

schungsanstalt der Bundeswehr für Wasserschall- und Geophysik, sodann *H. Gießler* die Entwicklung des Radars mitsamt den Kriegs- und Nachkriegserfahrungen in Marine und Handelsschiffahrt und – ganz ausgezeichnet – *Th. Hurtz* Leben und Dichtung Josef Conrads, des aus Polen stammenden englischen Interpreten des weiten Themas Mensch, Schiff und Meer. Ein Fremdkörper, vielleicht ein Experiment, jedenfalls aber ein Mißgriff in den doch recht konservativen Bänden von „Schiff und Zeit“ ist Kapitän *Kurt Gerdaus* Beitrag über die Ozeane als Selbstmordstraßen der Trimmer: Daß Trimmer auf den Dampfern mit Kohlefeuerung kein leichtes Dasein hatten, ist bekannt. Und daß dieses Thema einmal angepackt wird, ist aner kennenswert. Man kann aber nicht Berichte von Seeamtsverhandlungen, Zitate aus Travens „Totenschiff“, einen Längsschnitt des Hapagdampfers „Deutschland“ (1900), von dem keine Unfälle angeführt werden, und unbewiesene Behauptungen miteinander vermengen. Das ergibt keine wissenschaftliche Untersuchung, sondern linksextreme Dichtung. Das ist um so unerfreulicher, als eine Öffnung von „Schiff und Zeit“ hin zum Dasein an Bord durch solche Beiträge gefährdet werden kann. Dabei ist die verstärkte Hinwendung zur Handelsschiffahrt, zu den Reedereien und ihren wirtschaftlichen Problemen, zu den Häfen im Binnenland und an der Küste im Inland wie im Ausland durchaus wünschenswert, denn deutsche Schiffahrt gibt es ja nicht nur als öffentlichen Dienst. Sehr deutlich sieht das *Jochen Brennecke*, der im einleitenden Aufsatz des Bandes 6 auf die Vielseitigkeit der Schiffahrts- und Marinegeschichte hinweist und eine eindrucksvolle Liste von Themen vorstellt, über die man etwas veröffentlichen sollte. Wünschen wir ihm, daß es ihm und seinen Freunden gelingt, dieses Programm nach und nach zu verwirklichen.

W. K.

Bei *Walter Stein*, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit (unveränd. reprograf. Nachdr. d. v. *Otto Held* aus dem Nachlaß hrsg. Ausgabe Berlin 1922. Darmstadt (Wissenschaftliche Buchgesellschaft) 1977. VIII, 383 S.), handelt es sich um einen Torso. Stein (gest. 1920) hat die großangelegte Arbeit nicht vollenden und nur das 10. bis 12. Jahrhundert behandeln können. Dennoch ist es das einzige umfassende Werk zu diesem Thema und trotz mancher jüngerer Einzelstudien bislang nicht überholt. Beruhend auf einer systematischen und erschöpfenden Sammlung aller handels- und verkehrsgeschichtlich wichtigen Hinweise in der urkundlichen und darstellenden Überlieferung des Mittelalters, ist das Buch eine Fundgrube nicht nur für den Wirtschaftshistoriker. Ob man sich für die Nachrichten über einen bestimmten Handelsplatz oder über Umfang und Art des Verkehrs mit außerdeutschen Gebieten interessiert, ob man sich über die Unterschiede von Wochen- und Jahrmärkten, über Brückenpolitik, Zollwesen oder Sklavenhandel orientieren will – ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein Orts- und Personenindex machen das Buch zu einem sehr nützlichen Nachschlagewerk. Die Bedeutung der zahlreichen Erwähnungen Hamburgs als Marktort liegt weniger in der Darstellung der bekannten Tatsachen als vielmehr in der Möglichkeit der Zusammenschau und des Vergleichs mit Zuständen und Entwicklungen in anderen Städten. Bemerkenswert ist die gründliche Analyse der handels- und verkehrsgeschichtlichen Nachrichten im Werk Adams von Bremen (S. 126–147).

Hans Wilhelm Eckardt

*Wolfram Claviez*, Der Hamburger Konvoikapitän B. J. Karpfanger und seine Zeit. Hamburg (Herbsthefte des Germanischen Lloyd) 1977. 15 S. – In dem erstmalig veröffentlichten Informationsblatt des Germanischen Lloyd, das von

nun an einmal im Jahr, und zwar im Herbst, erscheinen soll, findet sich – nach Fertigstellung des neuen Karpfanger-Hauses an den Vorsetzen, des künftigen Domizils des GL – der fundierte und gut lesbare Bericht über Berend Jacobsen Karpfanger.

*Hans Peter Jürgens*, Abenteuer Walfang – Wale, Männer und das Meer. Herford (Koehlers Verlagsgesellschaft mbH) 1977. 136 S. 32 Bildtafeln, dazu Abb. im Text.

*Edmund Winterhoff*, Walfang in der Arktis. Oldenburg und Hamburg (Verlag Gerhard Stalling AG) 1974. 234 S., 83 Abb. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven, Bd. 4)

Der Kapitän und begabte Kunstmaler Jürgens hatte die gute Idee, das Thema Walfang umfassend darzustellen und zugleich nicht wenige seiner Aquarelle und eine Vielzahl von Feder- und Tuschzeichnungen zu präsentieren. Das ist beeindruckend. Auch die Gliederung seines Textes spricht an: ein Rückblick auf alte Zeiten, die Basken, Spitzbergen, Zoologisches, die Nordfriesen, das 18. Jahrhundert, Abenteuer im Eis, Schiffstypen, die Engländer in der Davis-Straße, die Amerikaner in der Südsee, moderner Walfang in der Antarktis – das ergibt einen Überblick, der nützlich sein kann. Da sich Jürgens auf die bewährte Literatur stützt – Zorgdrager, Scoresby, Baasch, Brinner, Wanda Oesau usw. –, ist die Grundlage solide, vielleicht wird Hamburgs Anteil am Walfang etwas überrepräsentiert – seit Wanda Oesau ist die Quellenlage so gut! Jedenfalls ergibt das eine Darstellung, die viel Wissenswertes bringt. Leider finden sich da und dort Widersprüche und Ungenauigkeiten. Auf S. 52 bestimmte im 17. und 18. Jahrhundert die ostenglische Hafenstadt Hull maßgeblich die Geschichte des Walfanges, und auf S. 61/62 kommt der englische Walfang zwischen 1660 und 1750 fast völlig zum Erliegen – was stimmt nun? Dann die Zahlen: 1176 Wale, gefangen von 2205 Schiffen, ergeben eine durchschnittliche Fangquote von 4,36 Walen pro Schiff?? Und das Konvoisystem führte Hamburg nicht 1676 ein, sondern 1663/68 (siehe Baasch!). Und schon gar nicht hatten die bekannten Hamburger Konvoischiffe Namen in dänischer Schreibweise: „Wappen von Hamburg“ – Unstimmigkeiten, die stören, wenn sie sich häufen. Und das tun sie leider! Das Aquarell der „Wapen von Hamburg“ ist dagegen, dies sei abschließend bemerkt, ganz ausgezeichnet.

Ganz anderer Art ist Winterhoffs (1974) Buch: er ist nämlich Fachmann. Er wurde 1934 Alleinvorstand der Deutschen Walfang-Aktiengesellschaft in Berlin, die den in Hamburg gebauten Dampfer „Walter Rau“ betrieb, er trug zur Entwicklung des modernen Walfangs durch Neuerungen bei, die patentiert wurden, und er bemühte sich auch nach dem Krieg, nun allerdings vergeblich, um die Wiederaufnahme der deutschen Beteiligung am Walfang in der Antarktis. Auch Winterhoff leitet seine Darstellung mit einem zoologischen und einem historischen Überblick ein, die durch die konzentrierte Form und präzise Diktion beeindrucken – Döntjes finden sich weder hier noch anderswo. Es folgen etwas Nahrungsmittelchemie, die deutsche „Fettlücke“ von 1934, die Gründung von vier deutschen Walfangreedereien (drei in Hamburg), die Problematik der Überfischung, die Schiffe, die perfektionierte Verwertung der Beute, das Leben auf den Fangbooten, die vergeblichen Bemühungen nach 1945 und das Ende des Walfanges seitens westlicher Staaten (Norwegen, Großbritannien). All das wird von Winterhoff in der Sprache des literarisch begabten Wirtschaftsfachmannes referiert. Das Bremerhavener Schifffahrtsmuseum hat dieses Buch gewiß nicht nur seines bemerkenswerten Niveaus wegen publiziert, sondern sicher auch, weil Dr. A. Dierks, Vorsitzender des Museumskuratoriums in Bremerhaven und früherer Präsident der dorti-