

Das Schiff als Lebensträger

Für Fachleute und für Romantiker – ein Buch zum Segelschiffbau an der Weser

PETER MICHAEL PAWLIK: Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerkstätten 1770 bis 1893. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Band Nr. 33. Ernst Kabel Verlag, Hamburg 1992. 296 Seiten, zahlreiche zum Teil farbige Abbildungen. Erste Auflage vergriffen; Zweitausgabe lieferbar Ende Januar, bei Bestellung bis 31. 12. 93 Subskriptionspreis 198 Mark, danach 240 Mark.

„Ich hätte kein schlechteres Schiff treffen können als die ‚Hermine‘; keinen schlechteren Kapitän als Brunken. . . Arbeiten muß man hier nicht als Menschen, sondern als Ochsen. Streit, Skandal, Schlägereien sowohl mit den Offizieren als unter uns, fällt alle Tage vor und ist etwas ganz gewöhnliches.“

Gewöhnliche Verhältnisse, dargestellt von dem Leuchtmatrosen Paul Mewes in einem Brief vom 30. April 1864. Eine Momentaufnahme aus christlicher Seefahrt unter der Bremer Speckflagge. Die *Hermine* war ein in jeder Hinsicht gewöhnliches Fahrzeug, 1846 auf der Werft von Johana Lange im Seefahrdorf Grohn an der Unterweser für die Bremer Reeder F. M. Victor Söhne gebaut, ein Vollschiff, später eingesetzt in der Amerikafahrt. Sein Schicksal nach 1863 bleibt ungewiß. Zuletzt läßt sich die zur Bark umgebaute *Hermine* in Diensten der Eigener Gudortzen & Co mit Heimathafen in Lübeck nachweisen.

Über 1200 der *Hermine* vergleichbare Schiffe wurden zwischen 1770 und 1893 von den heute im Stadtgebiet von Bremen

liegenden Werften an der Unterweser und an ihrem Nebenfluß Lesum gebaut. Peter-Michael Pawlik hat ihre Biographien, ihre Pläne, die Nachrichten über Kapitäne und Seemannschaft, Ladung und Havarien, Fahrriele und Eigner zu einem in dieser Ausdehnung wohl einzigartigen Seestück zusammengefügt. Entstanden ist ein nahezu lückenloses Inventar zur Vorgeschichte der, trotz Werftenkrise, immer noch bedeutendsten deutschen Schiffbauregion. Die Zeitmarke 1863, mit der das Verzeichnis schließt, steht für eine Zäsur. In dieses Jahr fällt die Gründung der heutigen Großwerft „Bremer Vulkan“ und mit ihr der Einstieg in den großtechnisch betriebenen Eisenschiffbau.

Pawlks Schiffe dagegen sind noch fast durchweg aus Holz. Sie werden nach ihrem Maßen und Bauweisen dekoriert, nach ihren technischen Eigenarten und nach der Individualität ihrer Schicksale. Es rankt sich ja von jeher ein Geheimnis ums Schiff: Seit der Antike dient es als Metapher für die Gesellschaft, ja für das Leben schlechthin. Der Allweltwortsatz, daß wir alle in einem Boot sitzen, rührt noch von dort. Der seit dem 19. Jahrhundert industriell betriebene Schiffbau hat dieser Botschaft noch einmal zu einer ganz eigenen Bedeutung verholfen. Im Schiff, lautet sie, verbirgt sich das gesamte produktive Potential eines Gemeinwesens, also die geballten Handwerks- und Fertigungskünste der Zimmerleute, Segelmacher, der Schmiede und der mechanischen Werkstätten, des Maschinenbaus und der globalen Handelsorganisation. In dieser Zusammen-

schau geistiger, technischer und ökonomischer Kapazitäten schreibt sich, als Modell für die Industriegesellschaft, die antike Metapher vom Schiff als Lebensträger weiter fort.

Peter-Michael Pawlik gestattet sich hierzu nur knappe Anmerkungen. Sein Buch ist eine opulent aufgemachte, detailversessene Chronik, die Spielräume für Reisen in eine noch nicht allzu entfernt liegende Vergangenheit öffnet. Als Zwischendeckspassagier reiste 1837 der Abenteurerschriftsteller Friedrich Gerstäcker von Bremerhaven nach New York. Sein Schiff, die *Constitution*, unter ihrem Kapitän J. Meyer, hatte Johann Lange in Grohn 1833 für die „Pachelfahrt“ gebaut. Ein einträgliches Unternehmen, wenn auch ohne jeden Komfort für diejenigen, die es allerdings sowieso nur danach drängte, die Alte Welt schnellstmöglich hinter sich zu lassen: „Denke Dir nun in diesem Raum bei schlechter Witterung 100 und ungefähr 10 bis 15 Auswanderer eingeschlossen, denke Dir ihre Ausdrüstung, das Lachen, Toben, Uebergeben, Lamentieren, Kinderschreien etc. etc. und Du wirst dann ein ziemlich treues Bild dieses Raums haben.“

Der immense Fleiß des Autors und sein Sinn für das Systematische haben dafür gesorgt, daß sein Inventar mehr verkörpert als einen Haufen schöner Bilder und lehrreicher Notizen. Die gibt es trotzdem zur Genüge, und oft lassen sich dabei auch Bezüge aufspüren, die noch darüber in die Gegenwart reichen: „Norden, 6. Dec. Auf Just Schooner ‚Balteus‘. Capt. Rust, von Frederikstad mit Holz nach Bremen,

ohne Mannschaft angetrieben. Mannschaft an Bord des ‚Staatsministers Boemister‘ gereiset, nach vorgefundener Zettel.“ Vom Stapel war die *Balticus* 1847 auf der Werft von Hermann Friedrich Ulrich im bremischen Vegesack gelauften, als unter hannoverscher Flagge segelndes Schiff. Der für die Jungfernfahrt ausgesuchte Kapitän G. Kellebeck aus Vegesack durfte deswegen sein Kommando nicht antreten, weil er über einen bremischen Seemann verfügte. Diese Konkurrenzsituation ist im Bremer Norden, wo die Werften am einen Weserufer zur Freien Hansestadt, am anderen zu Niedersachsen gehören, zumindest beim Schiffbau auch heute noch nicht ganz überwunden.

Von der Weser in die Welt ist, im besten Sinn, ein Bilder- und Lesebuch für Entdeckungreisende der Kultur und Technikgeschichte, zeichnet die Konturen einer Industrie, deren Erzeugnisse nach heutiger Lesart zu den Schlüsseltechnologien gezählt werden müßten. Tatsächlich wird der Schiffbau von denen, die ihn an Weserufer weiter betreiben, auch jetzt nicht so definiert. Nur begriffen die Deutschen sich in ihrer Mehrheit nicht als Angehörige einer Seefahrernation und pflegen deshalb bestenfalls ein romanisches Verhältnis zum Meer. Hier kommen beide Seiten auf ihre Kosten: Die Romantiker und jenes Fachpublikum, das wenigstens schon gelernt hat, das Rigg einer Schonergaloti nicht mit dem einer Brigg zu verwechseln. GERALD SAMMET