

# Die Schleppschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Spiegel dreier Schiffsbiographien

Christian Ostersehlte, Bremen

## Teil 1 Historischer Abriss

1857 wurde in Bremen der Norddeutsche Lloyd (NDL) gegründet. Binnen weniger Jahre stieg diese Aktiengesellschaft zu einem renommierten Schiffsfahrtsunternehmen auf. Linendienstleistungen nach England und Nordamerika (einschließlich der Karibik, nach Südamerika, Ostasien und Australien) wurden mit einer zahlreichen Flotte von Fracht- und Passagierschiffen bedient. In Bremen selbst entwickelte sich der NDL zum führenden Wirtschaftsunternehmen der Stadt. Als die Reederei 1907 ihr fünfzigjähriges Bestehen feierte, stand sie auf dem Höhepunkt ihrer Geschichte. Das repräsentative Verwaltungsgebäude, das nach dem Jubiläum in der bremischen Innenstadt entstand und dessen Neorenaissance-turm bis zum Teilabriss des Gebäudekomplexes 1953 (heute steht dort ein Warenhaus) neben den althergebrachten Kirchtürmen einen unverwechselbaren Bestandteil der bremischen Stadtsilhouette abgab, bedeutete nur die rein äußere Manifestation des Ansehens und des Einflusses des NDL innerhalb Bremens, aber auch jenseits der Stadtgrenzen. 1970 fusionierte das Unternehmen mit der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) in Hamburg. Der Konzern firmiert seitdem als Hapag-Lloyd AG. Von der einst übermächtigen Präsenz dieses Unternehmens in Bremen ist seither nur noch wenig geblieben, am ehesten vielleicht noch die orange-weiße Schlepperflotte von Hapag-Lloyd Transport & Service, Bremerhaven, dem Nachfolger der Schleppschiffahrt des NDL.

In der Öffentlichkeit haben vor allem die dem „Blauen Band“ nachjagenden Passagierdampfer in ihrer Eigenschaft als technische Wunderwerke ihrer Zeit, in zweiter Linie die weltumspannenden Frachtdienste, das Image des NDL maßgeblich geprägt (1). Dabei ist aber häufig übersehen worden, daß das Unternehmen neben seinen überseeischen Linien eine sehr ausgedehnte Personen- und Schleppschiffahrt betrieb.

Dieser Betriebszweig stand schon bei der Gründung der Reederei Pate. 1846 verkehrte der erste Schlepper, der aus Eisen gefertigte Seitenraddampfer **MAR-SCHALL VORWÄRTS**, auf der Unterweser. Zunächst stand sein Einsatz unter wirtschaftlich ungünstigstem Stern. 1853 erfolgte die Gründung der „Schleppschiffahrts-Gesellschaft auf der Unterweser“ in Bremen, die die **VORWÄRTS** (so hieß der Dampfer von nun an in verkürzter Form) übernahm. Die Flotte wurde durch zwölf Schleppkähne und zwei weitere Raddampfer rasch erweitert. Darunter befand sich auch die 1854 bei Johann Lange in Vegesack erbaute, legendäre **SIMSON** (abb. 1 und 2), die noch bis 1893 beim Bugsierdienst des NDL fuhr und danach zu einem antriebslosen Leichter degradiert wurde. Die „Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser“ brachte man 1857 in den neugegründeten NDL ein. Sie bildete den Grundstock für dessen expandierende Abteilung Weserschiffahrt. Bis 1867 wurden noch drei weitere Raddampfer und 18 Leichter in Dienst gestellt.



Abb. 1: Aus der Frühzeit der Schleppschiffahrt des NDL: Vor der Geestemündung sind im Vordergrund zwei Segelschiffe des bremischen Reeders Julius Rohland zu sehen, links das Vollschiff **PETER ROHLAND**, rechts die Bark **MATADOR**, der Radschlepper **SIMSON** geht längsseits der **MATADOR**. Ölgemälde von Carl Fedeler, 1863.

Die Aktivitäten der Bugsierflotte spielten sich vor allem auf der Unterweser ab, die, vor der 1887-1895 erfolgten Vertiefung, noch ein seichtes Gewässer von höchstens zwei Metern Tiefe war. Ein Leichterdienst wurde zwischen Bremerhaven und Bremen, darüber hinaus seit 1863 auch nach Hamburg unterhalten. Daneben ist bis 1873 der NDL mit eigenen Fahrzeugen auf der Oberweser präsent gewesen. Neben dem Leichterschleppdienst, der das Schwergewicht bildete, bugsiierte man auch Segelschiffe und im Notfall wurde auch Bergungshilfe geleistet. Darin trat sich besonders die **SIMSON** hervor.

Ein Charakteristikum der damaligen Schleppschiffahrt - dabei bildete der NDL keinerlei Ausnahme - war die häufige Mitnahme von Fahrgästen. Gelegentlich stellte man die Schlepper zu regulären Passagierfahrten ab und entlastete auf diese Weise die ebenfalls