

Die erste Dampfschiffahrt auf der Weser und ihr Begründer, Friedr. Schröder.

Aus einem am 20. Mai 1867 im naturwissenschaftlichen Vereine gehaltenen Vortrage von G. C. Kindt.

(Hierzu Taf. III.).

Bereits in dem ersten Jahresberichte unseres Vereins haben wir hervorgehoben, dass das eigentliche Studium der Naturwissenschaften während der letzten Jahrzehnte in Bremen keinen günstigen Boden fand, dass aber doch immer Männer unter uns lebten, welche für die, auf dieselben gegründeten Erfindungen ein offenes Auge hatten, um practischen Vortheil aus denselben zu ziehen. Als Beispiele wurde der Dampfschiffahrt, des electricischen Telegraphen und der Gaserleuchtung¹⁾ gedacht, welche drei Erfindungen wir hier zuerst in Deutschland nutzbar gemacht haben.

Der Einfluss, welchen die Verwendung des Dampfes als bewegende Kraft auf die Völker der Erde gehabt hat, ist fast schon unübersehbar, und die kühnste Phantasie kann es sich nicht ausmalen, wie dieser Einfluss sich noch steigern wird. So lange der Wind und das fliessende Wasser die einzigen todten Mittel waren, welche der Mensch zum Treiben der Maschinen benutzte, war er an die Orte gebunden, wo ihm dieselben zu Gebote standen. Die Dampfmaschine konnte er überall hinstellen, und gewiss wurde sie schon dadurch zu einem mächtigen Sporn für neue Erfindungen, die den Menschen von einem grossen Theil solcher Arbeit befreiten, welche allein seine körperlichen Kräfte in Anspruch nehmen. In jedem Zweige der Industrie wurde Neues geschaffen; ich erinnere nur an die Spinnereien und Webereien, die Druckereien für Zeug und Bücher, die vielfachen Maschinen, welche bei Bearbeitung der Metalle und des Holzes benutzt werden und die noch im Wachsen begriffene Anwendung der Maschinen in der Landwirthschaft.

¹⁾ Mit Beziehung auf diese Erfindung sei dem in unserm ersten Jahresberichte Bemerkten noch hinzugefügt, dass die Beleuchtung der Gesellschaftsräume des Museums durch Gas im October 1817, also auch vor fünfzig Jahren eröffnet wurde.

Von der Verwendung der Menschenkraft zur Fortbewegung grösserer Schiffe sind wir durch das Dampfschiff erlöst worden, das in den letzten Decennien eins der wichtigsten Verkehrsmittel geworden ist.

Wir wissen, dass die Idee, Schiffe vermittelst Dampf zu bewegen, schon vor 150 Jahren auftauchte, bis zu Anfang dieses Jahrhunderts aber nicht zur Ausführung gelangte. Erst um das Jahr 1810 baute Fulton das erste Dampfschiff in Newyork, welches in regelmässigen Betrieb gesetzt wurde. Zwei Jahre später wurde in Grossbritannien auf dem Clyde ein Versuch mit einem Dampfschiff Comet gemacht, und 1813 kam die Dampfschiffahrt zwischen Yarmouth und Norwich zu Stande.

Gewiss zeugt es von sehr richtigem Takt und einem regem Unternehmungsgeist, dass ein Bremer Kaufmann, Herr Friedrich Schröder, der erste war, der diese so folgenreiche Erfindung in Deutschland dauernd, durch hiesige Erbauung eines Dampfschiffes einführte, wenn auch fast gleichzeitig auf der Spree, der Elbe und dem Rhein Versuchsfahrten mit englischen Böten angestellt wurden, die aber nur kurze Zeit währten. Dieser Muth ist um so höher anzuschlagen, als damals in der Handelswelt Bremens eine sehr gedrückte Stimmung herrschte. Während Hamburg noch unter dem Druck der französischen Occupation litt, hatte sich nämlich auf der Weser ein sehr lebhafter Verkehr gebildet. Manche hiesige junge Häuser hatten wohl weit über ihre Kräfte gearbeitet, so dass nach Befreiung der Elbe bedeutende Fallissements ausbrachen, die hier empfindliche Verluste ergaben. — Trotzdem hatte im März 1816 Fried. Schröder die Angelegenheit soweit vorbereitet, dass er eine Supplik an unsern Senat richtete, um Verleihung eines Privilegiums für ein Dampfschiff zu Fahrten auf der Weser, welches er auf eigene Kosten erbauen wolle.

Welchen Fortgang diese Angelegenheit nahm, wird sich am besten erzählen lassen, wenn ich sie an einen kurzen Lebensabriss des Mannes knüpfe, der heute vor 50 Jahren sein Dampfschiff Weser in Fahrt setzte und damit die erste Dampfschiffahrt auf der Weser eröffnete. Die heutige kleine Erinnerungsfeier, zu der es uns vergönnt ist, Ihnen sein Bild zur Anschauung zu bringen, wird hoffentlich dazu beitragen, das Andenken an einen wahren Republikaner zu erhalten, der als rechter Patriot kein Opfer, weder an Arbeit noch an Geld für das öffentliche Wohl scheute, und zum Nacheifern solchen Beispiels anspornen.

Der Vater dieses Friedrich Schröder führte denselben Namen und war gleichfalls Kaufmann hieselbst. Möglicher Weise wird die Erinnerung an diesen Mann der hiesigen See-Versicherungs-Gesellschaft, die unter dem Namen: Asscuranzcompagnie besteht, Gelegenheit zu einer Säcularfeier geben, indem er es war, der im Herbste vor 100 Jahren diese Gesellschaft, die erste der Art in Bremen stiftete. Sein Sohn, der Mann, den wir heute besonders ins Auge fassen, wurde 1775, am 29. März geboren. Unter 4

Geschwistern war er der jüngste, einziger Sohn und erst 9 Jahre alt, als ihm sein Vater durch den Tod entrissen ward.

Mit Hilfe eines Hauslehrers gab ihm seine Mutter eine vielseitige gründliche Bildung. — Das blühende Geschäft setzte die thätige Frau während der Minderjährigkeit des Sohnes fort, und dieser trat später in dasselbe als Theilhaber ein. Dies Handlungshaus war eins der ersten, welche den directen Import von nord-amerikanischem Blättertaback hierher vermittelten.

Der junge Associé wusste die Verbindungen des Geschäfts bald ansehnlich zu erweitern, wobei ihm besonders grössere Reisen, welche er in den Jahren 1797 bis 1802 in Deutschland, England, Frankreich und Spanien machte, zu Hülfe kamen. Auf einer dieser Reisen lernte er in Madrid den damaligen preussischen Gesandten in Spanien, Wilhelm von Humboldt, kennen, und es knüpfte sich zwischen ihnen eine Freundschaft an, welche durch's ganze Leben fort dauerte. Sein ausführliches Reisejournal vergönnt einen interessanten Blick in die Eindrücke, welche er in sich aufnahm. Ganz besonders wichtig waren ihm die Fortschritte im Fache des Maschinenbaues in England.

Bald nach seiner Rückkehr verheirathete er sich (am 1. Juni 1804) mit Anna Christine Elisabeth Lameyer, der Tochter seines früheren Principals, des nachherigen Senator Lameyer. Aber schon nach einem Jahre ward ihm seine Gemahlin, in Folge der Entbindung von einem Sohne, durch den Tod entrissen. Dieser Sohn lebt jetzt als Oekonom auf einer grossen preussischen Domaine in der Nähe von Magdeburg.

Im Jahre 1807 (am 15. December) schloss Fr. Schröder eine zweite Ehe mit Margarethe Regine Droop, der Tochter von Henr. Droop und Regine, geb. Rettberg, welcher ein Sohn entspross, den wir uns freuen zum Mitgliede unsers Vereins zu besitzen. Herrn Henrich Schröder. Seiner liebenswürdigen Gefälligkeit verdanken wir mancherlei Mittheilungen, welche allein uns in den Stand setzen, Ihnen Einiges aus dem Leben des Herrn Fr. S. und über das Dampfschiff, die Weser, zu erzählen, da weder in den Zeitungen jener Periode, noch in den Archiven unserer Stadt sich irgend Wesentliches darüber findet.¹⁾

Während der französischen Occupation hatte Friedrich Schröder die Freude, für das Wohl seiner Vaterstadt wirksam sein zu können, da er mehrere Ehrenämter in ihr bekleidete. Er wurde 1811 Mitglied des Conseil municipal, 1812 der Hospitalscommission, 1813 Officier in der Bürgercompagnie und „membre de

¹⁾ Im Texte der damaligen Bremer Blätter kommt gar Nichts über den Bau des Dampfschiffes und die Eröffnung der Fahrten vor. Nur aus den Annoncen konnten einige Daten entnommen werden. Dass übrigens die allgemeine Aufmerksamkeit damals den Dampfschiffen bereits zugewandt war, beweisen verschiedene Notizen allgemeiner Art in den betreffenden Jahrgängen der Bremer Zeitung und ein Aufsatz in den Mainummern des Jahres 1817 über die vermeintliche Gefahr der Dampfschiffe, von L. G. Treviranus. — Im ersten Jahrgange des Bürgerfreundes, 20. Febr. (1817), Nr. 94, findet sich ein ganz verständig (von dem Mechanikus Treviranus?)

la commission chargée de recueillir des renseignements sur le pillage des tabacs, (d. h. der Tabacksvorräthe des Gouvernements) und bekleidete während zweier Schwurgerichtssessionen das Amt eines Geschworenen; endlich wurde er im März 1812 als „commissaire pour assister à l'ouverture d'une caisse, envoyé par l'administration des monnaies“ in Anspruch genommen.

Interessante Notizen aus dieser Zeit, wie aus den Jahren 1805 und 1806, als Truppen der engl.-deutschen Legion und preussisches Militair hier und in der Umgegend in grosser Zahl versammelt waren, über in Bremen Erlebtes, zeugen von seiner bürgerlichen Wirksamkeit. In einem Tagebuch von 1813 findet sich unter dem 8. November folgende Stelle, welche ein Bild von seiner Gesinnung giebt: „Bei Eröffnung des Bürgerconvents hielt Bürgermeister Schöne eine herrliche Rede, welche von Dr. Wilmanns, ohne darauf vorbereitet zu sein, beantwortet wurde. Der Gegenstand der Versammlung war die vom General Tettenborn proponirte Einrichtung eines provisorischen Gouvernements und einer Gouvernements-Commission für dasselbe, bestehend aus 8 Senatoren und 26 Personen der Bürgerschaft (Doctoren, Aelterleute, Kaufleute). Als ich meinen Namen unter dieser Zahl ablesen hörte, verschwand bei mir die heitere Stimmung über die heutige glückliche Veränderung; ob aber das Bewusstsein, aufs Neue wieder an so viele öffentliche Arbeit geknüpft

geschriebener Aufsatz: Zur Geschichte der Dampfschiffe. Im zweiten Jahrgange ist dann in Nr. 61 und 66 (vom 21. Oct. u. 13. Nov. 1817) eine weit eingehendere Arbeit: Ueber die Dampfschiffahrt, abgedruckt. Beachtenswerth und für die Anschauung jener Zeit charakteristisch ist daraus die Einleitung des Schlusspassus:

Bis jetzt gebraucht man sie (die Dampfmaschinen) noch blos zum Schiffziehen auf Strömen, die wenig reissend und jählings abstürzend sind und zum Wagenziehen auf den englischen Kohlenchassen. — Dann wird man sie aber auch auf Strömen, wie der Rhein, die Mosel, die Donau, gebrauchen, ja selbst auf viel befahrenen Heerstrassen. Es ist sogar nicht unmöglich, dass man über hundert Jahre mit einem Dampfwagen nach Vegesack fährt und dann von Vegesack wieder zurück mit dem Dampfschiffe nach Bremen.

Auf der hohen See wird die Dampfschiffahrt aber wahrscheinlich nie im Grossen getrieben. Den Wind hat man umsonst — auch gilt es gleich, ob man einen Umweg von ein paar hundert Meilen macht, um einen günstigeren zu treffen. Zu gleicher Zeit zu segeln und mit Dämpfen zu gehen hat grosse Schwierigkeiten, weil beim Segeln das Schiff häufig auf der Seite liegt, wo dann ein Rad zu tief geht und das andere kein Wasser fasst.

Es kann aber Fälle geben, wo bei völliger Windstille eine Dampfmaschine dem Schiffe sehr nützlich sein kann. —

Erst, nachdem diese Blätter dem Drucke übergeben waren, wurden wir darauf aufmerksam, dass auch in der von C. Iken herausgegebenen Uebersetzung der Schrift von R. Buchanan: „Ueber die Erfindungen durch Dampf und andere neue Mittel Schiffe in Bewegung zu setzen,“ Bremen 1817 auf den pag. VII, XXII, 39 und 120 einige Notizen über das Dampfschiff, die Weser, enthalten sind. Wir tragen dieselben bei der Correctur nach. Auf pag. XXII wird es „das dritte in Deutschland“ genannt, und ebenso spricht Iken auf pag. VII von dem „Berliner, Bremer und vormaligen Hamburger Dampfschiffe.“ Nachforschungen, welche wir bereits früher über diesen Punkt anstellten, haben aber mit ziemlicher Gewissheit ergeben, dass die gleichzeitigen Dampfschiffahrten auf andern deutschen Strömen mehr den Charakter der Probefahrten an sich trugen, so dass doch wohl die Dampfschiffahrt auf der Weser die erste regelmässige in Deutschland war.

zu sein, oder die Vorempfindung, dass nicht Alles so, wie der wahre Patriot wünschen muss, werden wird, dieses bewirkte, kann nur die Zeit entscheiden.“

In jener Zeit gab es natürlich noch viel mehr Geschäfte im öffentlichen Interesse für den umsichtigen und thätigen Bürger, wie im gewöhnlichen Laufe der Dinge; dadurch wurde Friedrich Schröder Gelegenheit genug geboten, seine Thatkraft und seine vielseitigen Erfahrungen, sowohl auf den Bürgerconventen, in der Diaconie des Domes, wie bei mehreren Verwaltungen zur Geltung zu bringen. Während seiner Administration des Armeninstituts wurde dieses einer gänzlichen Umgestaltung unterworfen. Im Jahre 1806 traten auf seinem Antrieb mehrere Häuser zum gemeinsamen Betriebe der Häringsfischerei zusammen, und als dieser Versuch einen reichlichen Gewinn abgeworfen hatte, gründete er eine auf längere Zeit berechnete Häringsfischereigesellschaft auf Actien. Ihm wurde, als dem Gründer, die Direktion übertragen. Er schaffte nach und nach neun dazu geeignete Schiffe (Buysen) an, deren Bau und Einrichtung er in Holland erkundet hatte, liess die nöthigen Netze, soweit thunlich, im Waisenhouse stricken, zog die Bemannung derselben meistens aus dem Oldenburgischen heran, sorgte auch für zwei sogenannte Jager-Schiffe, welche den Segen der Fischerei aus der Station in der Nordsee hier anbrachten und während der Saison zwei, auch drei Reisen zu machen pflegten. Nachdem diese Fischerei eine Reihe von Jahren betrieben war, scheint sie nicht mehr hinreichenden Ertrag gegeben zu haben, indem die Häringe an den Stellen, wo sie sich bisher reichlich fanden, nicht mehr vorkamen. Ueberdies hatte die hannoversche Regierung, zur Begünstigung der von der Ems aus betriebenen Häringsfischerei einen Zoll von 1 Thaler pro Centner (reichlich 3 Thaler pro Tonne) auf alle nicht über Emden eingeführten Häringe gelegt, einen Zoll, den die Weser-Häringe nicht tragen konnten. So wurde denn 1821 die Gesellschaft aufgelöst, wodurch Herrn S. ein nicht unbedeutender Verlust erwuchs.

Die Erfolge, welche, wie bereits erwähnt, 1813 mit Dampfschiffen in England erreicht wurden, hatten Schröders Aufmerksamkeit in hohem Grade erregt, und sein Wunsch, Deutschland und besonders seine Vaterstadt möchten in Industrie und Handel, welche England auf solche Grösse erhoben haben, gleiche Fortschritte machen, veranlassten ihn, sich möglichst genau über dieselben zu unterrichten. Dies wurde ihm durch seinen Schwager J. A. Droop in London und seine vielfachen Verbindungen in England sehr erleichtert. Aber sehr wahrscheinlich ist es, dass Bürgermeister Smidt, von dem kein Bremer vergessen sollte, was wir seiner rastlosen Thätigkeit, seinem scharfen Verstande und dem hochherzigen patriotischen Sinn, das Wohl seiner Vaterstadt zu seinem höchsten Streben zu machen, verdanken, wesentlich dazu beigetragen habe, den Plan zur Errichtung einer Dampfschiffahrt bei Schröder anzuregen. Diess lässt sich aus

einem Briefe vom März 1815 von Dr. Bollmann schliessen, dessen Name durch den Versuch, Lafayette 1794 aus Olmütz zu befreien, wie durch seine fernere Lebensgeschichte, in den weitesten Kreisen bekannt ist. In diesem, an Bürgermeister Smidt, der damals in Wien bei dem Congress war, gerichteten Briefe erklärt er seine Absicht, ein Dampfschiff liefern zu wollen, wenn ihm ein Privilegium auf 14 Jahre für Fahrten auf der Weser gegeben würde. Mehr als wahrscheinlich ist es, dass Friedrich Schröder von diesem Briefe Kenntniss bekommen hat, trotz der sehr bewegten Zeit, da in diesen Tagen die Entweichung Napoleons von Elba bekannt wurde.

Schröders gründlich durchdachter Plan, ein Dampfschiff für Fahrten auf der Unterweser zu bauen, reifte rasch heran. Schon im März 1816 hatte er die Angelegenheit so weit vorbereitet, dass er eine Supplik an unsern Senat übergeben konnte um Verleihung eines Privilegiums für diesen Zweck auf 25 Jahre, wobei er sich erbot das Dampfschiff auf seine Kosten zu erbauen.

Diese Supplik ist für die Verhältnisse und die Anschauungen der damaligen Zeit so charakteristisch, dass ich sie nachstehend mittheile.

Magnifici etc. etc.

Unter den nützlichsten Erfindungen, worauf der menschliche Geist in den letzten Jahren verfallen ist, behauptet diejenige, durch die Kraft des Dampfes grosse Massen in Bewegung zu setzen, gewiss eine der ersten Stufen. Es ist bekannt, dass von den kunstsinnigen Engländern, deren speculativem Geiste wir so manche nützliche Erfindung verdanken, zuerst die nachmals mit so vielem Erfolge ins Werk gerichtete Idee der Einrichtung sogenannter Dampfschiffe benutzt ist. Für eine Nation, welche ihren Wohlstand, der so oft vom Feinde beneidet, und vergebens zu untergraben versucht, den befreundeten Staaten dagegen oftmals, vorzüglich in den letzten Befreiungs-Kriegen so heilbringend geworden ist, einzig und allein dem Handel und der Schifffarth verdankt, müssen natürlich Entdeckungen, welche in dieser Sphäre erspriessliche Resultate liefern, interessanter seyn, als Fortschritte in irgend einem andern Zweige des menschlichen Getriebes. Wir haben in den öffentlichen Blättern gelesen, zu welchem Grade der Ausbildung die Erfindung, über welche ich zu Ew. Magnificenzen, Hochwohl- und Wohlgebohren zu reden die Ehre habe, zeither gelangt ist. Die Reise von London nach Paris hat ein Dampfschiff in auffallend kurzer Zeit zurückgelegt; zur Reise von erstgedachter Stadt bis nach Rotterdam bedurfte ein Dampfschiff des kurzen Zeitraums von 14 Stunden.

Nächst den Engländern und Americanern haben in der Folge auch andere Nationen, namentlich die Franzosen sich von der Nützlichkeit der Sache überzeugt, und auf der Seine Gebrauch davon gemacht; auch ist von Seiten des Königs von Preussen die Anlegung derselben auf der Elbe befördert.

Wenn wir uns nun auch der Erfindung dieser für den Handel und der Schifffahrt so höchst wichtigen und nützlichen Einrichtung nicht rühmen können; so sollten wir, dünkt mich, uns doch vor dem Vorwurfe sichern, dass wir mit gleichgültigen Augen dem Fortschreiten anderer Nationen zusehen; vielmehr durch die Adoption einer so heilsamen Erfindung auch unserem Handel und unserer Schifffahrt, die Erleichterung zu verschaffen suchen, welche einer auch für uns so allgemeinen Erwerbsquelle höchst wünschenswerth ist.

Diese Ansicht der Sache brachte mich zuerst auf die Idee, einen Versuch mit Anlegung von Dampfschiffen auf der Weser, insofern unsere Localität es zulässt, zu unternehmen, worüber ich folgende Details Ew. Magnificenzen Hochwohl- und Wohlgebohren hiemit vorzulegen, mir die Erlaubniss nehme.

Es ist bekannt mit welchen Schwierigkeiten die Communication zwischen Bremen und Vegesack und Braake, so wie der Transport der Waaren von letzteren Orte aufwärts, besonders bey niedrigem Wasser und widrigem Winde verknüpft ist. Der Rheder dessen Schiff zur Braake liegt, hat so sehr oft Ursache, sich persönlich an Bord desselben zu begeben, um sich selbst zu überzeugen, dass auf Schiff und Ladung die gehörige Sorgfalt gewendet werde; allein er findet sich oft nicht in der Lage, sich seinen Geschäften während mehrerer Tage, welche jetzt eine Reise nach Braake und zurück hinnimmt, zu entziehen, und so unterbleibt dieselbe. Ein Anderer scheuet die bedeutenden Kosten einer solchen Reise. Der Kahnenführer, welcher die Güter von Braake heraufbringen soll, ist bey widrigem Winde oftmals gezwungen 14 Tage lang unterwegs zu seyn; der durch diese Zögerung für die Eigenthümer der Waaren entstehende Schaden ist mannigmal nicht zu berechnen. Allen diesen Nachtheilen wäre durch die von mir projectirte Anlegung von Dampfschiffen auf der Weser abzuhelfen, denn:

1. mit einem Dampfschiffe, welches für Passagiere einzurichten wäre, liesse sich die Reise nach Braake hin und wieder zurück, in einem Tage bequem abmachen;

2. könnten Dampfschiffe den mit Waaren beladenen Kähnen als Vorspann dienen und dieselben so mit grosser Schnelle an die Stadt befördern.

Der Nutzen, welchen dergleichen Dampfboote für den Handel und die Schifffahrt haben würden, leuchtet mithin in die Augen.

Je grösser nun aber die Schwierigkeiten sind, welche bey unsern localen Verhältnissen, namentlich bey der Seichtigkeit des Stroms, sich dem von mir projectirten Unternehmen entgegenstellen, um so kostbarer müssen auch die Versuche ausfallen, welche ich, unter vorgängiger Genehmigung Ew. Magnificenzen, Hochwohl- und Wohlgebohren, anzustellen geneigt bin. Ich werde indess keine Kosten scheuen, um ein für das Ganze so erspriessliches Werk zu Stande zu bringen, vielmehr die Versuche so lange wiederholen lassen, bis der gewünschte Erfolg sich zeigen wird.

Die hiezu erforderlichen Summen bin ich bereit aus meinem Vermögen allein zu bestreiten.

Dieses Anerbieten von meiner Seite fordert mich aber auf, im Falle eines, wie ich nicht bezweifle, günstigen Erfolges der von mir anzustellenden Versuche eine Garantie für die allmähliche Wiedererlangung des sehr bedeutenden Kostenaufwandes zu wünschen und zu begehren. Diese Garantie würde hoffentlich in der mir und meinen Erben für einen Zeitraum von 25 Jahren ausschliessend zu ertheilenden Befugniss, Dampfboote auf der Weser anzulegen und zu den angeführten Zwecken zu benutzen, sich finden. Nach meiner Ueberzeugung kann der Ertheilung eines solchen privilegii exclusivi nichts im Wege stehen, vielmehr wäre dasselbe in der Billigkeit begründet, denn

1. es wird dadurch eine Einrichtung befördert, welche für unsern handelnden Staat von nicht zu berechnendem Nutzen seyn würde;

2. erfolgt dadurch in keinem Wege irgend eine Beeinträchtigung der wohl erworbenen Rechte Anderer. Es würde durchaus kein Nahrungszweig darunter das Mindeste leiden;

3. wäre es mit dem Rechte und der Billigkeit durchaus unverträglich, wenn ich allein die sehr bedeutenden Summen, welche die erste Einrichtung erfordern wird, aufwenden müsste und dann Andere, welche keinen Heller dazu hergaben, an dem künftig zu hoffenden Nutzen participiren.

Die von einem jeden Bürger mit gebührendem Danke anerkannte Bereitwilligkeit Ew. Magnificenzen, Hochwohl- und Wohlgebohren, allen das Staats-Wohl befördernden Einrichtungen und Unternehmungen, Höchstdero Zustimmung zu ertheilen, lässt mich mit Zuversicht die Gewährung meiner Bitte erwarten, welche dahin zu erlassen ich mir erlaube, Hochdieselben geneigen:

„mir und meinen Erben zum Zwecke auf meine alleinige
„Kosten auf der Weser anzulegender Dampfboote, zu deren
„Einrichtung und Benutzung in angeführter Maasse, auf
„fünf und zwanzig Jahr ein ausschliessliches Privilegium
„Hochgewogendst zu ertheilen.“

Der ich etc. etc.

Es war damals für die Dampfschiffahrt in Deutschland noch nicht die Zeit gekommen, wo man sie durch Actiengesellschaften betreiben konnte; sie wurde allgemein noch mit grossem Misstrauen angesehen, und Friedrich Schröder musste daher, um die Sache zu fördern, das Risiko allein laufen.

Das nachgesuchte Privilegium wurde ihm am 18. Juni 1816 ertheilt, jedoch nur auf 15 Jahre, bis zum 30. Juni 1831. Sehr viele Mühe kostete nun noch die Erlangung eines gleichen Privilegiums von der hannoverschen und oldenburgischen Regierung, wie aus der weitläufigen Correspondenz, von welcher noch grosse Haufen von Briefen vorhanden sind, hervorgeht. — In der Flagge des Schiffes finden wir auch beide Staaten neben Bremen durch ihre Wappen repräsentirt (siehe die Abbildung).

Ogleich Schröder mit der Schiffsbaukunde im Allgemeinen wohl vertraut war, so musste er die Ausführung des beabsichtigten Unternehmens doch natürlich fachkundigen Männern übergeben. Seine Wahl fiel auf den gelehrten Civil-Ingenieur Ludwig Georg Treviranus, Bruder unsers hiesigen berühmten Professors Treviranus und den Schiffbaumeister Joh. Lange. Beide, wie auch Capitain Spilcker, wurden durch ihn veranlasst, nach England zu reisen, um nach eigener Anschauung des dort bereits Geleisteten die gemachten Erfahrungen benutzen zu können. Sie sahen sich tüchtig auf Schiffswerften und in Maschinenfabriken um; die Maschine wurde bei Bolton, Watt & Cie in Soho bei Birmingham bestellt und im Herbst 1816 der Bau des Schiffes begonnen.

Der Schiffskörper des Dampfschiffs Weser wurde von Holz gebaut, erhielt 82 F. Länge im Kiel, 14' 5½" Breite über Bergholz; Tiefe vom Kiel bis unter Deck 8'; Breite oben auf Deck mit Hang 24'. Die Maschine hatte eine Kraft von 14 Pferden.

Zur Entwicklung dieser Kraft verbrauchte das Schiff stündlich circa 1 Balje Kohlen, 260 Pfund englisch, also 18½ Pfund pro Pferdekraft und Stunde.

Es machte mit Benutzung voller Dampfkraft 5½ engl. Seemeilen in der Stunde: 60 bis 80 Personen fanden sehr bequem Raum in den Cajüten, es sind aber auch bis 250 auf einmal von Vegesack auf demselben herauf gekommen.

Herr Joh. Lange bewährte auch bei diesem Bau seinen schon so wohl begründeten Ruf, der durch seine Tüchtigkeit und Reellität sich von Jahr zu Jahr steigerte. Der Bau des Schiffes musste mit grosser Genauigkeit ausgeführt werden, damit die erst später eintreffende Dampfmaschine passend eingesetzt werden konnte. Schröder hielt sich während desselben oft längere Zeit in Vegesack auf, und im Mai 1817 war das ganze Werk vollendet.

Das Dampfschiff kam am 6. Mai nach Bremen. Schröder hatte zu dieser Fahrt den Senat und eine grosse Anzahl Freunde und Bekannte eingeladen, von denen aber aus Furcht vor der Gefährlichkeit der Dampfschiffe manche gar nicht, manche nur mit Herzklopfen Theil nahmen. Das festlich geschmückte Schiff ward im Vorbeifahren vom Ufer der Weser aus überall von den Bewohnern mit grosser Theilnahme begrüsst¹⁾, und ging die Probefahrt trefflich von Statten. An den folgenden Tagen lag das Schiff hinter Schröder's Packhaus an der Wichelnburg und war für das Publikum zu besehen.

¹⁾ Zwei Theilnehmer der Fahrt am 6. Mai sprechen sich darüber in Briefen an den Senator (spättern Bürgermeister) Smidt in Frankfurt am Main folgendermassen aus:

Auszug eines Schreibens des Syndicus (spättern Bürgermeisters) Gröning an Senator Smidt in Frankfurt.

Bremen, den 6. Mai 1817.

Ich bin im Begriff, mit 15 anderen Mitgliedern der H. E. Wittheit, den Hrn. Präsidenten incl., in der Jacht nach Vegesack zu fahren, wohin Fr. Schröder 150 Personen zu einem gehörigen Frühstück, und zur Rückfahrt auf dem Dampfboot, das um 2 Uhr seine erste Reise nach Bremen antreten wird, eingeladen hat. — Olden-

Das Schiff wurde gefahren vom Capitain Zacharias Spilker. Maschinist war John Porter von Birmingham, Steuermann Joh. Schmidt, Steward Petersen.

Das Fahrzeug erwies sich als ausgezeichnet und durchaus passend für seinen Zweck; aber es hatte einen Fehler, nämlich den für das völlig verwilderte Flussbette zu grossen Tiefgang von 3 Fuss. Dieser wurde durch die schwere Niederdruckmaschine sammt Condensator bedingt. Jetzt stellt man vier- und mehrfach stärkere Maschinen von demselben Gewichte her und erspart überdies den Condensator sammt seiner Wassermasse.

Am Sonntag, den 18. Mai brachten die Bremer Blätter folgende Annonce:

Bremen, den 17. Mai 1817.

Das Dampfschiff
die „Weser“

von Bremen nach Vegesack, Elsfleth und Brake,

geht am Dienstag den 20. dieses und sodann täglich von der Wichelnburg präcise 7 Uhr Morgens ab, und verlässt Brake des Nachmittags präcise 2 Uhr. Sowohl bei der Hin- als Rückfahrt hält das Schiff sich 10 Minuten vor Vegesack und Elsfleth auf, um Passagiere aufzunehmen oder abzusetzen.

Das Passagegeld für die Person ist:

a) In der ersten Kajüte		
nach Elsfleth und Brake, oder von daher zurück	Ld'or.Rthlr.	1 24 Gr.
nach Vegesack oder von daher zurück	„	— 48 „
b) In der zweiten Kajüte		
nach Elsfleth und Brake, oder von daher zurück	„	1 — „
nach Vegesack oder von daher zurück	„	— 36 „

Kinder unter zwölf Jahren bezahlen die Hälfte.

Jede Person hat 10 Pfund Bagage frei, sorgt jedoch selbst für die Aufbewahrung derselben; daher weder für die Sachen

burgischer Seits werden Mentz, Suder, Hansen und Beaulieu, und Hannoverscher die Söhne der Minister Bremer und Decken, deren Einer Drost zu Verden und der Andere Officier bei der dortigen Garnison ist, dabei erscheinen. — Der Wind ist günstig und das Wetter ausnehmend schön.

Bremen, den 9. Mai.

Unsere resp. Dampf- und Jacht-Schiffahrt ist am Dienstag vortrefflich von Statten gegangen; gestern und heute ist das Schiff zum Besten der Armen besehen. (NB. Die Jacht oder Herrenjacht war ein kleines, schnellsegelndes, dem Senate gehöriges Lustschiff).

Auszug eines Schreibens von A. F. Barkhausen in Bremen an Senator Smidt in Frankfurt a/M. d. d. 10. Mai 1817.

Unsere Canal-Deputation, 17 Personen stark, worin wir Hrn. Synd. Schöne, Senator Gildemeister, Vollmers, Klugkist, Nonnen, Dr. Olbers und Dr. Focke zählen, hielt gestern die erste Sitzung. Unser Dampfschiffs-Schröder gehört auch dazu und ist ein viel zu gescheuter Mann, um unserm Canal-Projecte entgegen zu wirken. Der Genuss der ersten Herauffahrt, die seine Splendiddität mir und an hundert Anderen verschaffte, war einzig und glich einem Triumphzuge. Heute ist er mit seinem stolz und sanft einher schwebenden Fahrzeuge unter der Brücke durch auf Verden geschwommen.

noch für deren Werth irgend eine Verantwortlichkeit übernommen werden kann.

Damit das Dampfschiff pünktlich abfahren könne, werden die Passagiere ersucht, sich eine Viertelstunde vor der festgesetzten Zeit an Bord einfinden zu wollen.

Friederich Schröder.

Am 20. begannen wirklich die regelmässigen täglichen Fahrten nach Brake, wo damals die grösseren für Bremen bestimmten Schiffe auf dem Strom vor Anker lagen, und wohin daher ein sehr starker regelmässiger Verkehr der Rheder und Seeleute stattfand. Es waren die ersten regelmässigen Dampfschiffahrten auf dem europäischen Continente.

Aber bereits am 29. Mai finden wir folgende Annonce:

Da es sich gezeigt, dass das Fahrwasser zwischen der Ochum und Vegesack so seicht ist, dass dasselbe während der Ebbe nicht fahrbar bleibt, so ist von jetzt an die Abänderung getroffen, dass das Dampfschiff die Weser, um jedesmal die Zeit der Fluth benutzen zu können, den einen Tag von hier nach Brake abgehen und den folgenden Tag von da auf hier zurückkehren wird.

Es ist daher bestimmt worden, dass das Dampfschiff die Weser

des Sonntags nur nach Vegesack und wieder hierher zurück,
des Montags, Mittwochs und Freitags, von hier nach Brake,
und

des Dienstags, Donnerstags und Sonnabends, von Brake hierher
zurück

fahren wird. Die Stunden des Abgangs werden durch die öffentlichen Blätter genau angezeigt werden.

Bremen, den 28. Mai 1817.

Friederich Schröder.

Diese Annonce bezeichnet sogleich die Hauptschwierigkeit, mit welcher das junge Unternehmen zu kämpfen hatte, und an welcher es zuletzt untergehen sollte.

Zu der Seichtigkeit des Fahrwassers kam bald noch der Uebelstand, dass die Kahnschiffer, welche den Waarentransport aus den Seeschiffen von Brake aus hierher vermittelten und dem neuen Unternehmen durchaus ungünstig gesinnt waren, sich häufig in die Mitte des an vielen Stellen nur schmalen Fahrwassers legten. Freilich erschien im Juni 1819 eine polizeiliche Verordnung gegen diesen Unfug, der aber von den Kahnschiffern nicht immer genügend Folge geleistet wurde.

Trotz der Schwierigkeiten, welche dieses Dampfschiff mithin wegen der gänzlichen Versandung des Fahrwassers von Anfang an überwinden musste, hatte Schröder den Muth, noch in demselben Jahre ein zweites Dampfschiff für die Fahrt auf der Ober-

weser zu projectiren. In einer Eingabe an den Senat vom 29. September 1817 sprach er sich dahin aus, er wolle es übernehmen: alle 14 Tage ein Jachtschiff nach Hann. Münden abgehen zu lassen und sich mit dem für diese Fahrten bestehenden Frachttarif zu begnügen. Das Dampfschiff würde die Reise von hier nach Münden in 8 Tagen und von dort auf hier in 2 Tagen vollbringen. Ein Vergleich dieser kurzen Zeit mit derjenigen, worin diese Reisen gewöhnlich zurückgelegt werden, würde genügen, um die Vortheile, welche aus der Annahme dieser Vorschläge entspringen, augenscheinlich zu machen.

Das für diese Fahrt bestimmte Dampfschiff, Herzog v. Cambridge genannt, liess Schröder in Vegesack durch den Zimmerbaas Jürgen Sager, gleichfalls von Holz, erbauen. Es bekam eine Länge von 116 Fuss, Breite über Deck 14 Fuss, Tiefgang 2 Fuss, mit Wasser im Kessel und 4 Last Kohlen $2\frac{1}{2}$ Fuss, mit 24 Last Kohlen $3\frac{1}{2}$ Fuss. Es kostete 24,500 Thaler inclusive des Hinterhanges, davon die von Bolton, Watt & Cie angefertigte Maschine von 14 Pferde-Kraft 1324 Pfd. Sterl.

Ob die Stromgeschwindigkeiten, die bekanntlich bei verschiedenem Wasserstande sehr wechseln, nicht genau genug und nicht an hinreichend vielen Stellen untersucht waren, oder ob die Maschine für die Grösse des Schiffs und den Hinterhang nicht genügende Kraft entwickelte, ist wohl nicht mehr zu ermitteln, vielleicht wirkten auch beide Umstände mit dem ganz erbärmlichen Zustande des Fahrwassers auf der Oberweser zusammen; genug das Schiff bedurfte zur ersten Reise nach Münden im Jahre 1819 11 Tage, vom 9. bis 20. März, und von dort hierher 4 Tage, vom 24. bis 27. März. Auch sonst scheint es nicht so genügt zu haben als die „Weser.“

Von der Benutzung des Schiffes Herzog v. Cambridge zu regelmässigen Fahrten auf der Oberweser musste man desshalb, und weil die Oberweserfahrt zu wenig Unterstützung bei der Kaufmannschaft fand, absehen, und es ward dann mit zu Fahrten auf der Unterweser benutzt, da es sich bei seinem geringeren Tiefgange auch dann dazu eignete, wenn das Dampfschiff Weser bei niedrigem Wasserstande nicht fahren konnte. So machte z. B. schon am 22. October 1818 Fr. Schröder bekannt, dass sein neues Dampfschiff wegen der Seichtigkeit des Fahrwassers in die Fahrt nach Vegesack eintreten solle, während das Dampfschiff Weser im Anschlusse daran von Vegesack nach Brake fahre; auch im Sommer 1819 fuhren beide Schiffe regelmässig und zwar für gewöhnlich unabhängig von einander. Vom Jahre 1820 dagegen nahm der „Herzog von Cambridge“ nicht mehr an der Fahrt Theil; ob er sich als unbrauchbar erwiesen hatte oder eine starke Beschädigung stattgefunden hatte, habe ich nicht ermitteln können.

Die Zahl der Passagiere, welche mit diesen Dampfboten auf der Unterweser befördert wurden, betrug

1817	während 7 Monaten	10184
1818	im Jahre	10356
1819	„	9463
1820	„	10159
1821	„	8811
1822	„	6237
1823	„	5719
1824	„	5848
1825	„	4948
1826	„	5508
1827	„	6438

Das Dampfschiff hatte von vorn herein mit den erwähnten und anderen Schwierigkeiten zu kämpfen, doch suchte es, so viel wie möglich, die Fahrten regelmässig inne zu halten. Die Fahrten geschahen aber in den folgenden Jahren nicht immer einfach an dem einen Tage nach Brake, am andern Tage zurück, sondern oft auch (wenn die Zeit der Fluth es erlaubte) an einem Tage hin und zurück, dazwischen auch zuweilen, wenn es thunlich war und wenn „mindestens sechs Personen zu dieser Fahrt“ sich fanden, nach der Geeste (später natürlich nach Bremerhaven), am Sonntag auch nicht immer nach Vegesack, sondern oft nur nach Lankenau und zurück. Bei sehr niedrigem Wasserstande war es aber nicht immer ausführbar, die Fahrten regelmässig inne zu halten, so dass die Behörden, obgleich sie weder zur Aufrichterhaltung ihrer strompolizeilichen Verordnung etwas Ernstliches thaten, noch das Fahrwasser gründlich verbesserten, mit Aufhebung des Privilegiums drohten.

Am 10. Mai 1826 erklärte endlich der Senat das Privilegium für erloschen, weil eine grössere Unterbrechung der Fahrten eingetreten war, deren Veranlassung nicht mehr klar vorliegt. Dies Erlöschen des Privilegs hatte aber zunächst keine practische Bedeutung, da die Weser noch sieben Jahre lang das einzige Dampfschiff auf dem Flusse, dessen Namen sie trug, blieb.

Aus einer Eingabe eines Freundes von Schröder, des Herrn Dr. Focke an Bürgermeister Smidt vom 15. December 1823 geht hervor, dass Schröder an Kosten für die beiden Dampfschiffe und den Hinterhang aufgewandt hat:

44,800 Thlr.

und bei dem Betriebe im Jahre 1817 und 1818 einen Ueberschuss von 38,000 Thlr.,

im Jahre 1819 und 1820 dagegen . 1500 Thlr.,

„ „ 1821 und 1822 gleichfalls 1500 „

„ „ 1823 2800 „ Verlust gehabt hat.

Alle Versuche, eine direkte oder indirekte Unterstützung des Unternehmens von Seiten der Kaufmannschaft oder des Staates zu erlangen, scheiterten. Trotzdem aber wurden die Fahrten mit grosser Energie fortgesetzt und erst mit dem Schlusse der Saison von 1833 eingestellt, weil im Frühjahr 1834 die Concurrnz des unter Benutzung aller Erfahrungen der bis dahin bedeutend

vorgeschrittenen Technik auf der Langeschen Werfte gebauten Dampfschiffes Bremen zu erwarten war, der „die Weser“ natürlich nicht gewachsen war. — Am 14. Nov. 1833 begegnen wir folgender Annonce:

Dampfschiffahrt.

„Die Fahrten des Dampfschiffes die Weser werden mit der, am Donnerstag, den 14. November, noch stattfindenden Rückfahrt von Brake geschlossen.
Friederich Schröder.

Das Dampfschiff Weser wurde darauf, gegen Schluss des Jahres 1833, wie der Herzog von Cambridge bereits im Jahre 1830, zum Abbruche verkauft. — Das Geldopfer, welches Schröder der Sache gebracht hatte, war kein unbedeutendes gewesen; trotzdem betheiligte er sich 1832 bei der Bildung einer Actiengesellschaft für Dampfschiffahrt auf der Unterweser durch Uebernehmen von Actien. Doch kam dieses Unternehmen nicht zur Ausführung.

Im Jahre 1834 trat dann das Lange'sche Dampfschiff Bremen in Fahrt und 1842 kam das Dampfschiff Telegraph hinzu.

Zu welcher Wichtigkeit die Dampfschiffahrt seitdem für Bremen sich erhoben hat, ist ja allgemein bekannt.

Das bisher Erzählte würde von Schröder's Wirkungskreise nur ein sehr unvollständiges Bild geben, wenn ich über seine anderen vielfältigen Bemühungen für das Wohl Bremens schwiege.

Zuerst gedenke ich einer Wohlthat, die er seinen Mitbürgern zu erweisen beabsichtigte, welche aber auch jetzt noch nicht erreicht ist, die Versorgung der ganzen Stadt mit Weserwasser. Schon im Jahre 1802 liess der kaufmännische Senator Gildemeister eine kleine Schrift ohne Namensangabe des Verfassers drucken, die den Plan zu einer Anlage enthielt, um den Bewohnern, welche an der Anstalt Theil nehmen wollten, täglich bis 30 Eimer Weserwasser gegen einen jährlichen Beitrag von $2\frac{1}{3}$ Thlr. zu liefern. Dabei war auf 450 Theilnehmer gerechnet. Trotz dieser geringen veranschlagten Ausgabe fand sich keine hinreichende Zahl von Theilnehmern.

Zwanzig Jahre später fasste Schröder diesen Plan in grösserem Massstabe auf und liess neue Entwürfe von dem Mechanikus Treviranus ausarbeiten. Die Röhrenleitung sollte von Gusseisen angefertigt werden, während Gildemeister noch Bleiröhren in Rechnung gebracht hatte, und auf der sogenannten Altmannshöhe sollte ein grosses Bassin neben einer kräftigen Dampfmaschine gebaut werden; aber da es dem Willen der Einwohner überlassen bleiben sollte, beizutreten, kam auch dieser sehr ausführlich bearbeitete und mit Kosten-Anschlägen begleitete Plan nicht zur Ausführung. So ging es einem dritten wiederum erweiterten ebenfalls, der einige 20 Jahre später von Bürgermeister Noltenius, Senator Witte und mir berathen wurde, und zu dem der Mechanikus Meinken sehr brauchbare Vorschläge geliefert hatte. Obgleich dieses Project bei seinem jedesmaligen Wiederauftauchen bedeutend erweitert wurde, so war doch keines so umfangreich, wie das in neuester

Zeit der Bürgerschaft vorgelegte, welches nun hoffentlich zur Ausführung gelangen wird.

Schröder hielt sich 1819 längere Zeit in Frankfurt auf, um unserm Bürgermeister Smidt bei den Verhandlungen wegen Abschaffung des Elsfl ether Zolls mit seinen gründlichen Kenntnissen des Handels und vielfachen Erfahrungen über Schifffahrt zur Seite zu stehen. Aus diesen Jahren finden sich auch noch sehr übersichtliche Pläne, die er über Südseefischerei entworfen hat, vor.

Im Jahre 1825 wurde Schröder zum Director der Assecuranz-compagnie erwählt, welche von seinem sel. Vater gegründet war.

Als Mitexecutor testamenti des sel. H. D. Retberg konnte er wesentlich dazu mitwirken, dass unser Dom mit dem jetzigen Altar-Gemälde (die Kreuztragung Christi nach Rafael) geschmückt wurde. Durch seine Verbindungen in Spanien war er namentlich behülflich, die Schwierigkeiten zu überwinden, welche man dem Maler Baese in Madrid in den Weg legte, als er das schöne im Escorial befindliche Original copiren wollte. — Ueberhaupt fanden alle Bestrebungen für Kunst und Wissenschaft einen theilnehmenden Freund an ihm.

Schröder's Herzensgüte, Einsicht, vielseitige Bildung und un-gemeine Thätigkeit, welche ihm im öffentlichen Leben die Achtung und Liebe seiner Mitbürger erwarb, in einem Grade, wie sie ein Patriot von solcher Gesinnung gewiss verdient, wurde auch seiner Familie im häuslichen Leben zum Segen. Im glücklichen Kreise derselben feierte er im Jahre 1832 seine silberne Hochzeit. Drei Jahre später, am 3. Octbr. 1835, ward er im 61. Lebensjahre zur himmlischen Heimath abgerufen, wenige Tage nach der Rückkehr von der Hochzeitsfeier seines ältesten Sohnes. So lange wir Männer, die solchen patriotischen Sinn mit gleicher Thatkraft vereinen, in unserm Bremen haben — und es hat bisher ja Gott sei Dank nie daran gefehlt — dürfen wir gewiss mit Zuversicht auf ein ferneres Gedeihen unseres Gemeinwesens hoffen.

Bemerkungen zu der Abbildung des Dampfschiffs Weser.

Trotzdem, dass kaum 34 Jahre seit dem Aufhören der Fahrten des Dampfschiffes „die Weser“ verflossen sind, hat es doch grosse Mühe gemacht, eine Abbildung davon zu erhalten. Die auf Tafel III gegebene ist unter Benutzung alles noch zu erlangenden Materiales, sowie auf Grund zahlreicher Erkundigungen und Vergleichen zusammengestellt.

Es lagen uns vor:

der Originalbauriss des Rumpfes (bei dem es nur zweifelhaft blieb, ob nicht in der Ausführung einzelne kleine Abänderungen vorgenommen waren),

eine zwar sehr ungeschickt gemachte, aber wie es sich mehr und mehr herausstellte, in der Zeichnung sehr zuverlässige, colorirte Handzeichnung (im Besitze des Herrn H. Schröder); dazu kamen noch in der letzten Zeit:

eine von dem Marinemaler Fedeler gemachte Ansicht der Stadt Bremen von Stephani aus, auf welcher sich im Vordergrunde das Dampfschiff Weser befindet,

die Abbildung des Schiffes E auf dem Clyde in der bereits oben pag. 330 Anmerkung erwähnten Iken'schen Uebersetzung der Schrift von R. Buchanan, welchem Schiffe unser Dampfschiff Weser sehr ähnlich sah, endlich die Originalflagge des Schiffes.

Für die Mittheilung der zweiten und dritten Abbildung sowie der Originalflagge sind wir Herrn Henr. Schröder zu grossem Danke verpflichtet, wie denn auch von ihm die meisten der im Texte gegebenen und nicht weiter durch die Annoncen u. s. w. belegten Angaben herrühren. — Nach den beiden ersten Abbildungen hatten wir eine kleine Zeichnung zu der Erinnerungsfeier am 20. Mai 1867 anfertigen lassen. Die hier gegebene ist also noch weit correcter als jene.

An dem Dampfschiffe fällt zunächst die ungeheure Höhe des Schornsteins auf, die damals freilich allgemein üblich war. Man glaubte wohl, eines so starken Luftzuges zu bedürfen. Der Schornstein war von vorne herein zum Niederlegen oder doch Umbiegen eingerichtet, denn sonst hätte das Schiff mit seinem ca. 40 Fuss hohen Schornstein nicht die kaum 20 Fuss hoch über 0 liegende Weserbrücke passiren können; es that dies aber am 10. Mai 1817, wie bereits oben pag. 338 Anmerkung erwähnt ist, eine Probefahrt, von der Iken a. a. O. 120 erwähnt, dass das Schiff zwei grosse Kähne äusserst schnell von dort hierher bugsirt habe. — Einen Mast besass das Schiff anfangs nicht; doch wurde es später mit einem solchen dicht vor dem Schornstein eingefügt versehen (die Abbildung von Fedeler zeigt ihn).

Das Schiff hatte im Ganzen nur eine geringe Höhe und lag mit der Gallerie dicht über dem Wasser. Diese Gallerie war das Eigenthümlichste an den damaligen Schiffen. Sie ragte seitlich über den eigentlichen Schiffsrumpf hinaus und wurde deshalb auch von Stützen getragen. Sie schloss sich an beiden Seiten dem Radkasten an und lief dann, schmaler werdend, nach hinten und vorne um das Schiff herum, so dass also die Gallerien des Hinterdecks und des Vorderdecks durch die Radkasten von einander getrennt wurden. Der eigentliche Aufenthalt der Passagiere war aber bei günstiger Witterung oben auf dem Deck der Cajüte, wo wir auch Bänke, ein leichtes Geländer und über der ersten Cajüte ein Zeltdach bemerken. — Der Steuermann hatte ebenfalls auf dem Deck der Cajüte seinen Platz und regierte dort die stark geschwungene Stange des Steuerruders.

Die meisten Erkundigungen haben die Eingänge in die Cajüte verursacht. Die Abbildungen zeigen nämlich theilweise seitliche Cajütsskappen in der Mitte der Cajüten, theilweise enthalten sie Nichts dergleichen. Die Sache verhielt sich so, dass hinten vom Stern des Schiffes aus (wo in der Nähe des Steuers auch Bänke standen) Treppen hinunter in die Cajüte führten. Vorn, nahe beim Radkasten führte eine andere Treppe unter einer sog. Cajütsskappe hinunter in die Damencajüte. — Dicht hinter dem Radkasten stieg man ferner auf einigen Stufen auf das Deck der Hintercajüte, und ebenso führten einige Stufen vor dem Radkasten auf das Deck der Vordercajüte.

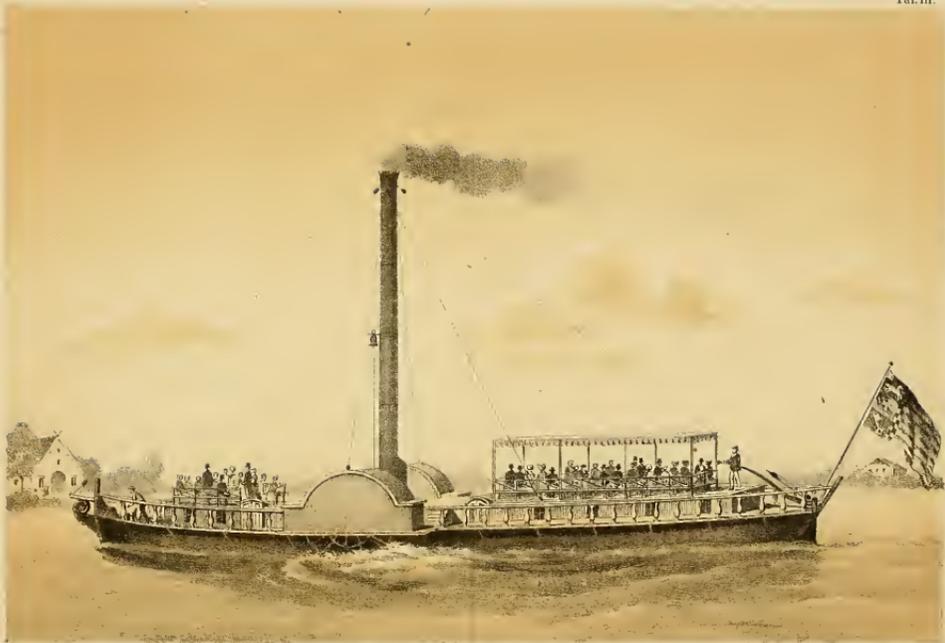
Endlich führen wir aus Iken's mehrfach erwähnter Schrift noch einige Bemerkungen über die „Weser“ an. Er beschreibt sie pag. XXII als 86 (wohl englische) Fuss lang und 25 breit; der Kessel habe doppelte Wände (pag. 120); die Maschine sei nach den neuesten Einrichtungen, also ohne Schwungrad aber mit Schutzventilen gebaut (pag. XXII); die eisernen Schaufelräder könnten mittelst eines eisernen Getriebes im Wasser hoch oder niedrig gestellt werden (pag. XXII und 120).

Es dürfte vielleicht schliesslich nicht ohne Interesse sein, hier die Preise anzuführen, welche die Fahrt auf dem Dampfschiff Bremen kostete:

	1. Cajüte	2. Cajüte
Von Bremen nach Vegesack	Thlr. — 30 Gr.	Thlr. — 18 Gr.
in Familien von 3 Personen	1 — „	— — „
„ „ „ 6 „	1 48 „	— — „
von Bremen nach Elsfleth	— 60 „	— 36 „
„ „ „ Brake	1 — „	— 42 „
„ „ „ Bremerhaven	1 48 „	1 — „
hin und zurück in einem Tage	3 — „	— — „

Kleines Gepäck frei; sonstiges Gut zahlte für 125 Pfund ein Drittel des Passagegeldes.





ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Abhandlungen des Naturwissenschaftlichen Vereins zu Bremen](#)

Jahr/Year: 1867-1868

Band/Volume: [1](#)

Autor(en)/Author(s): Kindt Georg Christian

Artikel/Article: [Die erste Dampfschiffahrt auf der Weser und ihr Begründer, Friedr. Schröder. 329-344](#)