U.S. Paketschiff DRAPER, 1830

Ein Amerikaner in Bremerhaven

Karl-Heinz Marquardt, Montrose, Vicoria, Australien

Die Geschichte eines Ortes oder einer Region wird sehr häufig zum Hauptthema eines dort ansässigen Marinemuseums oder eines Museums mit maritimen Aspekten, und viele der darin ausgestellten Schiffsmodelle sind dementsprechend heimatbezogen.

Mehr als jede andere Seestadt der deutschen Küste ist Bremerhaven prädestiniert, in seinen Museen nicht nur der lokalen Schiffahrt, sondern auch der Schifffahrt im allgemeinen ein Denkmal zu setzen. Diese Stadt wurde aus der Not der lokalen (Bremer) Schifffahrt geboren. Sie wurde der Bremer Seehafen und damit zu einer Drehscheibe der Überseeschiffahrt. Daneben entwickelte sich eine blühende Hochseefischerei mit ihren verarbeitenden Betrieben und für ca. hundert Jahre eine Schiffbauindustrie, die Segelschiffe mit berühmten Namen schuf. Man braucht dabei nur an die POTOSI, an die PREUSSEN und an die bekannten Rickmers-Schiffe zu erinnern. Heimatbezogene Schiffe gab es viele in diesem Hafen, und ebenso gab es fremde Schiffe, die ihren Eindruck hinterließen.

Es war deshalb nicht ungewöhnlich, daß Gerd Schlechtriem, der damalige Direktor des Morgensternmuseums und spätere Präsident des Arbeitskreises Historischer Schiffbau e.V., während des Jahres 1963 bei einem meiner Aufenthalte im Museum im Gespräch über fürs Museum interessante Schiffe den Namen DRAPER erwähnte. Ungewöhnlich war für mich nur, daß ich mit diesem Schiffsnamen nichts anzufangen wußte. Meine natürliche Reaktion darauf war dann auch: „Was war die DRAPER und was war ihre Beziehung zur deutschen Küste?" Er habe gelesen so sagte er, daß dieses amerikanische Schiff 1830 als erstes in den neugebauten „Bremer Haven" eingelaufen sei, und er hätte doch liebend gerne ein Modell des Schiffes fürs Museum. Hier gab es also ein Stück lange vergessener bremischer Geschichte, das er ins Gedächtnis der modernen Bürger zurückrufen wollte.

Vorausgeschickt muß hierzu werden, daß der Hafen der Freien Stadt Bremen, der durch seine Lage am inneren Ende des Wesermündungstrichters geographisch gegenüber den anderen Nordseehäfen benachteiligt war, zum Beginn des 19. Jahrhunderts durch die fortlaufende Versandung der Weser für größere Schiffe immer schlechter erreichbar wurde und mehr und mehr an Bedeutung verlor. Die Bürgerschaft der Hansestadt beschloß deshalb, direkt an der Wesermündung einen tidefreien Hafen zu bauen, der 1827 begonnen und 1830 eröffnet wurde.

Dieser neue **Bremer Haven** wurde zum Kern der sich darum entwickelnden Großstadt Bremerhaven, und weitsichtige Entscheidung der Bürgerschaft machte Bremen im 19. Jahrhundert zum zweitgrößten Hafen Deutschlands, einen Platz, den es auch heute noch inne hat. Besaß Bremen 1824 die geringe Zahl von 89 Seeschiffen, wovon nur ca. 1/5 größer als 150 Lasten (225 BRT) war, so stieg diese Zahl bis 1830 bereits auf 108 Seeschiffe an. Bedeutender aber war der Anstieg der Gesamttonnage um 50 %. Ein weiterer Faktor war, daß zwischen Bremen und den jungen Vereinigten Staaten bereits 1817 ein direkter regelmäßiger Schiffsverkehr bestand, wobei die „Fracht" in die Neue Welt vielfach Auswanderer waren. Die allgemeine Not nach den Befreiungskriegen und den Mißernten von 1816 und 1817 ließ viele eine neue Heimat in Nordamerika suchen. Während die hamburgischen Reeder sich mit dem „Auswandererpack" nicht abgeben wollten, wurde Bremen und damit Bremerhaven zum Sprungbrett für den ständig wachsenden Strom der Emigranten. Waren um 1830 noch mehr als die Hälfte der an diesem Geschäft beteiligten Schiffe amerikanischer Herkunft, die nach Bremen Tabak, Baumwolle und Reis brachten und auf der Rückreise Auswanderer mitnahmen, so wuchs der bremische Anteil daran rapide, und Bremerhaven neben Le Havre zum größten Auswandererhafen des Kontinents.

In diesem Lichte gewann der Bau eines Modelles der DRAPER sehr an lokaler Bedeutung, und der Magistrat der Seestadt Bremerhaven würdigte diese am 31. August 2000 dadurch, daß die erste Kaje des Alten Hafens (des Museumshafens), also die Pier, an der die ersten Schiffe aus Amerika festmachten, nun **Baltimore Pier** genannt wird. (Baltimore war der ursprüngliche Haupthafen der Verbindung zwischen Bremen und Amerika). Außerdem wurde eine Erin-

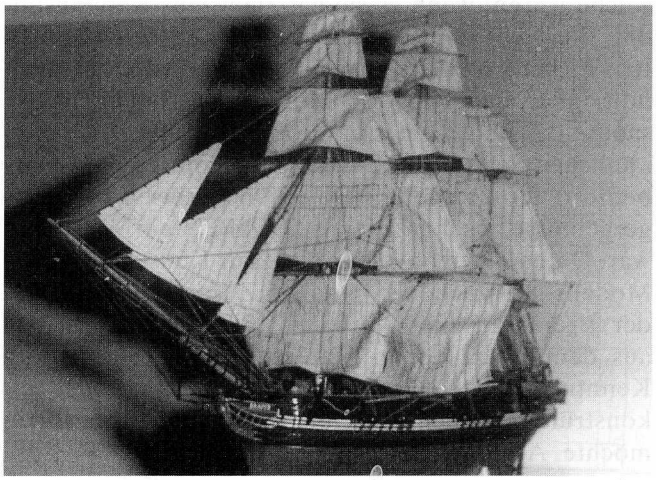

Abb. 1: Das 1963/64 gebaute und heute im Deutschen Schifffahrtsmuseum befindliche Modell der DRAPER.