

Reeder mit Rückenwind

Sie besaßen die größte Segelschiff-Reederei der Welt und konnten sich von ihrem Reichtum neben einer Villa am Osterdeich auch noch ein Blumenthaler Landgut mit Schloss darauf leisten: Die Bremer Reederei D.H. Wätjen und Co. wäre 2021 zweihundert Jahre alt geworden. Ein Bildband mit den Kapitänsbildern von Schiffen der Reederei feiert das Jubiläum in opulenter Weise. Und im Heimatmuseum Schloss Schönebeck startet am 22. Januar eine Sonderausstellung zu der Firma mit dem weißen „W“ auf blauem Grund in der Flagge.



Unter blauer Flagge: Das Gemälde zeigt gleich drei Wätjen-Schiffe vor Bremerhaven – im Vordergrund die Bark „Agnes“, im Hintergrund die „E.F. Gabain“ und die „Columbia“. (Quelle: Carl Fedeler (Sohn), Sammlung Altenrode)

Das Buch „Die Schiffe der Reederei D.H. Wätjen & Co.“ ist dreigeteilt in die Abhandlung der Kunstgeschichte, die 134 Schiffsbiografien und die Reedereigeschichte: Der Kunsthistoriker und Herausgeber Eduard Wätjen geht auf die verschiedenen Malschulen der Schiffsportraits ein. Für ihn sind einige der Ölgemälde echte Kunstwerke, als Auftragsarbeiten zu Unrecht nicht aufgenommen etwa in die Sammlungen der Bremer Kunsthalle. Denn gerade die Bremerhavener Maler Carl Justus Fedeler (1799 bis 1858), dessen Sohn Carl Fedeler (1837 bis 1897), der Bremer Seefahrer Fritz Müller (1814 bis 1861) und der Bremer Oltmann Jaburg (1830 bis 1908) haben aus seiner Sicht hohe künstlerische Qualität abgeliefert. Eduard Wätjen ordnet sie in die niederländische Malschule ein und lobt, wie genau die konstruktiven Eigenschaften der Schiffe dargestellt sind und wie stimmig der „Landschaftsraum See“ gestaltet wurde.

2021 wäre die Bremer Reederei D.H. Wätjen und Co. zweihundert Jahre alt geworden: Ein Bildband und eine Sonderausstellung erinnern an die bewegte Geschichte der einstmals größten Segelschiff-Reederei der Welt

Der Schifffahrtshistoriker Peter-Michael Pawlik zeigt in seinem Schiffsregister hingegen fast eher ungewollt, wie gefährlich die Arbeit in diesem „Landschaftsraum See“ zu Zeit der Wätjens noch war. Kaum ein Schiff schaffte es bis zur Abwrackwerft: Strandung, Schiffbruch, Verschollen lauten oft die letzten sehr endgültigen Kommentare am Ende vieler Recherchen. Das Register und die fast 70 Abbildungen im Buch sind dabei chronologisch sortiert: Vorne unter den ersten Kapitänsbildern ist die Schonergaliott „London Packet“ zu sehen, ein Boot von gerade einmal 23 Metern Länge. Mit der Zeit und dem Erfolg der Reederei werden

die Schiffe größer bis hin zur Viermastbark „Magdalene“, die 1894 mit ihren 94,3 Metern noch den Dampfschiffen ihrer Zeit Paroli bieten soll.

Der dritte Autor ist der Historiker Henning Wätjen. Wie sein Neffe und Buchherausgeber Eduard Wätjen stammt auch er aus der entfernten Verwandtschaft der erfolgreichen Reedersfamilie. Er hat sich über die Zahlen und Bilanzen der Firma hergemacht und erzählt daran die Geschichte der Reederei: Firmengründer Diedrich Heinrich Wätjen (1785 bis 1858) kommt als 15-jähriger Bauernsohn aus Ochtmanien bei Vilsen nach Bremen, um sich zum Kaufmann ausbilden zu lassen. Er übernimmt seine Lehrfirma 1821 und startet mit einem einzigen kleinen Zweimaster sein Handelsunternehmen – mit der Brigg „Luise“. Fünf Jahre später gehören ihm fünf Schiffe, die auch schon im Transatlantikverkehr Baumwolle, Tabak und Zucker transportieren.

Der Kaufmann hat zwei Lagerhäuser im Bereich von Obernstraße und Langenstraße in der Innenstadt, wo die Waren von ihm und seinen Partnern in Übersee lagern. Der Autor Henning Wätjen begründet den wirtschaftlichen Erfolg der Bremer Kaufleute zu dieser Zeit mit den vertrauensvollen Beziehungen, die sie als Fernkaufleute in aller Welt aufgebaut hatten: Es floss kein Bargeld. Der Zahlungsverkehr lief über Wechsel, basierend auf dem gegenseitigen Vertrauen, dass die Liefer- und Kaufversprechen von der jeweils anderen Seite auch eingehalten würden, so Henning Wätjen. Im Jahr 1830 verfügt die Firma über ein Eigenkapital von 300 000 Talern. Man macht 13 000 Taler Verlust in diesem Jahr. Und doch kauft Dietrich Hein-



Herrlich herrschaftlich: Christian Heinrich Wätjen baut 1856 für seine kinderreichen Familie am Bremer Osterdeich auf dem Grundstück der heutigen Theatergaragen eine prachtvolle Villa. (Quelle: privat)

Mit der „Europa“ auf Walfang im Südpazifik: Dieses Kapitänsbild des 1839 gebauten Vollschiffes aus dem Hause Wätjen ist heute im Bremer Focke-Museum zu sehen.

(Quelle: Carl Fedeler (Sohn), Focke-Museum)



rich Wätjen sich ein Landgut in Blumenthal als Sommersitz, auf dem er später auch sein Altenteil genießt.

Der Kaufmann verdient vor allen Dingen mit Waren aus den USA: Die riesigen Anbauflächen und die Sklavenshaltung dort machen US-Produkte zu dieser Zeit billiger als die aus den benachbarten europäischen Staaten. Der Sohn des Firmengründers, Christian Hermann Wätjen, geht für zwei Jahre nach Amerika, um das Land und den Markt dort verstehen zu lernen und neue Handelsbeziehungen zu knüpfen. Praktischerweise ist sein Onkel Hermann Wätjen 1835 Konsul in Havanna. 1840 wittern die Wätjens auch im Walfang Profite und rüsten ab sofort auch Frachtsegler für Fangreisen um. Auch Auswanderer transportiert die Reederei inzwischen.

1850 zieht sich Dietrich Heinrich Wätjen aus dem Geschäft zurück und übergibt das Ruder an seinem Sohn. Der Historiker hat die Zahlen aus diesem Jahr gesichtet: Der Senior-Chef hinterlässt eine Firma mit 1,7 Millionen Talern Eigenkapital. Der Jahresgewinn beträgt 120 000 Taler, das Einkommen des Patriarchen liegt bei 60 000 Talern. Ein bürgerlicher Durchschnittshaushalt in Bremen verfügt zu dieser Zeit über etwa 250 Taler im Jahr. Allein sein Senatorenamt bringt Wätjen Senior noch einmal 2000 Taler ein. In diesem Amt treibt er den Hafenausbau in Bremerhaven und den Bau der Eisenbahn von Bremen nach Hannover voran.

Der Reederei steht ihre Blütezeit noch bevor: Christian Heinrich Wätjen baut 1856 seiner sehr kinderreichen Familie am Osterdeich auf dem Grundstück der heutigen Theatergaragen eine prachtvolle Villa. Zwei Jahre später stirbt sein Vater. Der Junior lässt in Blumenthal das Schloss Wätjen im damals beliebten englischen Tudorstil errichten. 1862 stellt Wätjen das nicht mehr lukrative Walfanggeschäft ein. Im US-Geschäft hat man sich früh über die New Yorker Kontakte auf die Seite der siegreichen Union gestellt. 1865 wird die Zahl der Schiffe erhöht. Die Neubauten sind jetzt aus Eisen. Wätjen ist Teilhaber der neuen Tiefsee-Telegraphenverbindung in die Staaten. Warenbörsen für Termingeschäfte entstehen. Ende der 1860er Jahre steigt Wätjen in den Transport von Petroleum ein, dass den Dunst von Wal-Tran aus den Straßenlaternen der europäischen Städte vertrieben hat.

Zum 50. Firmenjubiläum besitzt Wätjen 30 Schiffe, die aber auch die Waren anderer Unternehmen transportieren. Wätjen ist zur Speditionsreederei geworden. Das Eigenkapital liegt bei der damals astronomischen Summe von 7,5 Millionen Talern. 1881 bis 1884 werden vier Dampfschiffe für das Asiengeschäft angeschafft. Im Kern setzt die Reederei aber immer noch auf große Segelschiffe. So geht man der schnellen Terminfracht aus dem Weg, um mit großer Tonnage die Landstrecke zu bestimmen. Letztlich stirbt Christian Heinrich Wätjen 1887 im Alter von 74 Jahren, ohne dass die entscheidenden Weichenstellungen hin zu dampfmaschinenbetriebenen Wasserfahrzeugen gestellt sind. Sein Erbe wird aufgeteilt. 1913 betreibt die Firma nur noch drei Schiffe. 1916 gibt die Familie das Landgut mit Schloss in Blumenthal auf. Am 19. November 1948 wird die Firma mit dem weißen „W“ auf blauem Grund endgültig aus dem Bremer Handelsregister gestrichen.



Er legte den Grundstock für die millionenschwere Bremer Reederei; Firmengründer Dietrich Heinrich Wätjen (1785 bis 1858). (Quelle: privat)

(Volker Köllino)