

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 Schoner galioten 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-