

# Es fährt ein Schiff nach Nirgendwo

Vegesacks Hafengeschichte soll einzigartig in Deutschland sein: Aber die immer wieder aufgestellte Behauptung, Vegesack habe den ältesten künstlichen Hafen Deutschlands, stimmt wohl nicht. Die Historiker Ulrich Weidinger und Konrad Elmshäuser bestätigen immerhin, dass Vegesacks Hafen genau vor 400 Jahren in das Flüsschen Schönebecker Aue hinein gebaut worden ist – der erste Hafen im Nirgendwo, geplant auf der grünen Wiese.

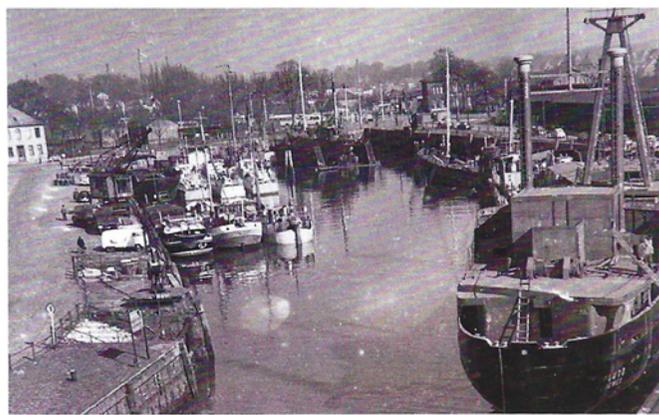


Reichlich Grund zum Feiern: Vor 400 Jahren wurde der Vegeacker Hafen angelegt – seinerzeit irgendwo im Nirgendwo. Heute ist er eingebettet in einen belebten Stadtteil in Bremens Norden. (Foto: Kölling)

Ich höre immer, es sei der erste künstliche Hafen Deutschlands. Ich habe Zweifel, dass das so war. Ich habe da auch recherchiert und bin auf Tönning in Schleswig-Holstein an der Eidermündung gekommen. Das war sieben bis acht Jahre vorher, und das ist auch ein künstlicher Hafen,“ sagt Ulrich Weidinger, Historiker und Autor des neuen Buches „Der Vegeacker Hafen von 1622“. Auf 400 Seiten hat er die ersten 200 Jahre des Hafenplatzes ergründet – binnen einer Recherche von zwanzig Jahren. Weidinger: „Ich habe mich immer mal wieder range-setzt, wenn Luft war bei meinen anderen Projekten und Lehrtätigkeiten. Aber der Impuls zu dem Buch kam schlussendlich von Konrad Elmshäuser, der mich auf das Jubiläum hingewiesen hat.“

Elmshäuser ist Leiter des Staatsarchivs Bremen und mit dabei, als die Edition Falkenberg das Buch in Vegesack präsentiert. Trotz Jubiläums ist Elmshäuser weit davon entfernt, den Hafenbau hochzustilisieren. Der Bau sei vielmehr die logische Konsequenz aus mehreren Faktoren gewesen: Einmal aus der Versandung der Weser und

Vor 400 Jahren wurde der Vegeacker Hafen praktisch auf die grüne Wiese gebaut – Historiker legen Buch über die Geschichte der Anlage vor



Im Päckchen: In den 1950er Jahren war das Hafenbecken in Vege-sack stets gut gefüllt. (Foto: Helmut Schröder)

geführten Stiftung Haus Seefahrt Sinn: „Die Rechnung war doch einfach: Ohne Hafen gibt es keinen Handel, ohne Schifffahrt gibt es keine Seeleute und auch all diejenigen nicht, die um dieses Geschäft herum im 17. Jahrhundert beschäftigt waren.“ Man dürfe nicht vergessen, dass es damals noch keine Industrie gegeben habe, so Ingo Kramer, der kaufmännische Verwalter von Haus Seefahrt: „Das wesentliche Geschäft waren Handel und Schifffahrt im Lande Bremen.“

Der neue Hafen war vor allem das Winterlager für die Bremer Schiffe. Walfangexpeditionen wurden in Vegesack vorbereitet. Im Hafenhause direkt am Utkiek betrieb der Hafenmeister eine Gaststätte. Das Havenhus-Gebäude ist das letzte historische Zeugnis aus der Anfangszeit des Hafens. Vom ursprünglichen Hafen ist nur der Grundriss des 285 Meter langen Hafenbeckens geblieben. Konrad Elmshäuser sagt mit Blick auf erste historische Skizzen der Hafenanlagen: „Auffallend ist, wie wenig Infrastruktur es hier gegeben hat. Man erwartet eigentlich, dass sich bei einer Hafengründung auch schnell ein Hafenstädtchen entwickelt, also eine prosperierende Siedlung, die dann auch ein Eigenleben entwickelt.“ Genau das aber sei in Vegesack lange nicht passiert. Es sei ungewöhnlich lange eine Umladestation und Winterlager mit kleinen Reparaturbetrieben geblieben. Elmshäuser: „Und man darf davon ausgehen, dass der Bremer Senat auch gar kein Interesse an solch einer Entwicklung hatte.“ Der Ort der Waage, der Standort der Kontore und Speicherhäuser sei weiter die Bremer Innenstadt geblieben.

Die un bebauten Ufer lockten dafür bald Schiffbauer an. Das heutige Vegeacker Geschichtshaus war der alte Speicher der Langwerft. Die Werft baute hier 1817 das erste deutsche Dampfschiff, den Flußraddampfer „Weser“ unter der Regie von Anna Lange, der Witwe des vormaligen Werftinhabers Johann Lange. Hier war die Keimzelle des Eisenschiffbaus an der Unterweser. Bis heute steuern

andererseits aus der Tatsache, dass schon damals die Handelsschiffe immer größer wurden und entsprechend tiefes Wasser benötigten: „Bremens Geschichte ist immer auch die vom Kampf gegen den Fluss – bis heute geht es immer wieder um Vertiefungen. Vege-sacks Hafenbau ist ein Beispiel, die Gründung Bremerhavens 1827 ein weiteres. Und heute sprechen wir wieder von Weservertiefungen.“

Das Buch der Historiker beginnt damit, wie die Kahnschiffer für ihren Ankerplatz in Vege-sack an der Lesum-Mündung beim Bremer Rat den Hafenbau durchsetzten – weil die Weser flussaufwärts versandete und sie einen sicheren Winterhafen brauchten. Konrad Elmshäuser: „Das Problem vor 400 Jahren war, dass die Weser als große geschlossene Wasserfläche, wie wir sie heute sehen, gar nicht da war. Es war eine Urlandschaft. Der Fluss mäanderte vor sich hin. Überall gab es Sandbänke und Nebenarme. Und fast keinen Tidenhub.“ Ebbe und Flut wurden mit jeder Weserkorrektur immer stärker bis Bremen spürbar.

Damals kam man von Vege-sack aus nur mit sehr flach gehenden Kähnen von zwanzig Metern Länge segelnd und mit Pferden am Ufer gezogen weiter zum Bremer Hafen an die Schlachte. Große Seeschiffe schafften es nur noch bis an die Lesum-Mündung. Sie ankerten praktisch im Nirgendwo, weit vor der Stadtgrenze. Ulrich Weidinger findet daran dann doch noch das Besondere an Vege-sacks Hafenbau: „Es wurde hier zum ersten Mal ein Hafen praktisch auf die grüne Wiese gebaut. Außer ein paar Bauernhöfen gab es hier vorher nichts.“

Die Bremer Kapitäne und Kaufleute baten den Senat schon um das Jahr 1600 händeringend in mindestens zwei verbrieften Bittschriften um einen neuen Hafen: Ihre heute noch existierende Stiftung Haus Seefahrt steuerte 5000 Taler der Kosten des Hafenbaus bei – damals ein Vermögen. Es wurden Begehungen mit dem Rat unternommen, bevor der Bauauftrag schließlich an niederländische Hafenaubauer ging. Pläne, Berichte oder Abrechnungen gibt es heute nicht mehr aus dieser Zeit. Aber sogar aus Sicht eines heute erfolgreichen Kaufmanns wie Ingo Kramer machte die Investition der von ihm mit-



Die Weser, ein paar Bauernhöfe und ein Hafen: Dieser Kupferstich zeigt den Vegeacker Hafen um 1670 – eine der ersten Ansichten der künstlichen Anlage. (Quelle: Staatsarchiv Bremen)

die Chefs der Lürssen-Werftengruppe ihre Geschäfte direkt vom Vegeacker Hafen aus.

Ulrich Weidinger beschreibt, wie sich an den Ufern von Weser und Lesum damals mehr und mehr Schiffbaubetriebe gründeten: „Es blieb nicht bei Schiffbau in Vege-sack. Wir sprechen über die ganze Strecke von Burg bis Blumenthal und Elsfleth auf beiden Seiten des Ufers. Das war im 18. Jahrhundert und beginnenden 19. Jahrhundert die Schiffbauzentrale Deutschlands schlechthin, kann man sagen.“

Weidingers Buch behandelt die ersten 200 Jahre des Vegeacker Hafens. Dass danach 1938 hier auch noch Europas größte Heringsloggerflotte lag – das will er vielleicht in den kommenden Jahren in einem weiteren Buch verarbeiten. Das Buch „Der Vegeacker Hafen von 1622“ von Ulrich Weidinger ist erhältlich über die Bestellnummer ISBN 978-3-95494-260-2. (Volker Kölling)

## Die Geschichte des Vegeacker Hafens

Ab 1586 erfolgen Besichtigungen des Aumunder Tiefs durch Kaufleute und Ratsherren.

1617 und 1618 bringen zwei Gesuche der Schiffer an die Kaufmannschaft und den Rat der Stadt das Hafenprojekt in Gang. Sie fordern einen sicheren Platz für ihre Schiffe im Winter und bei Gefahr.

1618 geht der Bauauftrag an Baumeister Wilcken Unckes van Vernessen aus Groningen, Dirk Jansen aus Leerdam und den Bremer Wallmeister Jakob Clausen.

Bis 1620 hat die Stiftung Haus Seefahrt 5000 Taler der Hafenaufbaufinanzierung übernommen. Bis zur Fertigstellung übernimmt der Armenfond der Seeleute die insgesamt 11.600 Taler Hafenaufbaukosten. Dafür darf Haus Seefahrt später Hafengebühren und Pachten einziehen.

1639 gründet Cord Cöper die erste Werft auf der heutigen Grohner Seite des Hafens.

1653 gründet sich die bremische Grönland-Compagnie. Der Vegeacker Hafen wird Ausgangshafen von Walfangexpeditionen.

1770 entsteht in Hafennähe die Schiffswerft von Johann Jantzen, später übernommen von Jürgen Sager.

1805 übernimmt Johann Lange die Werft von Cöpers Nachfahren. Vege-sack wird ein herausragender deutscher Werftenstandort.

1817 baut die Lange-Werft den ersten deutschen Dampfer, den Flußraddampfer „Weser“.

1838 gründet H.F. Ulrichs eine Werft auf der Fläche des heutigen Stadtgartens. Mit der Lange-Werft ist sie die Keimzelle für den 1883 gegründeten Bremer Vulkan.

1897 siedelt sich Lürssen Bootsbau direkt im Hafen an.

Bis zur Hafengründung Bremerhavens 1827 versandet die Weser weiter und nimmt Vege-sack so die Bedeutung als Seehafen.

1895 sorgt die Weserkorrektur durch Ludwig Franzius für see-schiffliches Wasser bis Bremen. Die Schiffe fahren an der Lesum-Mündung vorbei. Vege-sacks Hafen droht in der Bedeutungslosigkeit zu versinken.

Die ebenfalls 1895 gegründete Bremen-Vegeacker Fischerei-Gesellschaft bringt dem Hafen mit ihren Heringsloggern neuen Betrieb.

1938 arbeiten auf 67 Loggern 1200 Männer, 600 Menschen haben im Hafen einen Job. Vege-sack beherbergt damit Europas größte Fischereiflotte.

Ab 1970 wird der Hafen zu einem Museumshafen umgestaltet und beherbergt mit dem Segellogger BV II „Vege-sack“ den zweiten Fischkutter der riesigen Loggerflotte, seinerzeit als erstes Schiff auf der Vulkan-Werft gebaut. (vk)