

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 dortigen

gen Handelskammer, und Edmund Winterhoff seit 1934 bei der Entwicklung des deutschen Walfanges dieser Zeit freundschaftlich und erfolgreich zusammengearbeitet haben. W. K.

*Jürgen Meyer, Vom Moor zum Meer – Papenburger Schifffahrt in 3 Jahrhunderten.* Norderstedt (Verlag Egon Heinemann) 1976. 279 S., 150 Abb.

Schiffe von Papenburger Werften sind in bemerkenswertem Umfang in den Besitz Hamburger Reeder gelangt. Und die in Papenburg beheimateten Schiffe fuhren vielfach von der Ostsee, von England, von Westindien und von der Ostküste Südamerikas nach Hamburg. Also ist Papenburgs Schifffahrt für Hamburgs Hafen- und Schifffahrtsgeschichte von Interesse.

Begonnen hatten die Papenburger im 17. Jahrhundert mit der Torfschifffahrt. Aus ihr entwickelte sich die kleine Küstenfahrt – mit Torf, Ziegelsteinen und Agrarprodukten – und im 19. Jahrhundert die europäische und atlantische Fahrt für Rechnung der großen Häfen Englands, Deutschlands und der Rhein-Maas-Schelde-Mündung. Gebaut haben die Papenburger ihre Briggs, Schonerbriggs, Schoner und Schonergalieten vielfach selbst. Eine Papenburger Werft zählt noch heute zu den leistungsfähigsten deutschen Betrieben dieses Gewerbezweiges: Jos. L. Meyer.

Die Inhaber dieser Werft, das Heimatmuseum und ein Heimatforscher halfen Jürgen Meyer bei der Vorbereitung seiner Papenburger Schifffahrtschronik, die sich in Aufgabenstellung und Aufbau seinen gleichartigen Veröffentlichungen über die Blankeneser und die Hamburger Segelschifffahrt anschließt. Es wird in knappen Strichen die Entwicklung von Schiffbau und Schifffahrt vom 18. bis in unser Jahrhundert skizziert. Es folgen nützliche Informationen (mit Zeichnungen) über Flaggen und Schiffstypen. Es schließen sich sehr lesenswerte Auszüge aus Reisetagebüchern an – aus der Sicht des Schiffsjungen, der Kapitänsfrau, des Steuermannes, der das Schiffsjournal führt, des älteren Kapitäns, der sein Leben als Seemann anschaulich erzählt. Den Hauptteil bilden Mitteilungen über die Papenburger Seeschiffe (in alphabetischer Reihenfolge), häufig ergänzt durch interessante Dokumente über Neubaukosten, Reparaturen oder Seemanntsprüche. Als Anlagen sind Schiffslisten und einige Risse beigelegt, die dem Leser ebenso willkommen sein werden wie die Bebilderung, bei der neben den Schiffsporträts die vorzüglichen Hafenansichten auffallen – von Riga über Le Havre und St. Thomas bis Montevideo, wobei Hamburg nicht vergessen wurde. Man darf Jürgen Meyer zu diesem Buch beglückwünschen. W. K.

*Theodor F. Siersdorfer* berichtet im Jahrbuch der Männer vom Morgenstern (55, 1975/76, S. 129–144, 14 Abb.) „Einiges über Lotsenzeichen“ oder Lotsenschilder, über die, wie Verf. bemerkt, bisher sehr wenig bekannt ist. Speziell interessieren ihn die Kennzeichen der Elb- und Weserlotsen. Die erste Erwähnung eines hamburgischen Lotsenzeichens, das aus Zinn bestand und von der Admiralität ausgegeben wurde, findet sich in der Pilotage-Ordnung für die Elbe aus dem Jahre 1656. Im 19. Jahrhundert gab es Schilder aus Messingblech, die allmählich außer Gebrauch kamen. Ebenfalls behandelt werden die Lotsenzeichen der übrigen Anliegerstaaten an Elbe und Weser sowie die „Lotsenpfennige“ genannten Zeichen der Helgoländer Lotsen seit dem 18. Jahrhundert.

Für einen „Nordfriesische Seeleute um 1800“ überschriebenen Aufsatz im Nordfriesischen Jahrbuch (N. F. 13, 1977, S. 81–105) hat *Harald Voigt* „Verklarungs-