dies aber der Fall, wird erwartet, dass dann kein Widerstand gegen Ems-Hunte-Kanal, der für uns gleich wichtig ist. Wir erheben auch kein Bedenken gegen Weiterführung Ems-Hunte-Kanal bis Elbe trotz mancher Vorteile für Elbe.*²⁹⁸ Gut einen Monat später hieß es am 27. April in einem Brief an den oldenburgischen Reeder und Kommerzienrat August Schultze (1848–1920): *Über Kanalgemeinschaft Bremen-Oldenburg bei Ems-Hunte-Kanal. Oldenburg muss sich über die Höhe seiner Beteiligung klar werden.*²⁹⁹ Ein Brief vom 23. Januar 1904 an den in Schifffahrtsfragen überaus interessierten oldenburgischen Großherzog (1900–1918) Friedrich August (1852–1931) über Kanalfragen dürfte ebenfalls den Hunte-Ems-Kanal zum Gegenstand gehabt haben. In einem Schreiben vom 8. Januar 1906 an Schultze ging es um *Verkehrsmängel* des Kanalbauprojekts. Ein weiterer Brief an denselben Empfänger (18. Mai 1906) behandelte ebenso dieses Thema, und einen Monat später teilte am 14. Juni ein offenbar frustrierter Lloydchef Schultze mit: *Ich bedaure es sehr, dass offensichtlich in Oldenburg Vorstellungen Platz gegriffen haben, die eine Ausscheidung unserer Interessen am Kanalprojekt zur Folge haben. Ich darf Sie freundlich bitten, mich aus der Liste der Mitglieder des Ems-Hunte-Kanals streichen zu wollen. Ich will keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, dass ich persönlich wie auch die von mir vertretenen Interessen solange diesem Kanalprojekt durchaus fernstehen werden, als in Oldenburg die Tendenz vorhanden ist, das Kanalprojekt in einer Weise zur Durchführung zu bringen, bei der wir mitzuwirken nicht in der Lage sind.*³⁰⁰ Ungeachtet der Differenzen mit der oldenburgischen Seite beschäftigte sich Wiegand weiterhin mit dem Ausbauprojekt.

Als Sprachrohr der Binnenschifffahrt auf der Oberweser diente die bereits erwähnte und im Juli 1892 in Kassel unter Federführung der dortigen Handelskammer gegründete Freie Vereinigung der Weserschifffahrts-Interessenten. Nur nebenbei sei angemerkt, dass diese zur schier unübersehbaren Galaxie oft gezielt zweckbestimmter industriezeitlicher Vereine nicht nur im kaiserzeitlichen Deutschland zählte. Auf der Tagung dieser Vereinigung im Februar 1907 in Hannover setzte sich Wiegand für den Hunte-Ems-Kanal ein.³⁰¹ Im Frühjahr desselben Jahres spielten die Probleme mit Oldenburg eine Rolle in einer Unterredung des Lloydchefs mit Kaiser Wilhelm II. Wiegand äußerte, ... *daß Oldenburg allerdings ein wenig bequemer Nachbar sei, doch müßten wir in Bremen versuchen, zunächst mit ihm auszukommen,*

da wir den Wunsch hätten, doch den Kanal durch das Oldenburger Land zu erhalten.³⁰² Der Kaiser war mit der geplanten Streckenführung nicht einverstanden, weil er Nachteile für den Seehafen Emden befürchtete. Wiegand schrieb aus der Rückschau: *Umso schmerzlicher war es mir jetzt, gerade bei dem Kaiser die Ablehnung des Gedankens des Hunte-Ems-Kanals zu finden. Überraschend kam mir allerdings diese Ablehnung nicht, wußte ich doch, daß Fürst von Knyphausen sowohl, wie der überaus geschickte Oberbürgermeister von Emden, Fürbringer, alles getan hatten, um bei dem Kaiser die Vorstellung wachzurufen, daß der Bau des Hunte-Ems-Kanals eine schwere Schädigung der Interessen Emdens sein würde.*³⁰³

Anscheinend konnte das Kriegsbeil mit Oldenburg wieder begraben werden, denn am 21. September 1907 berichtete er Schultze über ein Gespräch mit Reichskanzler Bernhard von Bülow, ... *der Mitwirkung beim Ems-Hunte-Kanal zugesagt hat*, gleichzeitig taktierte Wiegand: *Für 2 Monate jede Aktion einstellen*, sandte am 1. Oktober eine Denkschrift an den Reichskanzler und hielt, wie Briefnotizen vom Oktober und November 1907 bezeugen, mit dem Thema weiterhin Fühlung.³⁰⁴ Seine Rolle charakterisierte Wiegand wie folgt: *In Bremen hat man der Frage dieser Verbindung zwischen Hunte und Ems lange Jahre sehr kühl gegenüber gestanden; ich darf es mir als ein persönliches Verdienst anrechnen, daß die Stimmung in unseren maßgebenden Kreisen allmählig umgeschlagen ist und die Bedeutung dieses Kanals für die zukünftige Entwicklung Bremens mehr und mehr allgemein anerkannt wird. Ich bin denn auch persönlich bemüht gewesen, diese Kanalfrage zur endlichen Lösung zu bringen.*³⁰⁵ Doch erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde in Gestalt des Küstenkanals (Bauzeit 1921–1935) dieses Projekt realisiert.³⁰⁶

1898 hob der Celler Unternehmer Albert Haacke (1854–1935), der 1885 eine Fabrik für Isoliermaterial gegründet hatte und überdies von 1908–1919 das politische Amt eines Senators in seiner Heimatstadt bekleidete, die Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft mbH aus der Taufe, die fortan mit den Unzulänglichkeiten des Allerfahrwassers zu kämpfen hatte³⁰⁷ und nach späterer Interpretation Wiegands ... *den Plan verfolgte, die uralte Wasserverbindung zwischen Bremen und Celle, welche seit dem Ausbau völlig vernachlässigt worden, wieder herzustellen.*³⁰⁸ Aus diesem Grund hatte Haacke Schwierigkeiten, in seiner Heimatstadt sowie in Bremen genügend Kapital aufzutreiben. 1903 wandte er sich an Wiegand. Die BSG sowie die 1893 als Nachfolgebetrieb der wenige Jahre zuvor liquidierten Reederei gegründete Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft (MSG) hatten sich abweisend gezeigt, so dass der NDL als Anteilseigner der Reederei einsprang, sich obendrein noch am Ausbau des Celler Hafens beteiligte. Dieses Engagement diente Wiegand als Hebel, bei den preußischen Behörden, aber auch beim Bremer Senat für den Ausbau der Aller vorstellig zu werden, der schließlich 1908–1916 erfolgte. Der Lloyd sprang 1908 für den Beitrag des bremischen Staates mit einer Rückbürgschaft ein. Die Erschließung der Kalibergwerke und Erdölfelder im

Allergebiet spielte hierbei eine tragende Rolle. Auch beim Bau neuer Hafenanlagen in Celle (1904) sowie deren nachfolgender Erweiterung (1905) engagierte sich der Lloyd finanziell.³⁰⁹ Im Mai 1905 korrespondierte Wiegand mit Haacke erneut über diesen Gegenstand. Wie der Lloyddirektor die Verknüpfung der beiderseitigen Interessen bewertete, geht aus einer Briefnotiz vom 7. Juni 1905 hervor: *Über Aller-Kanalisation. Es handelt sich darum, aus Celle einen neuen Umschlagsplatz für Bremen zu machen. Dies ist in Aufsichtsratssitzung Oberweser Schleppschiffahrt zu erörtern*³¹⁰, womit die BSG gemeint war. Im Oktober desselben Jahres sprach Haacke wegen einer weiteren Kapitalerhöhung vor. Ein Brief Wiegands an ihn vom 18. Oktober hatte folgenden Inhalt: *Mitteilung, warum B.S.G. sich nicht an Celle beteiligt (wegen Bindung an Minden) und Stellung Lloyd's zur Binnenschiffahrt. Programm für Bedeutung Binnenschiffahrt im Zusammenwirken für Bremen [...] Umschwung zu Gunsten der Aller bei beiden Aufsichtsräten.*³¹¹ Am 3. November 1905 teilte er Haacke mit: *Mindener beteiligen sich nicht, aber Oberweser [BSG] mit 60.000 M mit 2 Aufsichtsratssitzen.*³¹² Fast zwei Jahre später schlug Wiegand am 19. Juni 1907 der bremischen Handelskammer vor, sich mit 10 000 Mark an der Allerkorrektur zu beteiligen, die anschließend vom NDL erstattet werden sollten.³¹³ Vorausschauend dachte der Lloydchef an spätere Anbindungen von der Aller zum Mittellandkanal hin.

Aus anderer Quelle geht eine ausführlichere Stellungnahme Wiegands an Haacke über Zielrichtung und Grenzen seiner Aktivitäten in der Binnenschiffahrt hervor: *... dass es eigentlich ausserhalb der Aufgaben des Norddeutschen Lloyd liegt, sich an der binnenländischen Schiffahrt zu beteiligen, und dass wir es nur dann als unsere Aufgabe ansehen können, hier unsererseits mit einzutreten, wenn anderweitige Unternehmungslust und Kapital nicht in dem Masse vorhanden ist, wie dies den Interessen des Norddeutschen Lloyd entspricht ... Das, was ich anstrebe, ist eine möglichst kräftige Entwicklung der gesamten auf Bremen gravitierenden Schleppschiffahrt. Eine solche Entwicklung kann aber nur erfolgen, wenn die drei Gesellschaften in Bremen, Minden und Celle eng zusammenwirken. Dann werden einerseits Ratenunterbietungen vermieden, andererseits können die Gesellschaften sich gegenseitig jederzeit mit Material aushelfen ... Ich glaube, Sie werden mir, wenn Sie die Gesichtspunkte, von denen aus ich diese Frage behandle, noch einmal prüfen, darin recht geben, dass ich den Schwerpunkt in dem Zusammenwirken der drei Schleppschiffahrtsgesellschaften suche und dass, wenn es mir gelingt, eine andere Beurteilung der Tätigkeit der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft bei den beiden anderen Schleppschiffahrtsgesellschaften herbeizuführen, Ihnen die Mitwirkung und die Kapitalbeteiligung der beiden letzteren grössere Vorteile bietet als eine Kapitalbeteiligung des Norddeutschen Lloyd, dessen tatkräftiger Unterstützung Sie ja, ganz unabhängig von der Kapitalbeteiligung, unter allen Umständen sicher sind.*³¹⁴



Abb. 12 Nachfolger Wiegands an der Spitze des Lloyd wurde 1909 Dr. Philipp Heineken (1860–1947). Er wirkte bis 1920 als Generaldirektor. (Staatsarchiv Bremen)

Auch für einen anderen Nebenfluss interessierte sich der Lloyd: Die einst blühende Schifffahrt auf der Werra war in den 1870er-Jahren eingeschlafen. 1906 wurde die Herstellung einer erneuten Schiffbarkeit des Flusses durch den preußischen Staat sowie Privatinteressenten geprüft. Vom 31. Mai bis zum 2. Juni in jenem Jahr fand eine Bereisung der Werra von Münden bis Salzungen statt, an der auch Vertreter des NDL teilnahmen. Diese Bemühungen verliefen im Sande.³¹⁵

Nach dem frühzeitigen Tod Wiegands verlor der NDL keineswegs das Interesse an der Oberweserschifffahrt. Als Nachfolger wurde Dr. Philipp Heineken (1860–1947) an die Spitze des Lloyd berufen. Bis 1920 zeichnete er für dessen Geschicke verantwortlich und wirkte anschließend noch bis 1933 als Aufsichtsratsvorsitzender. Seine hinterlassenen schriftlichen Zeugnisse lassen auf eine ähnlich breit angelegte Denkweise wie bei seinem Vorgänger

schließen.³¹⁶ Auch unter seiner Führung beschränkte sich der Lloyd keineswegs auf die Einflussnahme bei einzelnen Binnenreedereien.

Von 1908 bis 1925 gab das Unternehmen ein Jahrbuch heraus. Heutzutage eine äußerst wertvolle Quelle zur internen Geschichte, stellt es darüber hinaus aber auch das allgemeine Geschehen in Schifffahrt, Verkehr und Wirtschaft jener Zeit aus dem Blickwinkel des NDL dar. In der Ausgabe 1910/11 wurde ein Gesetzentwurf samt Begründung und ergänzendem Kommentar abgedruckt, der am 21. Oktober 1910 dem Reichstag zugeing und den Ausbau der deutschen Wasserstraßen sowie die Erhebung von Schifffahrtsabgaben zum Inhalt hatte.³¹⁷ Dies war nur der Auftakt zu einer weiteren Behandlung dieses Stoffes in den folgenden Jahren. In seinem handels- und verkehrspolitischen Teil enthielt das Jahrbuch 1911/12 gleich drei Aufsätze zur Binnenschifffahrt auf der Oberweser. Ein Artikel berichtete über den Fortgang der Beratungen sowie die Verabschiedung des Gesetzes über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben³¹⁸, ein weiterer über eine *Denkschrift über die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Weser und auf der Aller*.³¹⁹ Schließlich wurden Klagen des Direktors der BSG, Georg Friedrich Müller, wiedergegeben, die dieser am 29. November 1911 auf der Versammlung der Freien Vereinigung der Weserschifffahrts-Interessenten in Hannover über den *Einfluss der Dürre im Sommer 1911 auf die Oberweserschifffahrt* geäußert hatte.³²⁰ 1912/13 ging es um *Die Einführung des staatlichen Schleppmonopols auf dem Rhein-Hannover-Kanal*³²¹, also auf dem in der Entstehung begriffenen Mittellandkanal. Das dortige Schleppmonopol lag ab 1914 zunächst beim preußischen Staat, ab 1921 beim Deutschen Reich, ab 1949 bei der Bundesrepublik Deutschland und wurde erst 1967 als nicht mehr zeitgemäß aufgehoben.³²² Die Edertalsperre (1910–1914) und die Diemeltalsperre (1913–1924) dienten der Wasserversorgung des Kanals, aber auch zum Ausgleich der Fahrwassertiefe der Weser bei niedrigen Wasserständen³²³, so dass die BSG in ihrem Jahresbericht für 1915 hervorhob: *Schon im verflossenen Jahre wurde bei Niedrigwasser die Fahrtiefe der Weser unterhalb Minden durch Zuschußwasser aus der Edertalsperre verbessert*.³²⁴

1912 wurde der Verein zur Förderung des Baues eines Großschifffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee gegründet. Der NDL und sein Hamburger Hauptkonkurrent HAPAG gehörten ihm an. Man plante einen Wasserweg von neun Metern Tiefe für Seeschiffe, dessen Kosten auf 235 Millionen Mark geschätzt wurden.³²⁵ Die hinter diesem utopisch anmutenden Projekt stehenden Interessen der Nordseehäfen sind nicht schwer auszumachen: Man wollte mehr Verkehr aus dem Ruhrgebiet, das bis heute sehr stark auf die Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet ist, an die deutsche Nordseeküste ziehen. Um 1913 war der NDL ferner in ein Kanalprojekt zwischen Werra und Main involviert.³²⁶ Der Hintergrund für diese zeitgenössischen Planungen und Projekte ist 1971 so charakteri-

siert worden: *Alle diese Kanal- und Strombaupläne der Zeit vor dem ersten Krieg machen deutlich, welches Vertrauen man in das Schiff als Förderer der Wirtschaft setzte und welche belebende Kraft man einem Wasserweg zutraute. Es war gewiß keine innere Abkehr von der Eisenbahn. Dazu stand deren Wichtigkeit jedermann zu deutlich vor Augen. Erst recht im Weserland konnte von einer solchen Entfremdung keine Rede sein. War doch Bremen gerade im Begriff, von 1889 an seine neuen Häfen ganz besonders auf die Eisenbahn einzurichten. Und wäre nicht die unselige Kleinstaaterei im Wesergebiet im Wege gewesen, so wäre es in jener Zeit wahrscheinlich anstelle des noch heute vorhandenen Stückwerks zu einer Weserufer-Bahn gekommen. Diese Hinwendung zur Schifffahrt ist heute gewiß vielen unverständlich, und wenn man liest, daß damals ernsthafte Leute gesagt haben, im Falle eines Krieges solle die Eisenbahn die Front, die Binnenschifffahrt aber die Heimat versorgen, so mutet uns das heute kurios an. Aber jener weitverbreitete Glaube an die Binnenschifffahrt beruhte keineswegs auf einem verkehrspolitischen Irrtum. Die Schifffahrt auf dem Rhein, in den Niederlanden, auf den französischen Wasserstraßen lieferte damals Beweise. Das Binnenschiff – auch auf der Weser – fuhr damals nahezu alle Güterarten, die auch die Bahn beförderte, von Erz und Kohle bis zu Reis, Butter und Wein. Auch das Dienstleistungsangebot der Binnenschifffahrt war damals vielfältig. Auf der Weser wurden – auch in Zeitungsanzeigen – angeboten Transporte in Schleppzügen, in einzeln fahrenden Güterschiffen mit dampfgetriebenem Schaufelrad am Heck, in Eildampfern und Personendampfern mit Gepäckbeförderung. Auf die Dauer des Transportes kam es nicht so an wie heute. Es galt noch lange das Wort vom schwimmenden billigen Lager, das mit dem Transportpreis der Binnenschifffahrt abgegolten war.³²⁷*

Nicht nur durch eigene Initiativen, sondern auch durch externe Impulse konnte der NDL in Kanalbauprojekte involviert werden, und dies außerhalb des engeren Kontextes der Oberweser. Als 1912 der Lübecker Wasserbaudirektor Peter Rehder (1843–1920) ein von lübeckischen Wirtschaftsinteressen diktiertes Kanalbauprojekt (Nord-Süd-Kanal) zwischen der Elbe und Hannover durch die Lüneburger Heide mit Anschluss an den Mittellandkanal vorlegte, zählte neben der HAPAG auch der Lloyd zu den möglichen Ansprechpartnern.³²⁸

Vom 10.–13. Juni 1914 tagte der Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt in Minden und Bremen. Nach Abschluss des eigentlichen Tagungsprogramms fuhr am 12. Juni die rund 450 Teilnehmer nach Bremerhaven, wo sie der Lloyd an Bord des Transatlantik-Schnelldampfers KAISER WILHELM II., der gerade eine Liegezeit in der Unterweserstadt absolvierte, mit einem Festmahl empfing.³²⁹ Dieses Schiff (19 361 BRT) war 1903 vom Stettiner Vulcan abgeliefert worden und gehörte zu den vier 1897–1907 in Dienst gestellten Flaggsschiffen der Reederei. Mit seinen markanten vier Schornsteinen zählte es zu den bis weit ins Binnenland bekannten Aushängeschildern

des Lloyd. In einer im Stil der Zeit weit ausgreifenden Rede referierte Heinenken über die Schifffahrt auf Ober- und Unterweser: *Etwa 1200 Fahrzeuge mit 83 000 Reg.-Tons gingen Anno 1858 alljährlich von Bremen mit Waren stromaufwärts, 1913 waren hier 3300 Schiffe mit 954 000 Reg.-Tons zu verzeichnen. Der Warenverkehr hat sich also weseraufwärts in einem halben Jahrhundert ca. verzehnfacht, fürwahr eine gewaltige Sprache der Zahlen für die rastlose, zähe Arbeit, die in allen an der Weserschifffahrt beteiligten Kreisen geleistet worden ist! Hand in Hand mit dieser Verkehrssteigerung ging allerdings eine weniger erfreuliche Umwandlung vor sich. Während nämlich im Jahre 1858 die Weser der einzige abgabenfreie deutsche Strom war, ist sie heute als einziger deutscher Fluß mit Abgaben belastet worden. Einer der wenigen Fälle also, wo wir mit Recht von der »guten alten Zeit« sprechen können!*³³⁰ Ferner forderte der Lloyddirektor den weiteren Ausbau des Mittellandkanals und ging auf weitere Kanalprojekte in Süddeutschland ein. Der ausladenden Fest- und auch Tagungskultur des Wilhelminismus entsprachen die anschließende Unterbringung der Teilnehmer auf dem Schnelldampfer – eine passende Werbung für den Passagierdienst des NDL – und tags darauf eine Fahrt auf dem Lloyd-Raddampfer NIXE nach Helgoland, der von der bremischen Handelskammer gechartert worden war.³³¹ Diese festliche Zusammenkunft trug noch alle äußeren Insignien einer prosperierenden Friedenszeit, die nur wenige Wochen später ein bitteres Ende nahm.

Im Zeichen der Kriegswirtschaft: Die Binnenschifffahrtsinteressen des NDL 1914–1918

Wie es scheint, bildet die deutsche Binnenschifffahrt im Ersten Weltkrieg bislang weithin ein Desiderat für die Forschung.³³² Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass ihre Bedeutung parallel zur Eisenbahn für die Kriegslogistik im Hinterland nicht überschätzt werden kann. In den Geschäftsberichten der BSG haben sich einige aufschlussreiche Ausführungen erhalten, die hier deshalb zitiert werden, weil eine Übereinstimmung mit dem Blickwinkel des NDL anzunehmen ist und sie die schrittweise Integration der Binnenschifffahrt in die Kriegswirtschaft und enge Verzahnung mit den Eisenbahnen anschaulich machen.

Für 1914 hieß es seitens der BSG: *Sofort beim Ausbruch des Krieges wurde eine größere Zahl unserer Mannschaften zu den Fahnen berufen; mit dem Rest konnte die schwimmende und noch abzunehmende Ladung erledigt werden. Dass der Oberweserverkehr – welcher hauptsächlich auf die Einfuhr und Ausfuhr über Bremen und die Unterweserliegeplätze angewiesen ist – infolge erheblicher Beschränkung des Seeverkehrs eine wesentliche Einbuße erlitt, so wurde die Mehrzahl unserer Dampfer und Kähne beschäftigungslos und mußte aufgelegt werden.*³³³ 1915 belebte sich kriegsbedingt

der Verkehr auf dem Mittellandkanal: Dank allseitiger Bemühungen, besonders auch militärischer Behörden und Verwaltungen – von denen die Linienkommandantur Hannover in ihrer Abteilung für Wassertransporte durch langjährige Erfahrung eine eingehende Kenntnis der Weserschiffahrtsverhältnisse besitzt – ist es gelungen, eine lebhaftere Benutzung der Wasserwege im Ost-West-Verkehr und umgekehrt zu erzielen und zur Entlastung der Eisenbahn wesentlich beizutragen. Durch weitere Erleichterungen in der Kanalfahrt würden die Bemühungen nach dieser Richtung noch erheblich gefördert werden können, zumal wenn es gelingt, [...] der Schifffahrt ein ausreichendes Personal zur Verfügung zu stellen.³³⁴ 1916 wurden, gemeinsam mit den Militärbehörden, weitere Anstrengungen unternommen: So sehr die Weserschifffahrt bemüht ist, dem jetzigen Mangel an Kanalschiffen durch geeignete Maßnahmen schnellstmöglichst abzuhelpfen, kann der Kanal-Weserverkehr z. Zt. noch nicht allen Anforderungen entsprechen, die an ihn gestellt werden, zumal auch die staatlicherseits gelieferte Schleppkraft nicht ausreichend ist; immerhin trägt er auch jetzt schon wesentlich dazu bei, die Eisenbahnen zu entlasten. Besonders wirksam waren in dieser Richtung die Bestrebungen zunächst der Linien-Kommandaturen und dann der Schifffahrtsgruppe beim Chef der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden preußischen Generalstabes der Armee in Berlin, welche mit wachsendem Erfolge bemüht ist, die Binnenschifffahrt in vollem Umfange nutzbar zu machen.³³⁵ Auch 1917 erfüllten die Kanäle ihre Funktion als kriegswichtige Wasserstraßen: Der Kanal-Weser-Verkehr und der reine Kanal-Verkehr haben erheblich zugenommen, und die Binnenschifffahrt fand hier ausreichende Beschäftigung. Die Überleitung von Massengütern von der Eisenbahn auf die Wasserstraßen nahm im Jahre 1917 gegen 1916 weiter zu, wir konnten daher, nachdem uns auch von den zuständigen Militärbehörden Mannschaften durch Beurlaubungen aus dem Heeresdienst zur Verfügung gestellt wurden und wir dadurch in der Lage waren, während des Jahres die noch aufliegenden Kähne in Betrieb zu setzen, wesentlich zur Entlastung der Eisenbahn beitragen.³³⁶

Dagegen verharrte die angestammte Oberweserschifffahrt in einem Dornröschenschlaf: Durch den Weser-Kanal-Rhein-Verkehr war die Weser unterhalb Minden so belebt, wie in keinem Jahre vorher, und die Schleppdampfer der Weser fanden hier volle Beschäftigung in der Beförderung nicht nur der Weserkähne, sondern auch der zahlreich von anderen Wasserstraßen zugezogenen Frachtkähne.

Der reine Weserverkehr zwischen der Unterweser und Bremen einerseits und der Oberweser andererseits ist gegen das Jahr 1916 noch weiter zurückgegangen. Im Bergverkehr waren, abgesehen von unwesentlichen Mengen, Güter überhaupt nicht vorhanden, für den geringen Teilverkehr mußten die Schiffe in Leerfahrt an die Ladeplätze gebracht werden. Die in Friedenszeiten überwiegenden Ein- und Ausfuhr Güter fehlen in der Kriegszeit ganz.³³⁷

Die enge Zusammenarbeit mit den Militärtransportbehörden setzte sich bis Kriegsende fort, um perspektivisch der Umstellung von Kriegs- auf Friedenswirtschaft zu weichen: ... *auch gebührt der »Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens in Berlin« Anerkennung für die Organisation der Beförderung wichtiger Massengüter nach der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt.*

Der unglückliche Ausgang des Krieges blieb nicht ohne Einfluß auf die Binnenschiffahrt. Durch die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen seit Anfang November ist auch die Binnenschiffahrt in ungeahnter Weise in Mitleidenschaft gezogen. Hohe Lohnforderungen, Verkürzung der Arbeitszeit und Rückgang der Arbeitsleistungen, sowie Arbeitseinstellungen in Schiffahrts- und Hafenbetrieben wirken zusammen, die Zukunft schwer zu belasten.

Es wird von den Friedensbedingungen abhängen, ob sich der Übersee-Handel wieder frei entfalten kann, um fehlende Lebensmittel hereinzuholen und die Industrie neu zu beleben. Dann wird es eine Aufgabe der deutschen Binnenschiffahrt sein, mitzuhelfen an der Gesundung der zerrütteten inneren Verhältnisse unseres Vaterlandes, und wir zweifeln nicht, daß sich ein guter Wille durchsetzen wird.³³⁸

Diese Entwicklung hatte sich vor verkehrspolitischen Veränderungen vollzogen, die mit massiv gewachsenem Staatseinfluss einhergingen. Der damit verbundene allgemeineschichtliche Prozess hing mit erheblich gewachsenen administrativen Aufgaben des Staates zusammen, die auch nach dem Krieg bestehen blieben und schon auf die heutige Komplexität staatlicher Aufgaben hindeuteten: *Während des Krieges war die Einheitlichkeit des deutschen Verkehrswesens stark gewachsen. Unter der Militärverwaltung hatte eine Militarisierung der Verkehrseinrichtungen stattgefunden; in Friedenszeiten gewichtige Sonderinteressen der Länder wurden entweder gar nicht geäußert oder verloren angesichts des militärischen Konflikts soweit an Gewicht, daß die von der Militärverwaltung eingeführte straffe und vor allem einheitliche Verwaltung wegen ihrer Effektivität unbedingten Vorrang genoß. Als wichtigster Verkehrszweig hatte sich insofern auch schon während des Krieges das Eisenbahnwesen herausgestellt, das unter der militärischen Leitung des Chefs des Feldeisenbahnwesens gestanden hatte. Die übrigen Verkehrseinrichtungen gruppieren sich um die Eisenbahnverwaltung herum.*

Organisatorisch kam die Vorrangstellung der Eisenbahnen besonders deutlich dadurch zum Ausdruck, daß auch die Verwaltung der Wasserstraßen im Kriege dem Chef des Feldeisenbahnwesens unterstellt war. Man war zu der Überzeugung gelangt, daß Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr in einem besonders engen Zusammenhang standen. Den wesentlichen Unterschied zwischen beiden Verkehrseinrichtungen sah man in den verschiedenen Transportgeschwindigkeiten. Eilbedürftige Güter wurden dementsprechend den Bahnen zugewiesen, nicht eilbedürftige dem Schiffstransport. Es

leuchtete ein, daß eine gemeinsame Verwaltung vorteilhaft erschien.³³⁹

Diese entstand durch die Eigendynamik der Kriegswirtschaft: Eine zentralisierte Verwaltung der Reichswasserstraßen und der Binnenschifffahrt war im Gegensatz zur Zentralverwaltung der Eisenbahn vor dem Ersten Weltkrieg noch nie erörtert worden. In der Wasserwirtschaft war die Landeskultur gegenüber der Schifffahrt von weit überwiegender Bedeutung gewesen. Militärische Aspekte, wie hinsichtlich der Eisenbahnen, hatten in der Verkehrspolitik insofern keine Rolle gespielt.

Erst die im Krieg getroffene Feststellung, daß die Eisenbahn als Transportmittel einer Entlastung bedurfte, rückte Wasserstraßen und Schifffahrt als sich ergänzende Verkehrsmittel in den Blickwinkel. Der Anstoß zur Vereinheitlichung ging also wiederum vom Militär aus. Am 1. Juni 1916 wurde eine Schifffahrtsgruppe bei der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs eingerichtet. Schon 1917 entwickelte sich hieraus eine eigenständige Schifffahrtsabteilung. Zu ihren Aufgaben gehörte die Organisation der Binnenschifffahrt im Heimatgebiet sowie im östlichen Operationsgebiet. Um die zur Verfügung stehenden Transporteinrichtungen möglichst rationell einzusetzen, oblag der Schifffahrtsabteilung die Verweisung nicht eiliger Transportgüter von der Eisenbahn auf den Wasserweg. Sie regelte ferner die Bemannung der Schiffe, die zur Aufrechterhaltung der kriegsnotwendigen Betriebe notwendig waren.

Zwar waren auch hier wegen der bisherigen Freiheit des Schifffahrtswesens Schwierigkeiten und Widerstände der beteiligten Kreise zu überwinden; die Einsichten in die Mängel der bestehenden Organisation und deren Abhilfe durch die zentrale Verwaltung gewannen jedoch bald die Oberhand. Nach diesem ersten Schritt in Richtung auf eine Vereinheitlichung der Wasserstraßen- und Schifffahrtverwaltung wurde die Schifffahrtsabteilung nach Kriegsende für die Zwecke der Übergangswirtschaft beibehalten.³⁴⁰

Diese und ähnliche Entwicklungen wurden beim Lloyd aufmerksam verfolgt. Während des Krieges erschien das Jahrbuch des NDL weiter, wenn auch in etwas reduziertem Umfang und auf schlechterem Papier. Der Fortgang des Lloydbetriebes unter Kriegsbedingungen, aber auch die damaligen Überlegungen zur Gesamtlage aus der Sicht des NDL sind dort, für die heutige Forschung recht ergiebig, ausgebreitet. In der Ausgabe 1917/18 griff Heineken zur Feder und reflektierte über *Die Stellung der deutschen Seeschifffahrt zum Ausbau der Binnenwasserwege*.³⁴¹ Analog zu den zu jener Zeit laufenden Überlegungen innerhalb der deutschen maritimen Wirtschaft zur Schifffahrt und zum Schiffbau nach Kriegsende³⁴² richtete Heineken seine Gedanken auf die Wasserstraßenpolitik nach dem sicherlich ersehnten Ende der Feindseligkeiten: *Die Verhältnisse nach dem Kriege werden uns auf allen Gebieten des Verkehrs zu einer einheitlichen und großzügigen Politik zwingen, die dabei ganz wesentlich unter dem Gesichtspunkte des Schutzes der nationalen Häfen wird stehen müssen. Nach diesem Kriege werden wir alle*

unsere Hilfsmittel für uns nutzbar machen, entwickeln und kräftig erhalten müssen, schon um so billig als möglich herzustellen. Eine Verbilligung des Verkehrs, wie sie vor allem noch auf dem Gebiete der Wasserstraßen möglich ist, ist eines der wichtigsten Mittel hierzu.

Eine von den hier erörterten Gesichtspunkten getragene Wasserstraßenpolitik wird sowohl der Binnenschifffahrt selbst wie auch der deutschen Seeschifffahrt und damit weiter unserem ganzen Wirtschaftsleben zum Nutzen gereichen.³⁴³

Lobbyverbände, Fluss- und Kanalverkehr: Die Binnenschifffahrtsinteressen des NDL nach 1919

Vor einem wesentlich veränderten verkehrspolitischen Hintergrund setzte sich nach dem Ersten Weltkrieg das Engagement des Lloyd fort. Aufgrund der im Krieg vorausgegangenen einschlägigen Entwicklung, aber auch wegen der verstärkten unitarischen Tendenzen des Staats- und Verfassungsaufbaus der Weimarer Republik, erfolgte mit Erlass vom 21. Juni 1919 die Bildung des Reichsverkehrsministeriums, unter dessen Dach ab 1921 die Reichswasserstraßenverwaltung die bisherigen Landesbehörden übernahm.³⁴⁴ Zu einem weiteren politischen Instrument entwickelten sich Körperschaften, die sich mit speziellen Fragen der Binnenschifffahrt beschäftigten. Sie waren bereits vor dem Ersten Weltkrieg meist regional und projektgebunden in großer Zahl aus der Taufe gehoben worden, wie bereits anhand der Freien Vereinigung der Weserschifffahrts-Interessenten deutlich wurde. Darüber hinaus ist der um 1901 gegründete Bremer Kanalverein zu erwähnen, wobei eine Mitgliedschaft des NDL erst für die Zeit um 1939 überliefert ist.³⁴⁵ 1907 war der später sogenannte und zunächst in Berlin beheimatete Werra-Kanal-Verein entstanden, dem der NDL spätestens ab 1918 angehörte.³⁴⁶

Bereits im Lloydjahrbuch 1918/19 erschien ein Aufsatz über bremische Binnenwasserstraßenpolitik als weit ausgreifende Tour d'Horizon.³⁴⁷ In den fünf folgenden Bänden wurde intensiv über die innerdeutschen Kanalverbindungen mit Schwerpunkt zwischen dem Ruhrgebiet und der Nordsee nachgedacht. Auch der Hansa-Kanal, eine in der Zwischenkriegszeit intensiv diskutierte, letztlich aber nicht realisierte Abzweigung vom Mittellandkanal zur Elbe, bildete eines der Themen. Autor dieser sehr umfanglichen Beiträge war der bremische Rechtsanwalt und Notar Dr. Heinrich Flügel (1891–1940), der sich bereits während seines Studiums für verkehrswissenschaftliche Fragen interessiert hatte und 1919 die Geschäftsführung des Bremer Kanalvereins übernahm.³⁴⁸ Seine Veröffentlichungen beweisen eindeutig die Relevanz der Binnenschifffahrt für den Lloyd, obwohl die Jahrbücher jener Jahre den bezeichnenden Untertitel trugen: *Die deutsche Seeschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd.*³⁴⁹

In Minden wurde am 15. Dezember 1921 der Weserbund gegründet, der fortan die Interessen der gesamten Weserschifffahrt bündelte, propagierte und förderte. Die bereits erwähnten regionalen Vereine, wie etwa der Werra-Kanal-Verein und der Bremer Kanalverein, besaßen verglichen damit nur regionale Wirksamkeit. 1930 ging die Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten im Weserbund auf.³⁵⁰ Zu dessen frühen Mitgliedern zählte auch der NDL.³⁵¹ Die Geschäftsführung des neuen Vereins übernahm Flügel, übte sie bis zu seinem Tod aus und hob das Vereinsorgan, die Monatszeitschrift »Die Weser«, aus der Taufe. Daneben war an der Vereinsgründung Arnold Petzet (1868–1941) als Vertreter des Bremer Kanalvereins beteiligt. Der studierte Jurist war zunächst bei der preußischen Eisenbahnverwaltung tätig. Nach einigen Bemühungen durch die damalige Unternehmensführung, die von seinen Fähigkeiten überzeugt war, war Petzet 1906 in das Direktorium des NDL gewechselt und hatte noch im gleichen Jahr eine Tochter Wiegands geheiratet. Beim Lloyd, dessen Vorstand er bis 1927 angehörte, war er vor allem für Verkehrspolitik, Personalwesen und firmeninterne Wohlfahrtseinrichtungen zuständig. Interessant ist die Tatsache, dass bereits 1905, als der NDL noch um ihn warb, die Sachgebiete Eisenbahn und Binnenschifffahrt im Gespräch waren.³⁵²

Petzet wurde bei der Gründung des Weserbundes zu einem von zwei stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden gewählt, verzichtete aber wegen Arbeitsbelastung beim NDL schon im April 1922 auf sein Amt. Nachfolger und Vertreter der bremischen Interessen wurde der seit 1917 amtierende Senator Dr. Hermann Apelt (1876–1960), der sich bis 1933 und, nach einem »inneren Exil« während der Nazizeit, 1945–1955 bei der Entwicklung der bremischen Häfen große Verdienste erwarb. Apelt wechselte sich im ersten und zweiten Vorsitz bis 1933 mit dem früheren Mindener Oberbürgermeister Dr. Hans Becker turnusgemäß ab und übernahm 1945–1958 erneut das Amt des Vorsitzenden, um danach zum Ehrenpräsidenten des Weserbundes ernannt zu werden. Auch aus der Sicht des NDL dürften die bremischen Interessen bei dem bremischen Hafensenator in dessen nach Jahrzehnten bemessenem Wirken beim Weserbund in den besten Händen gelegen haben.³⁵³

Währenddessen war dem Lloyd als nach wie vor führende bremische Großreederei nach der Ablieferung seiner Überseeflotte an die Entente 1919 innerhalb weniger Jahre mit Hilfe von Fremdkapital ein geradezu kometenhafter Wiederaufstieg geglückt. Gleichzeitig übernahm er zahlreiche Beteiligungen. 1929 wurden 28 Tochterfirmen gezählt. Dieser expansive Kurs konnte bis zur Weltwirtschaftskrise durchgehalten werden.³⁵⁴ Auch der Einfluss bei der BSG war nach wie vor vorhanden. In deren Generalversammlung am 18. Mai 1927 wurde der stellvertretende Generaldirektor des NDL, Ernst Glässel (1878–1950), in den Aufsichtsrat der BSG gewählt. Glässel gehörte seit 1926 dem Vorstand des Lloyd an. Auch nach seinem dortigen Ausscheiden 1932 versah er sein Aufsichtsratsmandat bei der BSG weiter und wird

Abb. 13 An der Gründung des Weserbundes 1921 war auch der Lloyddirektor Arnold Petzet (1868–1941) als Vertreter des Bremer Kanalvereins beteiligt und wirkte bis 1922 im Vorstand. Petzet, Schwiegersohn und Biograph Wiegands, war seit 1906 beim NDL tätig. Das Foto zeigt ihn als Gast der Probefahrt des Lloyddampfers PRINZ FRIEDRICH WILHELM am 29./30. Mai 1908. (Staatsarchiv Bremen)



in den Quellen zuletzt 1937 erwähnt. Der NDL selbst hielt seit 1928 ein Aktienpaket bei der Reederei, das 1932–1937 ein Volumen von 1 479 200 RM hatte und die schlussendliche Majorität der bremischen Großreederei bei der BSG bedeutete.³⁵⁵ Die bereits in der Vorkriegszeit bestehende werbliche Zusammenarbeit zwischen dem NDL und der Oberweser-Personen-Dampfschiffahrt in Hameln wurde auch nach dem Ersten Weltkrieg fortgesetzt, denn in Broschüren der Hamelner Reederei (zumindest 1924 und 1928) tauchen Anzeigen für den Seebädderdienst des Lloyd auf.³⁵⁶

1930 erzwang der Einbruch der Weltwirtschaftskrise ein engeres Zusammenrücken zwischen dem NDL und der HAPAG in Gestalt eines Unionsvertrags, der ein sehr eng aufeinander abgestimmtes Zusammenwirken, aber keine Fusion beinhaltete. 1934/35 wurde diese Konstruktion wieder aufgelöst.³⁵⁷ In ähnlicher Weise entstand 1927 eine Betriebsmittelgemeinschaft



Abb. 14 Die Symbiose zwischen Oberweser-Personenschiffahrt und Werbung für den Norddeutschen Lloyd zeigt dieses Fahrplanheft von 1924. (Archiv des Verf.)

zwischen der BSG und der MSG, der 1930 eine engere Interessengemeinschaft folgte. Diese wurden immerhin in einem Schreiben an den Aufsichtsratsvorsitzenden der BSG am 3. März 1936 verglichen: ... *der IG-Vertrag BSG/MSG ebenso wie der sein Vorbild darstellende bekannte Union-Vertrag Hapag/NDL* ...³⁵⁸ Schließlich fusionierten 1939 beide Reedereien und bildeten die Bremen-Mindener Schifffahrt AG (BMSAG), nachdem bereits 1923 die Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft mbH zu gleichen Teilen übernommen worden war.³⁵⁹

Die umfassende allgemeine Geschichte des Norddeutschen Lloyd in den Folgejahren ist hier nur anzudeuten. Nach 1939 Teil der maritimen Kriegswirtschaft, wurde das Unternehmen 1942 aus den Händen des Deutschen Reichs, das infolge der Konsolidierung nach der Weltwirtschaftskrise das Steuer übernommen hatte, wieder in die Hände privater Anteilseigner gegeben. Nach 1945 gelang dem Unternehmen, das seine Überseeflotte abermals verloren hatte, ein Neustart. Dieser ist hier lediglich mit den Stichworten Nachkriegsboom, Beibehaltung der bewährten Schleppschiffahrt in

den Unterweserhäfen (seit 1958 auch in Wilhelmshaven), Rückzug aus dem Seebäddienst, Rückkehr in die internationale Frachtlinienschiffahrt und dem vorübergehenden, aber nicht rentablen Wiedereinstieg in die transatlantische Passagierschiffahrt zu skizzieren. Die führende Persönlichkeit an der Spitze war Richard Bertram (1904–1979), der seit 1937 im Vorstand des Lloyd saß und nach 1945 die Reederei maßgeblich prägte.³⁶⁰

Ebenfalls nur kurz zu umreißen ist die Entwicklung der Binnenschiffahrt flussaufwärts von Bremen. Zum Zweiten Weltkrieg sind hier nur wenige Stichworte anzuführen: Wie im Ersten Weltkrieg, so erfolgte auch hier, parallel zur Eisenbahn, die Eingliederung in eine Kriegswirtschaft. Als im Rahmen des erklärten »totalen Krieges« das Hinterland immer mehr durch den Bombenkrieg, schließlich durch die Bodenkämpfe 1944/45 in Mitleidenschaft gezogen wurde, betraf das auch die Schiffahrt auf den Binnengewässern. Einzelheiten über Schäden oder auch Totalverluste an Binnenschiffen und Hafeneinrichtungen sind in der Literatur greifbar, eine vertiefende Gesamtdarstellung erscheint auch hier noch als ein Desiderat.³⁶¹

Die Nachkriegszeit stand in der Binnenschiffahrt auf der Weser im Zeichen eines technischen Umbruches. Die Schleppzüge verschwanden, während das selbstfahrende Motorgüter- und -tankschiff die Oberhand gewann. Auch Schubverbände nach amerikanischem Muster, in ihren Abmessungen an die wesentlich engräumigeren mitteleuropäischen Maße angepasst und auf Rhein und Donau mittlerweile dominierend, fanden vereinzelt Eingang in die Schiffahrt weseraufwärts.³⁶² Ebenfalls wurde nach dem Krieg die Repräsentanz der Oberweserschiffahrt neu geordnet. Der Bremer Kanalverein bestand nominell noch bis 1952, doch seine Tätigkeit wurde nach 1945 vom Weserbund ausgeübt. Dieser übernahm 1948 ebenfalls die Aufgaben des Werra-Kanal-Vereins, so dass man von einer überfälligen Zusammenfassung der Binnenschiffahrtsinteressen auf der Weser sprechen kann.³⁶³ Währenddessen wurde die Schiffbarkeit der Mittelweser entscheidend verbessert und damit die Verbindung zwischen Bremen und dem Mittellandkanal. Nachdem bereits 1911 eine Staustufe in Hemelingen (1939 in Bremen eingemeindet) und eine weitere 1914 in Dörverden entstanden waren, wurden von 1934–1960 fünf weitere Staustufen angelegt, die für einen über das Jahr gleichmäßigeren Wasserstand sorgen.³⁶⁴

Die Transportrevolution der 1960er-Jahre durch den Container erzwang umfangreiche Investitionen in vielfacher Millionenhöhe. Der NDL, der 1968 sein erstes Containerschiff in Dienst stellte, benötigte Partner, um in der internationalen Schiffahrt künftig mitzuhalten. Die Lösung bestand in der bereits erwähnten Fusion mit der HAPAG, die zum 1. September 1970 wirksam wurde und als Ergebnis den heutzutage nur noch in Hamburg ansässigen Schiffahrtskonzern Hapag-Lloyd hervorbrachte.³⁶⁵ Nur am Rande sei vermerkt, dass die Mitgliedschaft des NDL im Weserbund von Hapag-Lloyd weitergeführt wurde.³⁶⁶ Der einst so enge Bezug zum Oberweserraum

dürfte in der Folgezeit allmählich verloren gegangen sein. Zunächst wurde eine hamburgisch-bremische Doppelspitze im Konzern beibehalten, verbunden mit einer noch anfänglich umfangreichen Präsenz an der Weser. Diese nach außen hin salomonisch wirkende Lösung konnte aber keinen unendlich langen Bestand haben, denn gerade in einer Zeit, in der die internationale Schifffahrt in die bereits eingangs erwähnte ernste Strukturkrise geriet, musste jedes nur denkbare Rationalisierungspotential ausgeschöpft werden. Die HAPAG war bei der Bestandsaufnahme zur Fusion gegenüber dem Lloyd höher bewertet worden. Kein Wunder, dass in den folgenden Jahren der interne Machtkampf zwischen dem Hamburger und Bremer Management zugunsten des Ersteren ausging. Nach und nach wurden die in Bremen angesiedelten Abteilungen nach Hamburg verlegt, während der aus der Anfangszeit des Lloyd stammende und damit traditionsreiche firmeneigene Werftbetrieb in Bremerhaven 1984 und Hapag-Lloyd Transport & Service, also die einstige Lloyd-Schleppschifffahrt, 1994 veräußert wurden. Nominell wurde der Doppelsitz noch bis 1994 beibehalten, seit 1995 wird Hamburg als der alleinige Standort geführt, was auch den tatsächlichen heutigen Verhältnissen entspricht.³⁶⁷

Eine zur Zeit der Fusion intensiv diskutierte Innovation soll als Abschluss vorgestellt werden, auch wenn diese erst nach dem Zusammenschluss von HAPAG und Lloyd Realität wurde. Auf amerikanischer Seite war der Gedanke entstanden, die dortigen und europäischen Flüsse durch den Transport genormter Schwimmleichter auf Spezialschiffen miteinander zu verknüpfen. Zwei Systeme wurden in den USA dafür entwickelt: LASH (Lighter Aboard Ship), bei dem genormte Schwimmleichter (18,75 x 9,50 x 3,96 m) durch einen fahrbaren Portalkran über Heck an Bord gehievt wurden, erlebte 1969 mit der norwegischen ACADIA FOREST seine Premiere. Im Jahre der Fusion der beiden deutschen Schifffahrtskonzerne plante 1970 die Holland-Amerika Lijn in Rotterdam einen Liniendienst mit zwei LASH-Schiffen zur US-amerikanischen Golfküste und trat schließlich einen der beiden Bauverträge mit der belgischen Werft Cockerill im Antwerpener Vorort Hoboken an Hapag-Lloyd ab. 1972 wurde der LASH-Carrier MÜNCHEN (37 143 BRT) fertiggestellt und in den Gemeinschaftsdienst (Combi Line) eingestellt. Nach rund sechsjähriger Fahrtzeit erlangte das Schiff kurz vor Weihnachten 1978 durch den Untergang im Atlantik mit der gesamten 28-köpfigen Crew traurige Berühmtheit. Das andere System namens SEABEE, bei dem besonders groß dimensionierte Leichter (29,72 x 10,67 x 5,16 m) achtern eingeschwommen und mit hydraulischen Hebebühnen innerhalb des Schiffes in ihre Position gebracht wurden, wurde von einer amerikanischen Reederei 1972 vorgestellt.³⁶⁸ Doch aus der wohl erhofften interkontinentalen Funktion dieses Transportsystems wurde nur wenig, denn sowohl die LASH- als auch die SEABEE-Leichter waren für die meisten im Gegensatz zu Nordamerika wesentlich engräumigeren europäischen Flüsse viel zu groß dimen-



Abb. 15 Der LASH-Carrier MÜNCHEN in Bremerhaven, im Vordergrund bugsiert der Hapag-Lloyd-Schlepper MERCUR (1972) eine LASH-Barge. (Bremer Lagerhaus-Gesellschaft/BLG)

sioniert, wenn man von Fahrten rheinaufwärts als Ausnahme absieht. So gelangten Leichter beiderlei Typs, in Bremerhaven ausgeladen, allenfalls bis in den Überseehafen in Bremen, wurden dort geladen und gelöscht und von Hafenschleppern mit spezieller Vorrichtung am Bug (Schubschulter) bewegt.³⁶⁹ Für die Mittel- und Oberweser waren sie viel zu groß. Das letztliche Scheitern von LASH und SEABEE lag an einer weitgehenden Inkompatibilität nordamerikanischer und mitteleuropäischer Binnenwasserstraßen.³⁷⁰

Ungeachtet dessen bildet bis heute die Weser einen Bestandteil eines umfassenden europäischen Verkehrsnetzes aus Flüssen und Kanälen, das sich von Nordfrankreich über die Benelux-Staaten und Deutschland bis hin nach Polen und zur Donau erstreckt und das von dem Europaschiff (1350 t) als Standardtyp unter den heutigen Binnenfrachtschiffen befahren werden kann. Dies wird vor allem an der Bedeutung der Mittelweser deutlich, die eine überregional wichtige Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittellandkanal herstellt. War sie nach dem Ausbau ab 1960 für Schiffe mit 1000 t befahrbar, so beschlossen der Bund und Bremen 1984 die Erweiterung für das Europaschiff, die durch Vertiefungen an einigen Stellen erreicht wurde. In Erwartung weiterer Zuwächse vereinbarten beide Seiten 1997 den Ausbau für Großmotorgüterschiffe (GMS) von 2300 t Tragfähigkeit. Diese Arbeiten sind nach wie vor im Gang und werden von intensiven Diskussionen zwischen Wirtschaft und Politik bzw. Verwaltung sowie einem entsprechenden Rauschen im medialen Blätterwald begleitet.³⁷¹ Als das seit den 1970er-Jahren hoch verschuldete Bremen Ende 2017 Anstalten mach-

te, sich aus der gemeinsamen Finanzierung zurückzuziehen, wurde man an eine Problematik erinnert, wie sie bereits in früheren Zeiten zum Verhältnis zwischen der Hansestadt und der Binnenschifffahrt oberhalb Bremens thematisiert worden war.³⁷²

Anmerkungen:

- 1 E-Mail an den Verfasser, 23.01.2018.
- 2 Hartmut Roder (Hrsg.): Bremen – Handelsstadt am Fluß. (Veröffentlichung des Freundeskreises des Übersee-Museums e.V.). Bremen 1995. Eine ähnliche Schwerpunktbildung bei Arne Andersen u.a.: Die Häfen in Bremen – Kurs Zukunft. Ein Jahrhundert Freihafen und Unterweserkorrektion. Bremen 1988.
- 3 Wichtige handelsgeschichtliche Arbeiten hierzu (Auswahl): Ludwig Beutin: Bremen und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten. Bremen 1953; Rolf Engelsing: Bremen als Auswandererhafen 1683–1880. Bremen 1961; Dieter Glade: Bremen und der Ferne Osten. Bremen 1966.
- 4 Christian Ostersehlte: Unscheinbar, aber unentbehrlich – die Unterweserschifffahrt. In: Hartmut Bickelmann u.a. (Hrsg.): Fluss, Land, Stadt. Beiträge zur Regionalgeschichte der Unterweser. Stade 2011, S. 211–247.
- 5 Einen vorzüglichen Überblick über die Binnenschifffahrt im Deutschen Reich vor 1914 liefert Fritz W. Achilles: Die Binnenschifffahrt. In: Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich. München 1988, S. 228–233. Die oftmals verkannnte Komplexität der europäischen Binnenschifffahrt für die Zeit um 1960 kommt in einem materialreichen und im Reportagestil abgefassten Buch zum Ausdruck: Hans Georg Prager: Schleppzug Ankerauf. Das Buch von der Binnenschifffahrt. Stuttgart 1960. Ein Diskussionsbeitrag: Christian Ostersehlte: Raddampfer MEISSEN. In: Heimat Nordseeküste 2011, S. 73–75. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven hat als nationales Forschungsinstitut von Anfang an in seiner Ausstellung und seinen Forschungen die Binnenschifffahrt miteinbezogen. Einen Überblick über die ebenfalls historisch gewachsene Komplexität der französischen Binnenschifffahrt bietet Laurent Roblin: Cinq siècles de transport fluvial en France du XVIIe au XXIe siècle. Rennes 2003.
- 6 Arnold Kludas: »But always good Bulletins«. Paul Scarceriaux und die Belgian Nautical Research Association. In: DSA 22, 1999, S. 59–78.
- 7 Nautilus 1, 1973, S. 3. *Die braven Bockschiffe, die das Erscheinungsbild der Unterweser mitprägen und stromabwärts bis Bremen, Brake, Nordenham und Bremerhaven gelangen, fesseln nicht so sehr die Faszination der Betrachter, wie es die größeren Seeschiffe, aber auch Schlepper und andere Spezialschiffe des Hafenbetriebs tun* (Ostersehlte, wie Anm. 5, S. 73).
- 8 In Deutschland z.B. in Heinsen bei Holzminden, Osterholz bei Bremen und Schlusdorf bei Worpswede (beide Torfschifffahrt), an der Elbe in Lauenburg, Vietze, Schönebeck, Mühlberg und Bad Schandau, in Havelberg, Oderberg, im Rheingebiet in Emmerich, Düsseldorf, Duisburg, Henrichenburg bei Waltrop, Koblenz, Mainz (antike Schifffahrt), Rheinau/Baden, im Schwarzwald in Bad Wildbad, Wolfach (beide Flößerei) sowie Gengenbach, am Neckar in Heilbronn und Neckargemünd, am Main in Gemünden und Wörth, Unterrodach/Frankenwald (Flößerei), Radolfzell/Bodensee, am Inn in Wasserburg und Rosenheim (Kristiane Müller-Urban und Eberhard Urban: Schifffahrtsmuseen. Museums- und Traditionsschiffe. Bielefeld 2001). In Frankreich ist das Binnenschifffahrtsmuseum in Conflans-Sainte-Honorine/Seine (bei Paris) besonders hervorzuheben. Ein Verzeichnis (2003) listet zusätzlich 68 französische Museen auf, aber mit dem ausdrücklichen Vermerk der Unvollständigkeit (Roblin, wie Anm. 5, S. 126).
- 9 Etwa in Mannheim, Berlin, Dresden, München, Luzern, Wien und Budapest.
- 10 Heinz Trost: Oberweser-Personen-Dampfschifffahrt und die WAPPEN VON MINDEN. In: Nava-

- lis 2, 2004, S. 13–21. Ein Datenblatt lässt sich herunterladen bei www.hal-oever.de.
- 11 WÜRTEMBERG (1909) in Magdeburg, OSCAR HUBER (1922) in Duisburg und RUTHOF/ÉRSEK-CSANÁD (1922/23) in Regensburg.
 - 12 Mit dieser vielfältigen Schnittstellenthematik beschäftigt sich erschöpfend Fritz W. Achilles: Seeschiffe im Binnenland. Der kombinierte Binnen-Seeverkehr in Deutschland. (= Schriften des DSM, Bd. 10). Bremerhaven, Hamburg 1985.
 - 13 Beispiele aus Kiel in den 1920er-Jahren: Christian Ostersehlte: Schiffbau in Kiel. Kleine Werftengeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Husum 2014, S. 46, 106.
 - 14 Ulrich Weidinger: »Die bremischen Bürger, so sich der Schifffahrt auf dem Allerstrom gebrauchen.« Bremer Schifffahrt auf Weser und Aller in der Frühen Neuzeit. In: Heide Gerstenberger und Ulrich Welke (Hrsg.): Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee. Münster 1999, S. 69–90, hier S. 69f.
 - 15 So wurde im März 1989 in der Bremer Altstadt ein 11,5 m langes Fragment eines karolingischen Flussschiffes aus der Zeit nach 800 gefunden und im Deutschen Schifffahrtsmuseum restauriert.
 - 16 Ulrich Weidinger: Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bremen 1997, S. 145. Weitere Belege S. 283, 299–301, 495–497. Vgl. Thomas Hill: Wovon lebte die Stadt? Bremens Außenhandel im Mittelalter. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 78, 2006, S. 29–46.
 - 17 Ostersehlte (wie Anm. 4), S. 243.
 - 18 Weidinger (wie Anm. 16), S. 495f. Immerhin sind in neuerer Zeit drei Sammelbände zum Wesergebiet erschienen: Jutta Bachmann und Helmut Hartmann (Hrsg.): Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal. Minden 1987; Dirk Dasenbrock (Hrsg.): Stadt, Land, Weser, Fluß. Schifffahrt, Handel, Industrie von Minden bis zur Mündung. Bremen ³1989; José Kastler und Vera Lüpkes (Hrsg.): Die Weser. Ein Fluss in Europa. Aufbruch in die Neuzeit. Holzminden 2000.
 - 19 Weidinger (wie Anm. 14), S. 72–86.
 - 20 Hermann Entholt: Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert (1815–1914). In: Kurt Wiedenfeld (Hrsg.): Die deutsche Wirtschaft und ihre Führer. Gotha 1928, S. 129–144, hier S. 132f.
 - 21 Ebd., S. 158.
 - 22 Jahres-Bericht der Handelskammer in Bremen für 1891 erstattet an den Kaufmanns-Konvent, Bremen 1892 (im Folgenden zitiert als Jb. HK Bremen Jahr, Bremen Jahr), S. 30.
 - 23 Jb. HK Bremen 1895, Bremen 1896, S. 34.
 - 24 Vermutlich Tropenhölzer und ähnliche Sorten in kleinen Partien, die durch den Überseehandel Bremens hereinkamen. Diese Ladungen sind sicherlich nicht vergleichbar gewesen mit dem talwärts vom Weserbergland gefloßten Holz einheimischer Sorten.
 - 25 Ein anschauliches wirtschaftshistorisches wie -geografisches Beispiel bildet die an der Weser gelegene Glashütte Gernheim bei Minden, die von 1812–1877 in Betrieb war und seit 1998 zum Westfälischen Industriemuseum gehört. Eine Verschiffungsmöglichkeit am Fluss war auch gegeben.
 - 26 F. Zeiter: Schifffahrt. In: Architekten- und Ingenieur-Verein (Hrsg.): Bremen und seine Bauten. Bremen 1900, S. 621–698, hier S. 684f.
 - 27 Ebd., S. 701–752. Darin enthalten ist ein Unterkapitel von H. Bücking: Kanalisation der Oberweser, S. 715–717.
 - 28 Friedrich Rauers: Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Bremen 1913; ders.: Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert namentlich unter den alten Verkehrsformen und im Übergang. Bremen 1913; ders.: Schiffs- und Achsengrößen, Zeiten, Kosten und Frachtenbildung im Bremischen Binnenverkehr im 18. und 19. Jahrhundert. Bremen 1919.

- Zu Rauers Friedrich Prüser: Rauers, Johann Friedrich Wilhelm. In: Wilhelm Lührs (Hrsg.): *Bremische Biographie 1912–1962*, Bremen 1969, S. 399f. Seine umfangreiche Sammlung im Staatsarchiv Bremen (7,19) ist 2012 aufgearbeitet worden und beweist ein vielseitiges Interesse am Verkehrswesen in seiner ganzen Breite.
- 29 Rauers: *Handelsgeschichte* (wie Anm. 28), S. 41. Dieser Aspekt wäre angesichts der heutigen wirtschaftshistorischen Diskussion über mittelalterliche Wirtschaftsräume erneut zu prüfen.
 - 30 Georg Fuhse: *Die Freie Hansestadt Bremen in wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklung*. Bremen 1927, S. 165.
 - 31 Karl Löbe: *Das Weserbuch. Roman eines Flusses*. Hameln 1968. Zu Löbe Staatsarchiv Bremen (StAB) 9, S 3-Karl Löbe.
 - 32 Hermann Kellenbenz: *Der Bremer Kaufmann – Versuch einer sozialgeschichtlichen Deutung*. In: *Bremisches Jahrbuch* 51, 1969, S. 19–49 (Vortrag 10.09.1965 in Bremen anlässlich »1000 Jahre Bremer Kaufmann«).
 - 33 Ebd., bis S. 46.
 - 34 Alfred Jacobs: *Bremen im Wandel der Weltwirtschaft*. In: *Bremisches Jahrbuch* 50, 1965, S. 361–373.
 - 35 Robert Lee: *Regionale Strukturen. Seehandel und die Beziehungen zwischen Hafen und Hinterland in Bremen, 1815–1914*. In: *Bremisches Jahrbuch* 86, 2007, S. 136–175.
 - 36 Franz Buchenau: *Die Freie Hansestadt Bremen und ihr Gebiet. Ein Beitrag zur Geographie und Topographie Deutschlands*. Bremen ³1900, S. 66. Heute befindet sich dort die Hauptverwaltung und Reparaturwerft (mit Slipanlage) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).
 - 37 B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Tiefer 5. Homepage: www.dettmer-reederei.de.
 - 38 Bildbelege bei Herbert Schwarzwälder: *Bremen im Wandel der Zeiten. Die Altstadt*. Bremen 1970, S. 190; ders.: *Bremen im Wandel der Zeiten. Die Neustadt*. Bremen 1973, S. 72–76. Vgl. *Unser Bremen. Eine kleine Zeitreise*. München 2011, S. 186f.
 - 39 Definition nach Herbert Schwarzwälder: *Das Große Bremen-Lexikon*. Bd. 2: L–Z. Bremen ²2003, S. 591, 638.
 - 40 Hermann Meyer zu Selhausen: *Die Schifffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen*. Stuttgart 1911, S. VII. Die alte Bezeichnung wurde in Bremen noch von zwei Wassersportvereinen verwendet, so dem Oberweser Segel- und Ruderverein (um 1884) und dem Oberweser-Bade- und Schwimmverein (1889); siehe Schwarzwälder (wie Anm. 39), S. 638.
 - 41 Jan Kruse: *Frachtschifffahrt und Schiffbau im Weserbergland. Vom Beginn der Dampfschifffahrt bis in die Gegenwart*. Hameln 2009, S. 8. In den Geschäftsberichten der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft (BSG) taucht diese Unterteilung ebenfalls 1927 erstmals auf (StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I).
 - 42 1 269 354 zu 4 566 851 Doppelzentner; siehe Rauers, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 28), S. 19 (statistischer Teil). Vgl. allgemein ders., *Schiffs- und Achsengrößen* (wie Anm. 28).
 - 43 Aufschlussreich sind die beiden Handwerks- und Gewerbekarten für die Zeit um 1800 bei Gudrun Pischke (Bearb.): *Geschichtlicher Handatlas von Niedersachsen*. Neumünster 1989, S. 53f. Grundlegend zum wirtschaftsgeschichtlichen Hintergrund der niedersächsischen Region: Karl Heinrich Kaufhold: *Historische Grundlagen der niedersächsischen Wirtschaft*. In: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 57, 1985, S. 69–108. Eine neue Übersicht zur Wirtschaftsgeschichte des niedersächsischen Raums im 19. Jahrhundert findet sich bei Hans-Werner Niemann: *Wirtschaftliche Entwicklung im Zeitalter der Industrialisierung*. In: Stefan Brüdermann (Hrsg.): *Geschichte Niedersachsens. Viertes Band: Vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. Teil 1: Politik und Wirtschaft*. Göttingen 2016, S. 385–642.
 - 44 Wilhelm Fielitz: *Ein Einbaumfund bei Forst an der Oberweser 1938*. In: *DSA* 26, 2003, S. 125–134.

- 45 Allgemeine Bemerkungen zur Flussschifffahrt mit rechtsgeschichtlichem Hintergrund bei Rauers, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 28), S. 51–56. Im statistischen Anhang befindet sich viel statistisches Zahlenmaterial zur Oberweserschifffahrt bis etwa 1850. Allgemein zur Weserschifffahrt: Meyer zu Selhausen (wie Anm. 40), S. 1–20; Rauers, *Binnenhandel* (wie Anm. 28), S. 63–152. Spezieller: Paul Wegner: Die mittelalterliche Flußschifffahrt im Wesergebiet. In: *Hansische Geschichtsblätter* 19, 1913, S. 93–161; Detlev Ellmers: Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 17–50. Ergänzend hierzu für spätere Zeit: Heinrich Rütting: Beobachtungen zur Weserschifffahrt im 16. Jahrhundert; Hans Nord-siek: Schiffsverkehr und Frachtgüter in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Beide Beiträge in: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 75–103. Die Wirtschaft und Schifffahrt während der Hochkonjunktur vor dem Dreißigjährigen Krieg werten aus: Jörg Michael Rothe und Heinrich Rütting: Der »edle Stroh«. Daten, Beobachtungen und Überlegungen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Weserraumes von der Mitte des 16. Jahrhunderts bis zum Dreißigjährigen Krieg. In: G. Ulrich Großmann (Hrsg.): *Renaissance im Weserraum*. (= Schriften des Weserrenaissance-Museums Schloß Brake, Bd. 2). München, Berlin 1989, S. 44–67. Die frühneuzeitliche Oberweserschifffahrt in einer kompakten wie ergiebigen Zusammenschau bei: Dirk Korinth: Schiffe auf der Weser in der Frühen Neuzeit; Georg Heil: Schiffe auf der Weser im 18. Jahrhundert; Ulrich Weidinger: Häfen und Schlachten; Dirk Korinth: Güter auf dem Fluß; Georg Heil: Menschen am Fluß; Herbert Schwarzwälder: Reisende auf der Weser. In: Kastler/Lüpkes (wie Anm. 18), S. 95–215 (mit eingestreuten Exponatbeschreibungen).
- 46 Hans-Walter Keweloh: Die Flößerei auf der Weser. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 171–185. Neuer: Nicola Borger-Keweloh und Hans-Walter Keweloh: Flößerei auf der Weser und ihren Nebenflüssen. Zur Geschichte des kulturellen Erbes einer Region. In: *Neues Archiv für Niedersachsen* 2, 2015 (Flüsse in Niedersachsen), S. 88–100.
- 47 Hartmut Roder: Schwimmende Brücken. Weserfähren. In: Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 27–40.
- 48 Weidinger (wie Anm. 14), S. 76f.
- 49 Kruse (wie Anm. 41), S. 12, 14; Horst Knoke: Hamelner Wasserbauwerke an der Weser. Die Geschichte der Schleusen und Wehre, der Münsterbrücke und des Hafens. (= Studien zur Hamelner Geschichte, Bd. 2). Bielefeld 2003, S. 62.
- 50 Joachim von Stockhausen: *Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser*. Göttingen 2003, S. 98.
- 51 Entholt (wie Anm. 20), S. 158; Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampfschifffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. Hannover 1958, S. 114; Jutta Bachmann: Der Mindener Schiffseigner Georg Rolff (1802–1883) – eine »höchst eigenwillige Persönlichkeit«. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 385–398.
- 52 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I (Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft/BSG).
- 53 Wolfram Grohs: Projekte zur Verbesserung der Schifffbarkeit auf der Oberweser und ihren Zuflüssen. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 233–255; Diederich Harries: Geschichte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unter besonderer Berücksichtigung Mindens und des Weserraumes. In: Ebd., S. 402–405. Ein instruktiver Überblick bei: Hans-Georg Braun und Martin Eckoldt: Die Weser oberhalb von Bremen. In: Martin Eckoldt (Hrsg.): *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen*. Hamburg 1998, S. 137–147.
- 54 Selbst auf der Unterweser herrschten bis zum späten 19. und frühen 20. Jahrhundert regelmäßig strenge Eisverhältnisse, so dass der bremische Staat ab 1889 zunächst zwei, später drei Eisbrecher einsetzte (Christian Ostersehlte: Das bremische Eisbrechewesen. In: *Bremisches Jahrbuch* 67, 1989, S. 67–108).
- 55 Jb. HK Bremen 1895, Bremen 1896, S. 33.
- 56 Für die Frühzeit z.T. differierende Schätzungen bei von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 98; Entholt (wie Anm. 20), S. 161; Johann Dietrich von Pezold: Münden im 19. Jahrhundert.

- Verkehrsverhältnisse – äußeres Erscheinungsbild – Bevölkerung. (= Geschichte der Stadt Münden im 19. und 20. Jahrhundert, Heft 1). Münden 1980, S. 19.
- 57 Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 92–103, 114; Entholt (wie Anm. 20), S. 160; Georg Heil: Gegen den Strom. Über den Menschen- und Pferdelinienzug. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 143–170; von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 84f., 91, 93, 98–100, Uwe Jens Wandel: Herzog Ernsts Schifffahrts- und Kanalpläne. In: Roswitha Jacobsen und Hans-Jörg Ruge (Hrsg.): Ernst der Fromme (1601–1675). Staatsmann und Reformier. Wissenschaftliche Beiträge und Katalog zur Ausstellung des Frommen Schifffahrtspläne, Bucha 2002, S. 227–248, hier S. 242; Weidinger (wie Anm. 14), S. 80–84.
- 58 Szymanski (wie Anm. 51), S. 160. Vgl. Angaben zu den Schiffstypen auf der Oberweser (1795): von Pezold (wie Anm. 56), S. 18, aus dem 19. Jahrhundert, 1840: ebd., S. 20. Das Weserrenaissance-Museum Schloss Brake in Lemgo zeigt zwei bei 1769 bei Rohrsen gesunkene und 1995–1999 geborgene Weserkähne. Ein seltener Fotobeleg (um 1910) eines Weserbockschiffes in: StAB 7,19-56 (Sammlung Friedrich Rauers).
- 59 Heike Brück: Die Verbesserung der Hinterlandverbindungen zu den Auswandererhäfen im frühen und mittleren 19. Jahrhundert. Wechselwirkungen zwischen Auswandererströmen und Verkehrseinrichtungen. In: DSA 7, 1984, S. 213–221, hier S. 215.
- 60 Weidinger (wie Anm. 14), S. 86.
- 61 Zum Straßenverkehr: Entholt (wie Anm. 20), S. 159; Georg Schnath u.a. (Hrsg.): Geschichtlicher Handatlas Niedersachsens. Berlin 1939, S. 78f. (Stand um 1780); Pischke (wie Anm. 43), S. 61; Kaufhold (wie Anm. 43), S. 88; Niemann (wie Anm. 43), S. 597–600. Viel statistisches Material und vergleichende Betrachtungen zwischen Land- und Flussverkehr bieten die Arbeiten von Rauers (wie Anm. 28).
- 62 Carl-Hans Hauptmeyer: Geschichte Niedersachsens. München 2009, S. 90.
- 63 Ebd., S. 88–92.
- 64 Vgl. Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 115; Zwei ältere Arbeiten: O. Blum: Das Eisenbahnnetz Niedersachsens. Oldenburg 1933; H. Müller: Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser. Oldenburg 1936; siehe ferner D. Lüder: Forschungen zum Eisenbahnwesen des Königreiches Hannover nach den Beständen des Niedersächsischen Staatsarchivs Hannover. (Phil. Diss.). Hamburg 1971; Pischke (wie Anm. 43), S. 62. Vgl. Kaufhold (wie Anm. 43), S. 88; ders.: Die Anfänge des Eisenbahnbaus in Niedersachsen. In: Dieter Brosius und Martin Last (Hrsg.): Beiträge zur niedersächsischen Landesgeschichte. Zum 65. Geburtstag von Hans Patze. Hildesheim 1984, S. 364–387; Niemann (wie Anm. 43), S. 585–597; von Pezold (wie Anm. 56), S. 23–27.
- 65 Jb. HK Bremen 1868, Bremen 1869, S. 50.
- 66 Lee (wie Anm. 35), S. 154.
- 67 Von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 123–125.
- 68 Jb. HK Bremen 1898, Bremen 1899, S. 55.
- 69 Schnath (wie Anm. 61), S. 42f., 45; Pischke (wie Anm. 43), S. 37, 39.
- 70 Hans-Joachim Behr: Freiheit der Schifffahrt und Stapelzwang. Die Ausbildung des Stapelrechts an der Weser. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 51–73. Exemplarisch für Hannoversch Münden: von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 33, 61–98. Vgl. Kruse (wie Anm. 41), S. 12–14.
- 71 Entholt (wie Anm. 20), S. 160.
- 72 Ebd., S. 159; Kruse (wie Anm. 41), S. 14f. Näheres zur Weserschifffahrtsakte und ihrem Zustandekommen im Unterbestand StAB R.9.q.3.
- 73 Enthalten in: StAB 2-R.11.mm.3.
- 74 Arnold Duckwitz: Denkwürdigkeiten aus meinem Leben 1841–1866. Bremen 1877, S. 13.
- 75 Ebd., S. 13f.
- 76 Entholt (wie Anm. 20), S. 161. Zu Duckwitz der kürzere Artikel von Wilhelm von Bippen. In: Historische Gesellschaft des Künstlervereins (Hrsg.): Bremische Biographie des 19. Jahr-

- hunderts. Bremen 1912, S. 115–117; ein ausführlicherer Aufsatz von Diedrich Ehmck in der Allgemeinen Deutschen Biographie, Bd. 48. Leipzig 1904, S. 133–140.
- 77 Hermann Oncken (Hrsg.): Vorgeschichte und Begründung des Deutschen Zollvereins 1815–1834. 3 Bde. Berlin 1934. Vgl. die Bewertung bei Hartmut Roder: Bremens Wirtschaft im Wandel (1850 bis 2000) oder Bremen – ein notorischer Spätzünder? In: Bremisches Jahrbuch 81, 2002, S. 55–82, hier S. 58, 60, 64; sowie die Darstellung bei Lee (wie Anm. 35), S. 145f.
- 78 Jb. HK Bremen 1865, Bremen 1866, S. 23.
- 79 Jb. HK Bremen 1866, Bremen 1867, S. 42.
- 80 Vgl. Entholt (wie Anm. 20), S. 159
- 81 Jb. HK Bremen 1868, Bremen 1869, S. 51.
- 82 Rechenschaftsbericht der Handelskammer für das Jahr 1869. Bremen o.J., S. 57f.; Jb. HK Bremen 1870–1873, Bremen 1874, S. 21.
- 83 So etwa am Bodensee. Über das erste dortige Dampfschiff STEPHANIE (1817) räumt seit Neuestem ein quellengesättigter Aufsatz mit vielen Legenden und Halbwahrheiten auf (Uwe Jens Wandel und Gudrun Emberger: Das Dampfboot von Johann Caspar Bodmer. Ein neuer Blick auf Leben und Wirken des Erfinders und Industriellen. In: Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung, Heft 135, 2017, S. 195–231).
- 84 Einige fragmentarische biografische Hinweise zu Szymanski bei Wolfgang Rudolph: Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur. In: DSA 7, 1981, S. 191–204, hier S. 194f. Zum auf der Oberweser eingesetzten Schiffsmaterial existieren zwei Manuskripte von Hans Rindt: Die Personen-, Güter- und Schleppschiffahrt auf der Mittel- und Oberweser seit 1845 ohne die »Oberweser(Personen)Dampfschiffahrt« und die kleineren Fahrgastreedereien (Signatur Bibliothek des DSM: 77-4676) sowie Die Personen-, Güter- und Schleppschiffahrt auf der Mittel- und Oberweser seit 1845 ohne die Oberweser-Personenschiffahrt in Hameln (1876) und Nachfolgegesellschaften (Signatur Bibliothek des DSM: 80-1199). Masch.-schr. Manuskripte, 1972. Vom selben Autor: Die »Weiße Flotte Dresden«. Aus der Vorgeschichte der Oberelbe-Fahrgastschiffahrt. In: DSA 3, 1980, S. 69–114.
- 85 Szymanski (wie Anm. 51), S. 5–9; Frank Wagner: Zwischen Hamburg und Stade. Ein Kapitel aus der Niederelb-Dampfschiffahrt. Wesselburen, Hamburg 1970, S. 9f.; Kurt Grobecker und Hans von Buschmann: Raddampfer auf der Niederelbe. Im Linien- und Fährdienst, auf Seebäderfahrt von 1816–1964. Hamburg 2002, S. 12–16; Werner Jaeger: Das Mittelrad-Dampfschiff PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN 1816. (= Schriften des DSM, Bd. 7). Bremerhaven, Hamburg 1977; Reiner Wachs: Die Dampfer der ersten Dampfschiffahrtsgesellschaft auf Elbe und Havel. Bielefeld 1977.
- 86 Dieser Abschnitt über die Dampfschiffahrt basiert vor allem auf Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 103–107; Entholt (wie Anm. 20), S. 161; Szymanski (wie Anm. 51), S. 43–88, 105–176; Peter Kuckuk: Von der Mündung bis Minden. Weserwerften. In: Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 41–56; Kruse (wie Anm. 41), S. 15–18, 118–157, von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 114–121 und Alex W. Hinrichsen: Personendampfschiffahrt auf der (Ober-) Weser. Von der Transportfunktion zur touristischen Nutzung. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 105–120; Christian Meyer-Hermann (Hrsg.): Hamelner Personenrad-dampfer. Geschichten aus der Epoche. Mit Aufsätzen zur Geschichte und Vorgeschichte der Dampfschiffahrt und Berichten über die Verbesserung der Wasserstraße. Hameln 2008. Zu den Maschinenanlagen auf ROLAND, WESER, HERMANN, GERMANIA, BLÜCHER und WITTEKIND siehe Rudolph Haack und Carl Busley: Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Berlin 1893, S. 75f., 78, 83, 93f. Zwei ältere bremische Aufsätze zu Einzelthemen: Friedrich Prüser: Die ersten Versuche. (Aus den Jugendtagen der Dampfschiffahrt auf der Oberweser). In: Bremisches Jahrbuch 44, 1955, S. 275–281; Bruno Jacob: Dampfer EDUARD und der Beginn der Oberweserdampfschiffahrt. In: Ebd., S. 281–284. Zur EDUARD vgl. von Pezold (wie Anm.

- 56), S. 21. Ein Artikel aus Hamelner Sicht: M. Oppermann: Die Weserdampfschiffahrt in ihren früheren Jahrzehnten. In: Jahrbuch 1964 Heimatmuseum Hameln, S. 23–27. Eine neue Übersicht zur Binnenschiffahrt im niedersächsischen Raum im 19. Jahrhundert findet sich bei Niemann (wie Anm. 43), S. 600–604.
- 87 Zur einschlägigen Literatur nur vier Belege unter vielen: Großmann (wie Anm. 45); Dirk Dasenbrock: Weser-Renaissance. In: Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 7–10; José Kastler: Die Weser und die europäische Renaissance. In: Kastler/Lüpkens (wie Anm. 18), S. 10–19; Toma Babovic und G. Ulrich Großmann: Die Weser und die Weserrenaissance. Hamburg 2008. Das Weserrenaissance-Museum im Schloss Brake in Lemgo wurde 1986 eröffnet (Homepage: www.wrm.lemgo.de).
- 88 Eine frühe Veröffentlichung, wurzelnd in der ersten Blütezeit des Oberweser-Tourismus: G. Schumacher: Die Weser in Geschichte und Sage. Holzminden 21925 (Erstauflage 1913, Reprint Hannoversch Münden 1988). Zu den wichtigsten kulturellen Manifestationen zählen das Kaiser-Wilhelm-Denkmal an der Porta Westfalica (1896), der Weserstein in Hannoversch Münden (1899), die frühmittelalterliche Benediktinerabtei von Corvey bei Höxter (karolingisches Westwerk von 873–885) oder das »Weserlied« (1835) von Franz von Dingelstedt (1814–1881). Lesenswert hierzu die Aufsätze von Martin Beutelspacher: Eine Majestät vor »toter Unendlichkeit«. Porta Westfalica; Hans-Joachim Brüning: Bürgerstolz und Reichsabtei. Höxter/Corvey. Beide Aufsätze in: Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 77–80, 105–110. Zur historischen Kultur allgemein: Sigurd Elert: Das Weserbergland. Bilder und Texte aus einer erlebnisreichen Kulturlandschaft. Holzminden 2010. Einen Einblick gibt ferner das der Oberweser gewidmete Sonderheft der Zeitschrift Niedersachsen (1, 2011). Der vor und nach dem Zweiten Weltkrieg als führender niedersächsischer Landeshistoriker angesehene Archivar Georg Schnath (1898–1989) hat sich in einem Vortrag »Die Weser. Deutsche Geschichte im Spiegel eines Stromes« zur Eröffnung der Oberweser-Ausstellung in Hameln am 7. August 1965 ebenfalls gründlich damit auseinandergesetzt. Abgedruckt in: Streifzüge durch Niedersachsens Vergangenheit. Gesammelte Aufsätze und Vorträge von Georg Schnath. Hildesheim 1968, S. 65–81.
- 89 In der Bibliothek des DSM finden sich fünf Fahrpläne mit Reisebeschreibungen der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hameln aus dem Zeitraum zwischen 1909 und 1933 (Signaturen Bibliothek DSM: 76-1507, 78-844, 79-778, 79-781, 10-559). Vgl. Alex Hinrichsen, Norbert Humburg und Wolfram Grohs: Das Weserbergland. Die touristische Erschließung durch die Oberweser-Personen-Dampfschiffahrt und den Wesergebirgsverein. (Interessengemeinschaft Senator-Meyer-Denkmal bei Steinmühle e.V.). O. O. 1982.
- 90 Friedrich Hardegen und Käthi Smidt: H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Leipzig 1920, S. 114–138; Szymanski (wie Anm. 51), S. 85–88, 170–173, 323–328, 351f.; Reinhold Thiel: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Bd. I: 1857–1883. Bremen 2001, S. 61; Christian Ostersehlte: Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857–1970). In: Bremisches Jahrbuch 86, 2007, S. 179–184; Adolf Hofmeister: Bis 1857: Vorgeschichte und Gründung. In: Dirk J. Peters (Hrsg.): Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt – »Global Player« der Schiffahrtsgeschichte. Bremen 2007, S. 11–20. Ein erster biografischer Artikel über Meier von Wilhelm von Bippin in: Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 52. Leipzig 1906, S. 291–294, ein weiterer von Johannes Rösing in: Historische Gesellschaft (wie Anm. 76), S. 309–313. Das biografische Standardwerk von Hardegen und Smidt ist noch heute unentbehrlich und besitzt inzwischen teilweise Primärquellencharakter; eine eigene biografische Skizze in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.): Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. Bremerhaven 2003, S. 218f.; Lars U. Scholl: Hermann Henrich Meier (1809–1898). Kaufmann, Unternehmer, Politiker. In: Hans Kloft u.a. (Hrsg.): Innovationen aus Bremen. Persönlichkeiten aus Kultur, Technik und Wirtschaft. (= Jahrbuch der Wittheit 2006/2007). Bremen 2008, S. 54–70.

- 91 Paul Neubaur: *Der Norddeutsche Lloyd*. Bd. 2. Leipzig 1907, S. 533–544; Andersen (wie Anm. 2), S. 19f., 37–39.
- 92 Brück (wie Anm. 59), S. 218.
- 93 Jb. HK 1865, Bremen 1866, S. 25.
- 94 *Norddeutscher Lloyd, Jahresberichte 1857–1906*, Bremen 1907, Bericht Generalversammlung 27.04.1858 (nicht durchgehend paginiert). Im Folgenden abgekürzt: *NDL 1857–1906 BGV Datum*.
- 95 Die wichtigste Literatur zum *NDL* in Auswahl: Moritz Lindeman: *Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch*. Bremen 1892; *Norddeutscher Lloyd*. Bremen. In: Julius Eckstein (Hrsg.): *Historisch-biographische Blätter der Stadt Bremen*, Bd. 1. Berlin 1906–1911, S. 57–124; Neubaur, *Lloyd* (2 Bde., wie Anm. 91); Wilhelm Langenbeck: *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd*. Leipzig 1921; Georg Bessell: *Norddeutscher Lloyd*. Bremen 1957; Hans Jürgen Witthöft: *Norddeutscher Lloyd*. Herford 1973 (³1997); Arnold Kludas: *Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd*. 2 Bde. Herford 1991–1992; Susanne und Klaus Wiborg: *Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd*. Hamburg 1997. Neben diesen z.T. vom *NDL* bzw. *Hapag-Lloyd* direkt geförderten Werken gab die Reederei 1882, 1912, 1917, 1927 und 1937 eigene Festschriften bzw. Beschreibungen heraus. Als Begleitband zu den Jubiläumsausstellungen 2007 in Bremen und Bremerhaven erschien: Peters (wie Anm. 90). Eine eigene Übersicht: Ostersehle (wie Anm. 90).
- 96 Ostersehle (wie Anm. 4), S. 225. Vgl. Szymanski (wie Anm. 51), S. 89–98; Günter Benja: *Niederweser Lustfahrten. Eine Chronik über 150 Jahre Passagierschiffahrt Bremen – Vegesack – Brake – Oldenburg – Bremerhaven*. Bremen 1983.
- 97 *StAB 7,2010-1*.
- 98 Ostersehle (wie Anm. 4), S. 224–226, 239, 243f. Zur Schleppschiffahrt des *NDL* existieren Akten aus dem Zeitraum von 1927–1945 (*StAB 7,2010-65 bis 69, 307 bis 317*) und 1949–1970 (*StAB 7,2010-318 bis 335*). Hierzu existieren zwar Einzelveröffentlichungen, eine Gesamtdarstellung bleibt jedoch ein Desiderat.
- 99 »Remorqueur« war ein damals übliches französisches Lehnwort für Schlepper.
- 100 *StAB 2-R.9.dd. Bd. 2*.
- 101 Ebd.
- 102 Ebd.
- 103 Ebd.
- 104 Ebd.
- 105 Zit. bei Robert Geißler: *Die Weser. Eine Beschreibung in Wort und Bild*. Göttingen 1863 (Reprint Bremen 1975), Anhang S. 7f. sowie bei Neubaur (wie Anm. 91), Bd. 1, S. 263.
- 106 Szymanski (wie Anm. 51), S. 98–101, 111; *NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860*.
- 107 Zit. bei Szymanski (wie Anm. 51), S. 100. Artikel über Hartmann von Waldemar R. Röhrebein. In: Dirk Böttcher u.a. (Hrsg.): *Hannoversches Biographisches Lexikon. Von den Anfängen bis in die Gegenwart*. Hannover 2002, S. 152f.
- 108 Sara Wright: *Steamboats. Icons of American Rivers*. Oxford 2013, S. 42f. Die Schilderung eines dieser Unglücke bei Mark Twain: *Leben auf dem Mississippi*. Recklinghausen 1969, S. 128–133. Das Explosionsunglück des *Mississippi-Dampfers SULTANA* (27. April 1865) forderte mit rund 1700 Toten mehr Opfer als der Untergang der *TITANIC* (1912): Gene Eric Salecker: *Disaster on the Mississippi. The SULTANA Explosion, April 27, 1865*. Annapolis 1996. Eine Kesselexplosion auf dem Oberweserdampfer *EINIGKEIT* (ex *HERZOG WILHELM*) im Herbst 1852 ist überliefert, wobei über Auswirkungen nichts näher bekannt ist, doch 1853 wurde ein neuer Kessel installiert. Im Vorjahr war das Schiff nach einer Kollision mit der Weserbrücke gesunken, siehe Szymanski (wie Anm. 51), S. 156f. Havarien wie diese scheinen auf der Oberweser typischer gewesen zu sein, wie Bildbelege in der einschlägigen Literatur ausweisen.
- 109 Bertram Kurze und Helmut Düntzsch: *Werften in Dresden 1855–1945*. (= Landesamt

- für Denkmalpflege Sachsen, Arbeitsheft 6). Beucha ²2006; Helmut Düntzsch und Werner Hinsch: Ernst Wilhelm Dietze (1837–1915). Ein Wegbereiter im Flußschiffbau. (= Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrtsmuseums e. V., Bd. 2). Lauenburg 1987.
- 110 Szymanski (wie Anm. 51), S. 116, 119, 128, zur allgemeinen Technikgeschichte der frühen Dampfschiffahrt ebd., S. 15–42. Ein klappbarer Schornstein lässt sich heutzutage noch bei Fahrten mit dem historischen Raddampfer KAISER WILHELM (1900) beobachten. Zur Technikgeschichte der Oberweserschiffahrt der instruktive Überblick bei Werner Hinsch: Die technische Entwicklung der Weserschiffe seit Beginn des Maschinenzeitalters. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 201–209, vgl. Jean-Claude Derivaux: Maschinen, Pferde, Dampf und Diesel. Die Weser-Binnenschiffahrt. In: Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 11–26. Zur allgemeinen Technikgeschichte der Raddampfer J. Jobé u.a.: Raddampfer auf Flüssen und Seen in Europa und Nordamerika, Lausanne 1976.
- 111 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1861.
- 112 Szymanski (wie Anm. 51), S. 98.
- 113 Ebd., S. 100–102. Zu den Maschinenanlagen von WERRA und FULDA siehe Haack/Busley (wie Anm. 86), S. 89f.
- 114 Inseriert in Weser-Zeitung, 23.04.1858. In: Thiel (wie Anm. 90), S. 66.
- 115 StAB 2-R.9.dd. Bd. 2.
- 116 Ebd.
- 117 Ebd.
- 118 Szymanski (wie Anm. 51), S. 121.
- 119 StAB 2-R.11.mm.3 (ebenso Bibliothek des DSM: 05-222).
- 120 Ebd.
- 121 Der Schlepp- und Befrachtungsvertrag mit den Weserschiffen vom 10. Mai 1859 erwähnt einige ausgewählte Warengruppen. Das Regulativ für den Dampfschiffahrtsbetrieb vom 26. März 1858 listet dagegen in einem umfangreichen Anhang offenbar die gesamte Bandbreite an möglichen Gütern auf (StAB 2-R.11.mm.3). Zum Warenverkehr Bremens mit dem Hinterland allgemein: Lee (wie Anm. 35), S. 146–156.
- 122 Robert Bohn: Karlshafen 1699–1999. Wirtschafts- und Sozialgeschichte der hessischen Planstadt aus der Barockzeit. (= Beiträge zur Geschichte der Stadt Karlshafen und des Weser-Diemel-Gebiets, Bd. 11). Bad Karlshafen 2000, S. 103.
- 123 Ebd., S. 103f.
- 124 Hervorgehoben bei Szymanski (wie Anm. 51), S. 98.
- 125 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1864 (statistischer Anhang).
- 126 Weser-Zeitung, 27.04.1858. In: Thiel (wie Anm. 90), S. 66.
- 127 Karl H. Schwebel: Schlepsschiffahrt. In: Bremen und seine Bauten 1900–1951. Bremen 1951, S. 96. Ein »Regulativ und Kahnfracht-Tarif für die Unterweser« (15.03.1858) befindet sich in: StAB 2-R.11.mm.3 (ebenso Bibliothek des DSM: 05-222).
- 128 1900 betrieb die Bremer Schlepsschiffahrts-Gesellschaft (BSG) 14 Schleppdampfer und rund 90 Kähne, wovon sich 71 im Eigentum der Reederei befanden, während der Rest Privatschiffen gehörte, die offenbar in einem mehr oder weniger dauerhaften Vertragsverhältnis zur BSG standen: Zeiter (wie Anm. 26), S. 684.
- 129 Achilles (wie Anm. 5), S. 232. Vgl. von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 123. 1902 und 1906 entstanden zwei genossenschaftsähnliche Vereinigungen, die schließlich 1911 zum Zusammenschluss von 28 Weserschiffen zur Oberweser Privatschiffer-Vereinigung (OPV) führten (Karl Löbe: Weserschiffer. Ein Bild von Leistung und Leben der Schiffseigner auf der Weser. Zum fünfzigjährigen Bestehen der Oberweser Privatschiffer-Vereinigung Transport und Handels GmbH am 26. August 1961. Bremen 1961; Am 30. Juli 1986. Oberweser-Privatschiffer-Verein, 75 Jahre. In: Binnenschiffahrts-Nachrichten 12, 1986, S. 258f.; Kruse, wie Anm. 41, S. 69–77). Diese Firmengründung kann als Reaktion auf die durch die kapi-

- talkräftigeren Dampfschiffahrtsgesellschaften angestoßene Modernisierung, Rationalisierung und Durchkapitalisierung interpretiert werden.
- 130 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1858.
- 131 Szymanski (wie Anm. 51), S. 102.
- 132 NDL 1857–1906 BGV 19.02.1859.
- 133 Ebd.
- 134 StAB 2-R.11.mm.3; Jb. HK Bremen 1867, Bremen 1868, S. 49; Szymanski (wie Anm. 51), S. 101.
- 135 NDL 1857–1906 BGV 19.02.1859. Zur Ankunft des ersten Lloyd dampfers in Hannoversch Münden (MÜNDEn) am 21. Februar 1859: von Pezold (wie Anm. 56), S. 22.
- 136 NDL 1857–1906 BGV 18.04.1859.
- 137 NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860.
- 138 Vor der Unterweserkorrektion (1887–1895) durch den bremischen Oberbaudirektor Ludwig Franzius (1832–1903), wodurch die Fahrwassertiefe auf fünf Meter ausgebaggert wurde und Bremen durch Seeschiffe wieder zu erreichen war.
- 139 NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860. Die Einstellung des Dienstes nach Münden 1860 wird von der Literatur in Hannoversch Münden bestätigt: von Pezold (wie Anm. 56), S. 22.
- 140 Ostersehle (wie Anm. 90), S. 185 f., 253.
- 141 StAB 2-R.9.dd. Bd. 2.
- 142 Ebd.
- 143 Ebd.
- 144 NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860. Die Namen der Aktionäre: C. Schmidts, Justizrat und Notar, Dr. v. Moeller, Geheimer Hofrat, Endler & Rumpff, Schück, Regierungsrat, Carl Kiel, Friedr. Buschendorf, Isaak Levison, in Liquidation. Vgl. Ostersehle (wie Anm. 90), S. 186.
- 145 StAB 2-R.9.dd. Bd. 2. Zur Reederei: Kruse (wie Anm. 41), S. 16f.
- 146 Szymanski (wie Anm. 51), S. 102.
- 147 NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860.
- 148 Ostersehle (wie Anm. 90), S. 186.
- 149 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1861.
- 150 Szymanski (wie Anm. 51), S. 102.
- 151 Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 110. Eine Firma Georg Rolff jun. ist in Bremen um 1860 nachgewiesen, betrieb mit einer Holz- und Steinhandlung, Spedition und Schiffahrt ein heterogenes Geschäft und war in dem Teil der Altstadt (Hinter der Holzpforte 16) ansässig, von wo aus Binnenschiffahrt betrieben wurde (Bremer Adressbuch 1860).
- 152 StAB 2-R.9.dd. Bd. 2. Über Berg: Historische Gesellschaft (wie Anm. 76), S. 30f.
- 153 Ebd.
- 154 Ebd.
- 155 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1862.
- 156 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1863.
- 157 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1864.
- 158 Geißler (wie Anm. 105), Anhang S. 19–22.
- 159 Achilles (wie Anm. 5), S. 228.
- 160 Hierzu grundsätzlich Brück (wie Anm. 59). Über die Weser als Auswandererroute: Horst Rössler: »Jetzt ist die Zeit und Stunde da, wir reisen nach Amerika.« Die wichtigsten Reiserouten und Auswandererhäfen. In: Diethelm Knauf und Barry Moreno (Hrsg.): Aufbruch in die Fremde. Migration gestern und heute. Bremen 2009, S. 89–103, hier S. 90f.
- 161 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1865.
- 162 Zu Lampe finden sich Artikel in der Deister- und Weserzeitung (DWZ) 25.07.1906, 31.10.1920, 10.01.1964 (Auskunft Stadtarchiv Hameln, 27.10.2015). Das Haus Lampes ist zur Straßenseite hin noch erhalten. Das rückwärtige Hinterhofgelände (vermutlich der Standort der Essigfabrik) ist im Rahmen der üblichen Stadtsanierung jedoch einer modernen Bebauung mit Wohn-

- häusern und Parkplätzen gewichen (Begehung durch den Verf. am 21.11.2015).
- 163 Szymanski (wie Anm. 51), S. 102f.
- 164 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1866.
- 165 Jb. HK Bremen 1865, Bremen 1866, S. 23.
- 166 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1866.
- 167 Szymanski (wie Anm. 51), S. 102f.
- 168 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1861.
- 169 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1862.
- 170 StAB 4,7/6-1098; Szymanski (wie Anm. 51), S. 98; Reinhard Schnake: Schleppler des Norddeutschen Lloyd/Hapag-Lloyd. (= Geschichte der Schlepsschiffahrt, Bd. 3). Hamburg 1995, S. 15.
- 171 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1866.
- 172 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1866; Schnake (wie Anm. 170), S. 15, 53; Haack/Busley (wie Anm. 86), S. 96f.
- 173 StAB 4,75/6-1098; Szymanski (wie Anm. 51), S. 98.
- 174 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1867; Schnake (wie Anm. 170), S. 53; Haack/Busley (wie Anm. 86), S. 96.
- 175 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1867.
- 176 Jb. HK Bremen 1866, Bremen 1867, S. 43.
- 177 Ebd.
- 178 Hermann Kellenbenz: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Bd. II: Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs. München 1981, S. 170.
- 179 Ein Überblick bei Mijndert Bertram: Das Königreich Hannover. Kleine Geschichte eines vergangenen deutschen Staates. Hannover ²2006, S. 117–127. Eine neue Übersicht bei Nicolas Rügge: Von der Märzrevolution bis zur Reichsgründung (1848–1866/71). In: Brüdermann (wie Anm. 43), S. 197–281, hier S. 273–276.
- 180 Hartwig Gebhardt: Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Bremisches Jahrbuch 57, 1979, S. 184f.
- 181 Weser-Zeitung, 16.06.1866, Morgenausgabe.
- 182 Weser-Zeitung, 16.06.1866, Abendausgabe, 18.06.1866, Abendausgabe, 23.06.1866, Morgenausgabe, 30.06.1866, Morgenausgabe.
- 183 Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen. Bd. 2: Von der Franzosenzeit bis zum Ersten Weltkrieg (1810–1918). Bremen 1995, S. 278–294; Sören Dannhauer: Der Politiker Hermann Henrich Meier – mehr als Kaufmann und Reeder. Unveröff. Magisterarbeit. Bremen 2008.
- 184 Ausgestellt im Museum Hameln.
- 185 NDL 1857–1906 BGV 23.04.1867.
- 186 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1868.
- 187 Ebd.
- 188 StAB 2-R.11.mm.3.
- 189 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1868.
- 190 Knoke (wie Anm. 49), S. 53–62, Jb. HK Bremen 1866, Bremen 1867, S. 42.
- 191 NDL 1857–1906 BGV 26.04.1869.
- 192 Ebd.
- 193 Ebd.
- 194 NDL 1857–1906 BGV 20.04.1870.
- 195 StAB 2-R.9.dd. Bd. 2. Nachweisbar ist die Firma Nicolaus Mann & Co in Bremen, Klosterstr. 7 (Bremer Adressbuch 1869).
- 196 Ebd.
- 197 Ebd.
- 198 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1871.

- 199 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1872.
- 200 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1873. Einen Überblick über die Oberweserschiffahrt des NDL gibt Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 108–110.
- 201 Szymanski (wie Anm. 51), S. 169; Norbert Humburg: 100 Jahre Oberweser-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Vom Einbaum zum Motor-Fahrgastschiff auf der Weser. In: Die Weser 1983, S. 75, 78–85; Jan Kruse: Die Oberweser-Dampfschiffahrt. Erfurt 2013; ders. (wie Anm. 41), S. 53; Oppermann (wie Anm. 86), S. 26f.; Meyer-Hermann (wie Anm. 86), S. 38–47. Verschiedene Bildbelege auch bei Eberhard Mertens: Weser-Dampfschiffe. Hildesheim 1984. Meyer selbst hat Erinnerungen hinterlassen, die von seinem Urenkel herausgegeben wurden: Günther Meyer-Hermann: Die Erinnerungen meines Urgroßvaters Friedrich-Wilhelm Meyer. In: Museumsverein Hameln Jahrbuch 2004, S. 53–62. Der seit 1970 erfolgreich in Lauenburg als Traditionsschiff fahrende Raddampfer KAISER WILHELM wurde 1900 in Dresden für Meyer erbaut und fuhr sieben Jahrzehnte auf der Oberweser.
- 202 StAB 4,75/6-1098; Szymanski (wie Anm. 51), S. 103.
- 203 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1874.
- 204 Szymanski (wie Anm. 51), S. 103.
- 205 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1871 (statistischer Anhang); Szymanski (wie Anm. 51), S. 96; Friedrich-Wilhelm Brandt: Fahren der Unterweser. Oldenburg 1993, S. 98f. Ein Fahrplan von 1863 ist abgedruckt bei Geißler (wie Anm. 105), Anhang S. 19.
- 206 Ostersehle (wie Anm. 90), S. 189–192.
- 207 Neubaur (wie Anm. 91), Bd. 1, S. 265.
- 208 Ulrich Thieme (Hrsg.): Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart. Begründet von Ulrich Thieme und Felix Becker. Bd. 13/14: Gaab – Gress. Leipzig 1999 (Reprint), S. 354f.
- 209 Geißler (wie Anm. 105).
- 210 Ebd., S. 13.
- 211 In den ersten anderthalb Jahrzehnten führten die Schiffe des NDL einen vergleichsweise schlichten Wimpel in bremischen Farben mit dem Schriftzug »N.D. Lloyd«. Erst ab 1873 fand sukzessive die legendär gewordene weiße Hausflagge mit dem blauen gekreuzten Schlüssel und Anker mit Lorbeerkranz Eingang in die Flotte (Arnold Rehm: Die Hausflagge des Norddeutschen Lloyd. In: Bremisches Jahrbuch 48, 1962, S. 402–404).
- 212 Geißler (wie Anm. 105), S. 25f.
- 213 Diese Formulierung könnte zumindest für eine teilweise Authentizität sprechen.
- 214 Geißler (wie Anm. 105), S. 34–37. Noch heute stellen sich diese Verhältnisse (Laufbrücke zwischen den beiden Radkästen für den Kapitän noch ohne Steuerrad, aber mit Sprachrohr in den Maschinenraum sowie Klasseneinteilung zwischen Vor- und Achterschiff) anschaulich auf dem Mittelstück des Raddampfers MEISSEN (1881) dar. Es befindet sich heute im DSM und wurde nach bildlichen Quellen in seinen historischen Ursprungszustand versetzt.
- 215 Geißler (wie Anm. 105), S. 79.
- 216 Ebd., S. 94f.
- 217 Ebd., S. 95–128.
- 218 *Unter den für den Waaren- und Passagiertransport nach England bestimmten Schiffen gefielen mir die sechs Bremer »Dampfvögel« ADLER, MÖVE, SCHWAN, SCHWALBE, CONDOR, FALKE ganz besonders; sie werden wohl von Sommer zu Sommer größere Schaaren von Londonbesuchern hinübertragen, da ohnehin ihre Preise für hin und zurück ermäßigt sind* (ebd., S. 138). Bei diesen erwähnten Schiffen handelt es sich um die ersten sechs 1857–1858 in Dienst gestellten Englanddampfer des NDL.
- 219 *Da liegt eins der riesigen Schiffe des Norddeutschen Lloyd, wie sie nach Neuyork fahren. Es ist eine kleine Stadt für sich, ein solches Schiff; nur mit dem Unterschiede, daß es nicht leicht eine kleine Stadt geben dürfte, welche ihren Bewohnern einen ähnlichen Comfort böte wie diese schwimmenden Lustschlösser. Was die raffinierteste Aufmerksam-*

keit an Bequemlichkeiten ersinnen kann, ist den gegebenen Verhältnissen angepaßt. Wer die Erlaubniß erhält, diese Schiffe zu besichtigen – wozu die Karten im Bureau des Norddeutschen Lloyd zu erlangen sind, – wird in der Regel seine hochgespannten Erwartungen übertroffen sehn. Selbst in Bezug auf die Schlafgemächer ist nichts zu wünschen übrig, wenn man bedenkt, daß da der Raum aufs sparsamste benutzt werden muß. Von weit kleinerem Maßstabe, aber ebenfalls mit verlockender Eleganz und Bequemlichkeit sind jene oben erwähnten Dampfer für die englische Linie (ebd., S. 140f.).

- 220 Ebd., S. 141–144.
- 221 Ebd., Anhang S. 1.
- 222 Ebd., Anhang S. 2–9.
- 223 Ebd., Anhang S. 1.
- 224 Ebd., Anhang S. 9–22.
- 225 StAB 7,2010-1.
- 226 Siehe Anm. 249.
- 227 Vgl. ältere Literatur wie H. Tecklenborg: System des See-Versicherungswesens nach der Natur der Sache so wie nach Bremer und Hamburger Assekuranz-Bedingungen, dem deutschen Handelsgesetzbuch und den vornehmsten ausländischen Gesetzen. Bremen 1862; ein sehr materialreiches Grundwerk, inzwischen mit Primärquellenwert: Friedrich Plaß und Friedrich Robert Ehlers: Geschichte der Assecuranz und der hanseatischen Seeversicherungs-Börsen Hamburg – Bremen – Lübeck. Hamburg 1902; eine kurzgefasste neuere Veröffentlichung: 175 Jahre Verein Bremer Seeversicherer e.V., Bremen 1993.
- 228 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1858.
- 229 StAB 7,2010-1.
- 230 Zit. bei Geißler (wie Anm. 105), Anhang S. 8f.
- 231 Plaß/Ehlers (wie Anm. 227), S. 520; Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 185.
- 232 Plaß/Ehlers (wie Anm. 227), S. 459.
- 233 Ebd., S. 520–526; Bremer Seeversicherer (wie Anm. 185), S. 10–14; Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 185.
- 234 Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 107f.
- 235 Hardegen/Smidt (wie Anm. 90), S. 121.
- 236 NDL 1857–1906 BGV 24.04.1860.
- 237 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1864.
- 238 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1865, 27.04.1866, 23.04.1867.
- 239 NDL 1857–1906 BGV 26.04.1869.
- 240 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1871.
- 241 NDL 1857–1906 BGV 29.04.1872.
- 242 NDL 1857–1906 BGV 28.04.1873.
- 243 NDL 1857–1906 BGV 27.04.1874.
- 244 Achilles (wie Anm. 5), S. 229.
- 245 Stadtarchiv Hameln Bestd. 2 Acc. 1 Nr. 5222; Jb. HK Bremen 1895, Bremen 1896, S. 34; Meyer zu Selhausen (wie Anm. 40), S. 20–55, 96; Grohs (wie Anm. 53), S. 239; Harries (wie Anm. 53), S. 405.
- 246 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I (Bremer Schlepsschiffahrts-Gesellschaft/BSG).
- 247 Eine Übersicht bei Meyer zu Selhausen (wie Anm. 40), S. 55–83. Hafentrakts bei Dasenbrock (wie Anm. 18), S. 71–128 und Kruse (wie Anm. 41), S. 85–117. Eine informative Quelle zum Hafenaufbau an Mittel- und Oberweser bieten die Jahresberichte der Bremer Schlepsschiffahrts-Gesellschaft (BSG) ab 1886 (StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I) sowie der Handelskammer in Bremen, die in gedruckter Form vorliegen.
- 248 Bücking (wie Anm. 27), S. 715.
- 249 Betrachtungen aus späterer Rückschau: Ehrenfried Günther von Hünefeld: Schiffahrt und Propaganda. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1922/23, S. 5–11; ders.: Das Dampf-

- schiff-Plakat im Wandel der Zeiten. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1925, S. 180–187. Vgl. Susanne Wiborg: Der Norddeutsche Lloyd. Reedereigeschichte im Plakat. Ein Rückblick zum 150. Jahrestag der Gründung. Hamburg 2007.
- 250 Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1909/10, S. 425–431.
- 251 Eine breite Darstellung zu deren Stand um 1911 in: Meyer zu Selhausen (wie Anm. 40), S. 20–325.
- 252 Meyer-Hermann (wie Anm. 86), S. 50. Dort auch ein Bildbeleg.
- 253 Belege für 1907 und 1914 bei Kruse (wie Anm. 201), S. 24, 36; für 1909–1911: Oberweser Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hrsg.): Verkehrsfahrplan u. Reisebeschreibung für die Oberweser mit Anhang der Nordsee-Insellfahrten des Nordd. Lloyd-Bremen. Hameln 1909, S. 75–81, hinteres Deckblatt (Bibliothek des DSM: 79-781); dies.: Verkehrsfahrplan u. Reisebeschreibung für die Oberweser mit Anhang der Nordsee-Insellfahrten des Nordd. Lloyd-Bremen. Hameln 1910, S. 75–81, hinteres Deckblatt (Bibliothek des DSM: 78-844, 79-781); dies.: 1911 Ober-Weser Reisebeschreibung mit Fahrplan der Personen-Dampfschiffahrten. Im Anhang: Die Nordsee-Insellfahrten des Nordd. Lloyd, Bremen. Hameln 1911, S. 74–80, hinteres Deckblatt (Bibliothek des DSM: 01-674). Vgl. Anm. 89.
- 254 StAB 2-R.9.gg. Vgl. Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 113.
- 255 Göring: Schifffahrt mittels versenkter Kette. Nach den Annales des ponts et chaussées 1863. In: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover 11, 1865, S. 286–290; Sigbert Zesewitz u.a.: Kettenschifffahrt. Berlin (DDR) 1987; Werner Hinsch (Hrsg.): Ewald Bellingrath. Ein Leben für die Schifffahrt. (= Schriften des Vereins zur Förderung des Lauenburger Elbschifffahrtsmuseums e.V., Bd. 4). Lauenburg 2003.
- 256 Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 113f.
- 257 StAB 8. Familiengeschichtliche Sammlung Rocholl A, B; Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 111; Kruse (wie Anm. 41), S. 18. Rocholl ist in den Bremer Adressbüchern ab 1864 als Inhaber der zumindest seit 1854 existenten bremischen Handelsfirma C.A. Rocholl & Co. (ab 1865 Theodor Rocholl & Co.) nachgewiesen. Eine Schiffsbeschreibung anlässlich des Stapellaufs (14. Mai 1879) des für Rocholl bestimmten Schleppraddampfers HANNOVER aus der Weser-Zeitung vom Folgetag bei: Reinhold Thiel: Die Geschichte der Actien-Gesellschaft »Weser« 1843–1983 (3 Bde.). Band I: 1843–1918. Bremen 2005, S. 36f.
- 258 StAB3-W.1.-16.
- 259 Ebd.
- 260 Ebd. Dort auch eine Kartenskizze der Weser in Verbindung mit dem Eisenbahnnetz zwischen Bremen und Leipzig, Nürnberg und Straßburg.
- 261 Ebd.
- 262 Kruse (wie Anm. 41), S. 18.
- 263 Zit. bei Szymanski (wie Anm. 51), S. 169.
- 264 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I; Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 111; Szymanski (wie Anm. 51), S. 169f.; Kruse (wie Anm. 41), S. 53. Der Verf. betreibt seit 2008 Forschungen zur BSG.
- 265 Über Papendieck und Wiegand siehe Historische Gesellschaft (wie Anm. 76), S. 378–381, 518–526. Ein Nachruf auf Wiegand findet sich im Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1909/10, S. 201–208; ein ausführlicheres Lebensbild stammt von Arnold Petzet: Heinrich Wiegand. Bremen 1932; eine eigene biografische Skizze in: Bickelmann (wie Anm. 90), S. 374f. Neuer: Hartmut Roder: Buten & Binnen, Wagen & Winnen? In: Lars U. Scholl (Hrsg.): Regionale Herkunft und nationale Bedeutung. Leistungen Bremer Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Kultur und Theologie. (= Jahrbuch der Wittheit zu Bremen 2010/2011). Bremen 2012, S. 72–80 (Abschnitt über Wiegand).
- 266 Biografische Aufzeichnungen Wiegands (1908) in StAB 7,2010-13. Sie liegen mittlerweile in gedruckter Form vor: Jörn Brinkhus: Kaiser Wilhelm II., Bremen und der Norddeutsche Lloyd. Die »Lebenserinnerungen« des ND-L-Direktors Heinrich Wiegand. (= Schriften des

- Staatsarchivs Bremen, Bd. 54). Bremen 2017, hier S. 113.
- 267 Hierzu Uwe Kiupel: Heinrich Wiegand und die Industrie. In: Roder (wie Anm. 2), S. 122–130.
- 268 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I; 7,2010-12.
- 269 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I. Vgl. Jb. HK Bremen 1903, Bremen 1904, S. 78; Jb. HK Bremen 1904, Bremen 1905, S. 75.
- 270 Jb. HK Bremen 1905, Bremen 1906, S. 86; Neubaur (wie Anm. 91), Bd. 1, S. 266–270; Petzet (wie Anm. 265), S. 185; von Stockhausen (wie Anm. 50), S. 124; Florian Geldmacher: Die Weserumschlagstelle in Hann. Münden und die Schifffahrt auf der Oberweser. Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft. In: Neues Archiv für Niedersachsen 2, 2015 (Flüsse in Niedersachsen), S. 101–113.
- 271 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 109.
- 272 Ebd.
- 273 StAB 7,2010-12.
- 274 Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1909/10, S. 203.
- 275 Eines von vielen Beispielen: Wandel (wie Anm. 57), S. 227–248. Ergänzend hierzu: ders.: Ulmer Zillen auf der Werra. In: DSA 22, 1999, S. 333–342.
- 276 Achilles (wie Anm. 5), S. 229.
- 277 Petzet (wie Anm. 265), S. 158.
- 278 Jb. HK Bremen 1892, Bremen 1893, S. 32.
- 279 Neben den hier verwendeten Quellen ist noch auf umfangreiche Bestände im Archiv der Handelskammer Bremen hinzuweisen: Brinkhus (wie Anm. 266), S. 108.
- 280 Jb. HK Bremen 1893, Bremen 1894, S. 27 (die Berichte der bremischen Handelskammer seit den 1880er-Jahren enthalten häufige Erörterungen dieses Projekts); Heinrich Meyer: Der Mittellandkanal. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 257–276; Hans Georg Braun: Der Mittellandkanal. In: Eckoldt (wie Anm. 53), S. 403–416. Zur Rolle des Kaisers: Wolfgang König: Wilhelm II. und die Moderne. Der Kaiser und die industriell-technische Welt. Paderborn 2007, S. 84–97. Insbesondere das Wasserstraßenkreuz bei Minden vermittelt als ein herausragendes technikhistorisches Baudenkmal bis heute dem Betrachter den ungeheuren Aufwand, mit dem diese bis heute wichtige Wasserstraße verwirklicht wurde.
- 281 Jb. HK Bremen 1895, Bremen 1896, S. 32.
- 282 Zit. in Jb. HK Bremen 1894, Bremen 1895, S. 23. Die in der Literatur über das deutsche Kaiserreich oftmals thematisierte politische und infrastrukturelle Fortschrittsfeindlichkeit der altpreußischen, meist adligen ostelbischen Großgrundbesitzer hing mit einer schwindenden Rentabilität ihrer Betriebe durch Importe aus Russland und Amerika und einer daraus resultierenden realen Abstiegsangst zusammen. Hinzu kam eine Landflucht des Gesindes durch die deutsche Binnenwanderung zu den Industriezentren (Stettin, Danzig, Berlin, Sachsen, Oberschlesien, Ruhrgebiet) sowie die Auswanderung nach Übersee. Aufschlussreich ist eine spätere Klage der bremischen Handelskammer (1910): *Mit schwerer Sorge für die Zukunft erfüllt uns die bisherige Entwicklung der inneren politischen Verhältnisse unseres Reiches. Nach wie vor beherrschen grossagrarische Einflüsse fast alle Gebiete der Gesetzgebung. Das liberale Bürgertum wird sich für die in Jahresfrist bevorstehenden Reichstagswahlen fest zusammenschliessen müssen, unter Zurücksetzung einzelner Erwerbs- und Parteinteressen, um, namentlich auch durch Vermehrung der Zahl sachkundiger Vertreter von Handel und Industrie im Reichstage, den Anschauungen und Bedürfnissen der grossen Mehrheit der deutschen Erwerbsstände Geltung zu verschaffen* (Jb. HK Bremen 1910, S. 8).
- 283 Dabei handelte es sich um erstellte Planungen für den kombinierten Kanal- und Eisenbahnbau durch den gelernten Ingenieur und 1877–1879 amtierenden Minister für öffentliche Arbeiten Louis Charles de Saulces de Freycinet (1828–1923), der später noch weitere wichtige Kabinettsposten bekleidete, darunter den des Premiers (Roblin, wie Anm. 5,

- S. 60; Robert Beck: Der Plan Freycinet und die Provinzen. Aspekte der infrastrukturellen Entwicklung der französischen Provinzen durch die Dritte Republik. Frankfurt am Main, Berlin 1986). Ein biografischer Abriss über Freycinet: Dictionnaire de Biographie Française. Tome Quatorzième: Flessard – Gachon. Paris 1979, S. 1260–1263.
- 284 Jb. HK Bremen 1893, Bremen 1894, S. 27f.
- 285 StAB 7,2010-12.
- 286 Ebd.
- 287 Hans Georg Braun u.a.: Wasserstraßenverbindungen Rhein – Ems – Weser – Elbe. Gesamtüberblick. In: Eckoldt (wie Anm. 53), S. 364.
- 288 StAB 7,2010-12.
- 289 Ebd. Die zur allgemeinen geschichtlichen Bedeutung nach wie vor zutreffendste Tirpitz-Interpretation findet sich bei Michael Salewski: Tirpitz. Aufstieg – Macht – Scheitern. Göttingen 1979.
- 290 Rita Aldenhoff: Miquel, Johannes v. In: Neue Deutsche Biographie. 17. Bd.: Melander – Moller. Berlin 1994, S. 553f.
- 291 StAB 7,2010-12.
- 292 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 85.
- 293 StAB 7,2010-12.
- 294 Von Mühlentfels: Budde, Hermann von. In: Bruno Bettelheim (Hrsg.): Biographisches Handbuch und deutscher Nekrolog. XI. Bd.: Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1906. Berlin 1908, S. 237–241.
- 295 Braun u.a. (wie Anm. 287), S. 365.
- 296 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 107.
- 297 Georg Limann: Der Küstenkanal. Entwicklungsgeschichte der Kanalverbindung zwischen Niederweser und Ems von 1811–1935. In: Oldenburger Jahrbuch 55, 1955, T. 2, S. 1–82; Martin Eckoldt und Walter Strähler: Der Küstenkanal mit dem Elisabethfehnkanal. In: Eckoldt (wie Anm. 53), S. 426–431.
- 298 StAB 7,2010-12.
- 299 Ebd. Artikel über Schultze von Hans Friedl. In: ders., Wolfgang Günther u.a. (Hrsg.): Biographisches Handbuch zur Geschichte des Landes Oldenburg. Oldenburg 1992, S. 652–654.
- 300 StAB 7,2010-12.
- 301 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I; Petzet (wie Anm. 265), S. 179, 187. Vgl. Wilhelm Metterhausen: Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt. Festschrift zum zehnjährigen Bestehen der Freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten. Kassel 1902. Zur Gründung der Vereinigung: Jb. HK Bremen 1892, Bremen 1893, S. 34. Die Schreibweise dieser Vereinigung differiert leicht in den Quellen.
- 302 StAB 7,2010-13.
- 303 Ebd.; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 86, ähnliche Ausführungen S. 107f. Über Edzard Fürst von Knyphausen (1827–1908), ostfriesischer Großgrundbesitzer, Politiker und Mitglied des preußischen Herrenhauses: Günter Möhlmann: Knyphausen, Edzard Fürst. In: Neue Deutsche Biographie. 12. Bd.: Kleinhans – Kreling. Berlin 1980, S. 235f. Über Leo Fürbringer (1843–1923), Oberbürgermeister von Emden (1875–1913): Wolfgang Schönigh: Überblick über die Geschichte der Stadt Emden, Emden ³1974, S. 30–39; Walter Deeters: Geschichte der Stadt Emden von 1890 bis 1945. Leer 1980, S. 199f.
- 304 StAB 7,2010-12.
- 305 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 108.
- 306 Limann (wie Anm. 297); Hans Schauburger: Schiffsahrts- und Ausbauprobleme der Unterweser, der Unteren Hunte und des Küstenkanals. In: Oldenburger Jahrbuch 69, 1970, S. 105–123; Eckoldt/Strähler (wie Anm. 297).
- 307 Rauers, Binnenhandel (wie Anm. 28), S. 113; Heinrich Pröve u.a.: Heimatchronik der Stadt und des Landkreises Celle. Köln 1956, S. 225, 232f. Lebensdaten zu Haacke bei R.W.L.E.

- Möller und Bernd Polster: Celle. Das Stadtbuch. Bonn 2003, S. 117; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 109; Stephan A. Lütgert: Die kurze Geschichte der »Celler Schleppschiffahrt«. In: *Industriekultur* 2, 2018, S. 23–25. Eine Übersicht über die Aller als Fahrwasser aus wasserbautechnischer Sicht: Klaus Altmann: Die Aller und ihre Schifffahrt. In: *Mitteilungen des Canal-Vereins* 23, 2003, S. 7–49.
- 308 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 108.
- 309 StAB 7,2010-13; Brinkhus (wie Anm. 266), S. 109f.; Jb. HK Bremen 1908, Bremen 1909, S. 86; Petzet (wie Anm. 265), S. 159–184; Lütgert (wie Anm. 307), S. 24f. Zur MSG siehe Kruse (wie Anm. 41), S. 61–63. Im Staatsarchiv Bremen existiert ein Bestand zur MSG (StAB 7,2027-2-1, 7,2027-5-1). Zu den Hafenanlagen in Celle: *Diese Anlagen hat die Stadt Celle unter Beteiligung der Preussischen Staatsregierung und des Norddeutschen Lloyd geschaffen. Der Hafen hat etwa einen Hectar Grösse und 70 m Breite; die Einfahrt am südlichen Allerarm ist in einer Kurve des Flusses so gelegen, dass ganze Schleppzüge ungehindert in den Hafen einfahren können. Ein elektrischer Vollportalkran mit 1500 kg Hebekraft und andere Einrichtungen an der Kaje dienen dem Umschlage. Die beiden Kleinbahnen Celle-Wittingen und Celle-Bergen sowie durch diese die Staatseisenbahn sind an die Hafenanlagen und Speicheranlagen, welche die Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft gepachtet hat, angeschlossen* (Jb. HK Bremen 1904, Bremen 1905, S. 76). Zur Erweiterung 1905: Jb. HK Bremen 1905, Bremen 1906, S. 87.
- 310 StAB 7,2010-12. Bei der dort so bezeichneten Firma handelt es sich um eine umgangssprachliche Bezeichnung der BSG, um diese von der in Bremen dominierenden Bugsier- und Schleppschiffahrt in den Häfen und auf der Unterweser abzugrenzen. Eine Reederei dieses Namens ist für die damalige Zeit in Bremen nicht nachweisbar.
- 311 Ebd.
- 312 Ebd. In den Geschäftsberichten der BSG (StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I) findet sich keine Bestätigung.
- 313 StAB 7,2010-12. Dass die Handelskammer Bremen sich mit den Verhältnissen auf der Aller beschäftigte, geht aus ihrem Jahresbericht für 1907 hervor (S. 95f.). Weitere Verhandlungen Wiegands in dieser Angelegenheit in: StAB 3-W.1.-121.
- 314 Zit. bei Petzet (wie Anm. 265), S. 186f.
- 315 Jb. HK Bremen 1906, Bremen 1907, S. 93.
- 316 Rolf Engelsing: Heineken, Philipp Cornelius. In: Lührs (wie Anm. 28), S. 223–225. Eine Würdigung des Wirkens von Heineken bei: Veränderungen im Aufsichtsrat und Vorstand des Norddeutschen Lloyd. In: *Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1920/1921*, S. 289–300. Ein Beispiel des Denkens und Wirkens von Heineken: Christian Ostersehlte: Neuanfang mit »Stars and Stripes«. Der Norddeutsche Lloyd und die US Mail 1920/21. In: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 94, 2015, S. 165–228.
- 317 *Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1910/11*, S. 50–105.
- 318 *Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1911/12*, S. 39–58.
- 319 Ebd., S. 59–68.
- 320 Georg Friedrich Müller: Der Einfluss der Dürre im Sommer 1911 auf die Oberweserschiffahrt. In: Ebd., S. 206–210.
- 321 *Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1912/13*, S. 23–43.
- 322 Ein kurzer Überblick bei Achilles (wie Anm. 5), S. 231f. und Braun u.a. (wie Anm. 287), S. 368f.; ausführlich: Eckhard Schinkel: »Schlepper packen auf«. Erinnerungen an den Monopolschleppbetrieb auf den westdeutschen Kanälen. Dortmund 1996.
- 323 Jürgen Albrecht und Norbert Kirchhoff: Ökologie der Weser. Der Fluß als Lebensraum im Wandel der Zeit. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 303; Wasser- und Schifffahrtsamt Hann. Münden (Hrsg.): *Festschrift 100 Jahre Edertalsperre*. Hannoversch Münden 2014.
- 324 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I.

- 325 Karl Löbe: 50 Jahre Weserbund. Geschichte und Arbeit eines Vereins eigener Art. Bremen 1971, S. 13f.
- 326 Antjekathrin Graßmann: »Kanalbaudiplomatie«. Der Nord-Süd-Kanal in der Planung des Lübecker Oberbaudirektors Peter Rheder 1906–1920. In: Danny Borchert und Christian Lamschus (Hrsg.): »Der Stadt zur Zierde ...«. Beiträge zum norddeutschen Städtewesen im 19. und 20. Jahrhundert. Festschrift für Uta Reinhardt zum 65. Geburtstag. Göttingen 2008, S. 79–99, hier S. 87.
- 327 Löbe (wie Anm. 325), S. 14f.
- 328 Graßmann (wie Anm. 326), S. 84.
- 329 Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1914/15, S. 187–191.
- 330 Ebd., S. 188.
- 331 Ebd., S. 188–191.
- 332 Über die »condition humaine« in der Binnenschifffahrt im Ersten Weltkrieg hat sich ein Bericht eines belgischen, zeitweise in Deutschland festgehaltenen Binnenschiffers erhalten: De belevissen van Mon, schipper tijdens W.O. 1. Opgetekend naa de memoirs van Edmond Ryniers, schipper-eigenaar van de THÉRÈSE. Rupelmonde 2017.
- 333 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I.
- 334 Ebd.
- 335 Ebd.
- 336 Ebd.
- 337 Ebd.
- 338 Ebd.
- 339 Jürgen Salzwedel: Die Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums. In: Kurt G.A. Jeserich, Hans Pohl und Georg-Christoph von Unruh (Hrsg.): Deutsche Verwaltungsgeschichte. Bd. 4: Das Reich als Republik und in der Zeit des Nationalsozialismus. Stuttgart 1985, S. 261.
- 340 Ebd., S. 271. Friedrich Rauers (siehe Anm. 28) ist ab Ende 1917 in der Schifffahrtsabteilung tätig gewesen, was seine nachfolgenden Forschungen befruchtet hat.
- 341 Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1917/18, S. 124–134.
- 342 So beschäftigt sich ein anderer Aufsatz im gleichen Jahrbuch mit dem *Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte* (Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1917/18, S. 41–123).
- 343 Ebd., S. 134.
- 344 Salzwedel (wie Anm. 339), S. 260, 270–272. Vgl. Georg Leber: 50 Jahre Reichs- und Bundesverkehrsministerium. In: Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Nr. 81, 21.06.1969, S. 639ff.
- 345 StAB 7,2002/2-7.
- 346 Löbe (wie Anm. 325), S. 20; StAB 7,2004/1-12.
- 347 H. Michelau: Bremische Binnenwasserstraßenpolitik. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1918/19, S. 173–200.
- 348 H. Flügel: Eine Kanalverbindung von Rheinland-Westfalen nach den deutschen Nordseehäfen. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1919/20, S. 78–91; ders.: Die Projekte für die Kanalverbindung zwischen Rheinland-Westfalen und den Weser- und Elbehäfen. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1920/21, S. 119–133; ders.: Der Hansakanal. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1921/22, S. 210–244; ders.: Die Verbindung mit der Ruhr. Hansakanal-Küstenkanal-Massengüterbahn. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1922/23, S. 33–109; ders.: Der Stand der deutschen Wasserstraßen-Projekte. In: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1924, S. 43–65. Der gedachte Verlauf des Hansa-Kanals (etwa diagonal zwischen Osnabrück und Hamburg) findet sich bei Schnath (wie Anm. 61), S. 77. Ein umfangreicherer Überblick findet sich bei Jan Lokers: Kanalbau und Kanalbauträume. Regionale Verkehrspolitik zwischen Lübeck, Hamburg und dem Ruhrgebiet am Beispiel des »Hansa-Kanals«. In: Hans-Eckhard Dannenberg u.a. (Hrsg.): Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe. Stade 2006, S. 97–114. Ein kürzerer Ersatz für den

- einstigen Hansa-Kanal entstand 1968–1976 mit dem Elbe-Seitenkanal. Zu Flügel Hinrich Schweers: Flügel, Heinrich Julius Elisius. In: Lührs (wie Anm. 28), S. 153f.
- 349 Jahrbücher des Norddeutschen Lloyd 1921/22–1925.
- 350 Löbe (wie Anm. 325), S. 36–64. Im Staatsarchiv Bremen existiert ein Aktenbestand: StAB 7,2004/3, dessen Schwerpunkt freilich in der Überlieferung nach 1945 liegt. Die heutige Homepage: www.weserbund.de.
- 351 1971 wurde der NDL bzw. Hapag-Lloyd unter den Mitgliedern von mehr als 45 Jahren Zugehörigkeit aufgeführt: Löbe (wie Anm. 325). Mitgliederlisten aus der Frühphase fehlen und sind nur aus der Zeit um 1934 erhalten (StAB 7,2004/3-1).
- 352 StAB 7,2010-14; Löbe (wie Anm. 325), S. 32–89. Zu Petzet Heinrich Wigand Petzet: Petzet, Arnold Erich Gustav Julius. In: Lührs (wie Anm. 28), S. 373–375. Der dokumentarische Teil des Jahrbuchs des Norddeutschen Lloyd 1919/20 gibt als Arbeitsgebiete Petzets das inländische Verkehrswesen, Kanäle und Wasserstraßen, die Kontakte zur Handelskammer sowie zum Zentralverein Deutscher Rheder, die Hausverwaltung, das Reisebüro und den Seebäddienst an (S. 312).
- 353 Löbe (wie Anm. 325), S. 43, 45, 285–287. Der Weserbund wurde im Rahmen der national-sozialistischen Gleichschaltung am 26. Oktober 1934 in Verein zur Wahrung der Weserschiffahrtsinteressen umbenannt (StAB 7,2003/3-1). Die Rückbenennung in Weserbund erfolgte 1951. Zu Apelt Richard Duckwitz: Apelt, Ernst Otto August Hermann. In: Lührs (wie Anm. 28), S. 16–19.
- 354 Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 210–223.
- 355 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I. Zu Glässel Rolf Engelsing: Glässel, Gustav Ernst. In: Lührs (wie Anm. 28), S. 178f.; Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 219f.
- 356 Oberweser Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hrsg.): Verkehrsfahrplan mit Reisebeschreibung der Personen-Dampfschiffahrten auf der Oberweser zwischen Hameln und Münden 1924, hinteres Deckblatt (Archiv des Verf.); dies.: Fahrplan und Reisebeschreibung der Personen-Dampfschiffahrten auf der Oberweser zwischen Hameln und Hann.-Münden 1928, hinteres Deckblatt (Bibliothek des DSM: 79-778). Vgl. Anm. 89.
- 357 Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 224, 231f.
- 358 StAB 4,75/5 HRB 157 Bd. I. Die Verträge befinden sich in StAB 7,2027-1-1.
- 359 Kruse (wie Anm. 41), S. 58, 64f. Bildbelege zur Flotte und damit zum Arbeitsalltag der BSG und der BMSAG aus dem 20. Jahrhundert bieten Alfred Oehmig: Dampfer auf der Weser in alten Ansichten. Duisburg 1985 (schlaglichtartig auf das Schiff als Objekt konzentriert) und Jan Kruse: Schlepsschiffahrt auf der Weser. Zwischen Hann. Münden und Bremerhaven. Erfurt 2017 (mit dem Schiff als Objekt, aber mit deutlicherem Bezug auf das Umfeld und den Gesamtorganismus). Die BMSAG ging 1974 in die Stinnes-Reederei ein, die zur Rhenus-Gruppe gehörte. Dieser in Holzwickede bei Dortmund ansässige Logistikkonzern ist neben vielen anderen Aktivitäten auch noch heute in der Binnenschiffahrt tätig (Homepage: www.de.rhenus.com).
- 360 Harald Focke: 1945–1970: »Wieder auf allen Meeren«. In: Peters (wie Anm. 90), S. 75–94; Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 230–248. Zu Bertram siehe StAB 9, S 3-Richard Bertram sowie den Artikel von Claus Bartholdt: Schiffahrt ist mehr als ein Beruf. In: Horst Adamietz: Bremer Profile. Bremen 1972, S. 33–48.
- 361 Ein Überblick bei Eckhard Schinkel: Binnenschiffahrt während des Zweiten Weltkriegs. In: ders.: Totaler Arbeitseinsatz für die Kriegswirtschaft. Zwangsarbeit in der deutschen Binnenschiffahrt 1940–1945. Erinnerungen – Dokumente – Studien. Essen 2005, S. 14–25; Kruse (wie Anm. 41), S. 54, 64, 71, 86.
- 362 Ebd., S. 37–43.
- 363 Klaus Schwarz: Übersicht über die Bestände des Staatsarchivs der Freien Hansestadt Bremen. Bremen 1982, S. 211.
- 364 Karl Löbe: Unternehmen Mittelweser. Ein Werk für Bremens Zukunft. Bremen 1960; Hans

- Heimann: Mittelweser-Maßnahmen an der Schifffahrtsstraße. In: Bachmann/Hartmann (wie Anm. 18), S. 277–292; Braun (wie Anm. 280), S. 144–147.
- 365 Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 248–250.
- 366 Löbe (wie Anm. 325), S. 282.
- 367 Ostersehlte (wie Anm. 90), S. 251f.; Arnold Kludas: Nach der Fusion: Was blieb vom Norddeutschen Lloyd? In: Peters (wie Anm. 90), S. 147–150.
- 368 A.D. Wentholt und C. Borstlap: Brug over den ocean. Een eeuw geschiedenis van de Holland Amerika Lijn. Rotterdam 1973, S. 315; Robert Kolbeck und Rainer Kolbeck: Zukunft der Schifffahrt. Das neue Gesicht der Christlichen Seefahrt. Berlin 1974, S. 117–122, 125; Hans Jürgen Witthöft: Huckepack über See. Die Barge-Carrier-Familie. Herford 1982, S. 12–43, 76–90.
- 369 Persönliche Erinnerung des Verf. aus den 1970er-Jahren. Bildbelege bei Gerhard Simonson: Verschollen im Nordatlantik. Der rätselhafte Untergang des deutschen Lash-Carriers MÜNCHEN. Hamburg 2000, S. 105–107, 109, 133, 135. Vgl. die instruktive Übersicht bei Achilles (wie Anm. 12), S. 549–596. Bei den für das Verholen von LASH und SEABEE-Bargen gebauten Schleppern handelte es sich um die beiden Voith-Schneider-Schlepper MERCUR und SATURN, die 1972/73 von der Jadewerft Wilhelmshaven an Hapag-Lloyd abgeliefert wurden. Die URAG erhielt 1973 mit der WESER ein Schwesterschiff, zwei weitere Schlepper dieser Klasse (RASANT und RESOLUT) gingen ebenfalls 1973 an Lütgens & Reimers nach Hamburg, wo sie für die Arbeit mit einem firmeneigenen Leichter vorgesehen waren: Schnake (wie Anm. 170), S. 94, 96f., 126f.
- 370 Eine eigene Einschätzung: Die Entwicklung der transatlantischen Handelsschifffahrt nach 1945. In: Jürgen Elvert, Lutz Feldt, Ingo Löppenbergl und Jens Ruppenthal (Hrsg.): Das maritime Europa. Werte – Wissen – Wirtschaft. (= Historische Mitteilungen, Beiheft 95). Stuttgart 2016, S. 215–244, hier S. 231f.
- 371 Zum Stand der europäischen Binnenschifffahrt Ende der 1980er-Jahre: Hans Georg Prager: Zu Schiff durch Europa. Umweltfreundlich in die Zukunft. Herford 1988. Zur heutigen Situation der Binnenschifffahrt auf Mittel- und Oberweser: Kruse (wie Anm. 41), S. 36–43. Über den Stand des Mittelweserausbaus erteilt nähere Auskünfte allgemein die Homepage der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover (Homepage: www.wsd-mitte.wsv.de), detaillierter die spezielle Homepage des Wasser- und Schifffahrtsamts Minden (www.wsa-minden.de/projekte_planungen/anpassung_mittelweser/index). Vgl. Weser-Kurier, 15.06.2017.
- 372 Weser-Kurier, 23.12.2017.

Danksagung:

Der Verfasser dankt dem Staatsarchiv Bremen, dem Stadtarchiv Hameln, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven (Erik Hoops, M.A., Dr. Lars Kröger, Frederic Theis, M.A., sowie dem Bibliotheksteam), den externen Bildgebern (darunter dem Focke-Museum, Bremen) sowie Dr. med. Martin Burwinkel, Springe/Deister, Dr. Dirk J. Peters, Bremerhaven, Dr. Ulrich Weidinger, Bremen, Harald Focke, Bassum, und Dr. Uwe Jens Wandel, Gotha, für mannigfaltige und freundliche Unterstützung.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Christian Ostersehlte
 Deutsches Schifffahrtsmuseum
 Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
 Hans-Scharoun-Platz 1
 27568 Bremerhaven
 Deutschland
 E-Mail: ostersehlte@dsm.museum

River Navigation and Transportation Policy: The Norddeutscher Lloyd and Its Activities on the Middle and Upper Weser

Summary

Overseas connections have always been a matter of top priority for the Free Hanseatic City of Bremen. In importance, self-conception and business volume, ocean shipping – once from Bremen, nowadays primarily from Bremerhaven – accordingly takes centre stage. Yet upstream inland shipping on the Weser holds a significance that is also worthy of note. The catchment area of the Upper Weser and its tributaries Werra and Fulda does not compare to that of large rivers such as the Rhine, the Elbe or the Danube, not does it have an impact on any major urban or industrial regions. For the history of traffic and transport in Southern Lower Saxony, however – a region territorially fragmented until well into the nineteenth century and today characterized primarily by agriculture as well as small- and medium-sized-town trade –, inland Weser shipping was already important back in the Middle Ages. That importance persisted through changing economic situations in the Early Modern Era. Throughout the centuries, these activities always had various difficulties to contend with: natural obstacles in the river, low bridge clearances, but also substantial seasonal fluctuations in water levels.

DER HERZOG VON CAMBRIDGE was the first steamship to travel from Bremen to Hannoversch Münden in 1819. However, it was not until 1839 and thereafter that steamship companies came to be founded increasingly in towns along the Weser. Those that tried their luck in this still very new line of business did not always meet with success. The “Gesellschaft für eine Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser” (Upper Weser Steam Towing Company), established in Bremen in July 1854, for example, was absorbed by the newly founded Norddeutscher Lloyd (NDL) in 1857. Soon Bremen’s leading shipping company, the NDL provided primarily line services to the U.S. and England, but also operated a harbour towing service and passenger lines on the Lower Weser. It showed its colours upstream as well: with a fleet of ten iron river paddle wheelers built at British, French and German shipyards between 1843 and 1858, the NDL towed inland barges belonging to private ship owners. The steamers moreover transported passengers in appreciable numbers, as the railway lines served only certain locations in the Upper Weser Valley. Owing to the abovementioned difficulties of the fairway, however, the profitability of the NDL’s shipping activities on the Upper Weser fluctuated considerably. In 1860, it entered into a consortium with a shipping company in Minden, while discontinuing the towing service to Hannoversch Münden the same year. It retained its towing service to Hamelin, and passenger service was also still a worthwhile undertaking on the entire Upper Weser.

Even if inland shipping was only a minor division within the overall enterprise, the NDL's early advertising activities took it into account. In 1863 the xylographer Robert Geissler (1819–1893) published a guide to the Weser Uplands in Göttingen: *Die Weser: Eine Beschreibung in Wort und Bild*. Among other things, it gives a vivid description of a journey with an NDL river paddle wheeler starting in Hannoversch Münden. Owing to the author's connections to the shipping company, but also in view of advertising in the book itself, this publication can be considered an early official Lloyd advertising product.

After 1857, in addition to its shipping operations the NDL pursued the marine insurance business on a large scale. As this endeavour did not pay off, however, it was soon limited to internal needs – with one exception: insurance for shipping on the Upper Weser, which proved to be a lucrative activity for the most part.

The brief Austro-Prussian War in the summer of 1866 led to Prussia's annexation of the Kingdom of Hanover but had no impact on Upper Weser shipping. The watercourse was spared combat operations and shipping traffic continued without interruption.

After the founding of the German Empire in 1870 and over the course of the *Gründerjahre* (founding years), the NDL kept its business model essentially as it was. Only a number of marginal areas were subjected to revision or discontinued, for example a steamer ferry line between Geestemünde and Nordenham in 1871 and a line service to the West Indies in 1874. Weary of both the fluctuating profitability and the equally changeable water levels on the Upper Weser, Lloyd parted with its river shipping activities upstream from Bremen – which had become too cumbersome and compartmentalized – in 1873/74, shedding all of its paddle wheelers but one in this division and discontinuing the river shipping insurance business. Bremen-based successor companies concentrating solely on inland shipping filled the gap this brought about in river towage. Particularly the Bremer Schlepsschiffahrts-Gesellschaft (Bremen Towage Company) founded in the autumn of 1886 by businessmen of Bremen held a prominent position on the Upper Weser both before and after World War I. The NDL possessed shares in this undertaking.

The NDL continued to cultivate a lively interest in Upper Weser shipping even after 1873/74, not least of all under general directors Dr Heinrich Wiegand (1892/1899–1909) and Dr Philipp Heineken (1909–1920). The company provided both political and non-material support to associations, corporations and projects involved in river engineering and canal operations, for example the Mittelland Canal construction project starting in 1886, which was impeded by manifold political resistance. The NDL was also a significant player in the construction of the Weser cargo handling point in Hannoversch Münden (1906), a facility for the transshipment of cargo between inland wa-

ter vessels and the railway. During World War I, under the direction of the Reich, inland shipping became an important mode of transport in the service of the war economy behind the front. After the war, the NDL continued to pursue its activities in this region, and in 1921 participated in the founding of the Weserbund, an association which pooled the various interests of shipping on the Weser and, from that time forward, represented them. After World War II as well, when the NDL was working successfully on its redevelopment and its return to international line shipping, it retained its membership in the Weserbund, even if interest in the Upper Weser as a shipping route had decreased noticeably in comparison to the past.