

Einmaliges Werk: 15 Jahre nach Schiffen und Werften geforscht

„Von der Weser in die Welt“

Bremen. Trotz Werftenkrise: Die Gegend rund um Lesum und Weser ist eine der wichtigsten Schiffbauregionen Deutschlands – ja der Welt. Dafür steht der Bremer Vulkan als Großwerft, aber auch Lürsen, Abeking & Rasmussen, Hegemann, Schweers oder Fassmer. Heute dominiert dort zwar modernste Fertigung, doch ist dies beileibe keine Entwicklung der jüngsten Zeit, sondern historisch gewachsen: Schon im 18. Jahrhundert gab

Von Klaus Ebel

es von Burg an der Lesum bis nach Rönnebeck an der Weser Zimmerwerften für den hölzernen Segelschiffbau, die im 19. Jahrhundert zu besonderer Blüte gelangten.

Diese Schiffbautradition in Vegesack und seiner Umgebung lebendig zu erhalten, ist das vorrangige Ziel eines wohl einmaligen Buches, das im Oktober erscheinen wird. Dr. Uwe Schnall, Leiter der wissenschaftlichen Redaktion am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven: „Eine vergleichbare Arbeit gibt es für keinen bedeutenden deutschen Schiffbauplatz.“ Der Titel: „Von der Weser in die Welt“. Der Autor: Dr. Peter-Michael Pawlik, Jahrgang 1945, aufgewachsen in Blumenthal. Der Jurist war von 1983 bis 1991 Abgeordneter der Bürgerschaft und ist jetzt als Strafrichter beim Amtsgericht Blumenthal tätig.

Seit 1961 ist Dr. Pawlik Mitglied der World Ship Society, seit 15 Jahren widmet er sich der Forschung über die Segel-

schiffwerften. Sein Buch umfaßt den Zeitraum von 1770 bis 1893, Gründungsjahr des Bremer Vulkan.

Mehr als 1200 Segelschiffe wurden damals auf den Werften dieser Region gebaut, und Dr. Pawlik wertete alle erreichbaren Quellen aus, um die Werften, die Schiffe und sogar deren Schicksale darzustellen. Somit legt er nicht nur ein Stück Schifffahrtsgeschichte vor, sondern liefert auch einen Beitrag zur Historie Bremens. Die Gefahren der Seefahrt vom Unwetter bis zur Piraterie werden ebenso deutlich wie die weltweiten Beziehungen der großen Handelshäuser.

Dr. Pawliks Hauptquellen waren das Bremer Schiffsregister mit Schiffsnebenbüchern, das Oldenburger Schiffsregister, Schiffspapiere in den Staatsarchiven Bremen, Oldenburg und Stade sowie vor allem Zeitungen wie die „Weser-Zeitung“, die „Vegesacker Wochenschrift“, die „Bremer Zeitung“ oder die Hamburger „Börsenhalle“. Berichte wurden für das Buch möglichst wörtlich übernommen und spiegeln damit sogar ein kleines Stück Journalismus wider.

Und natürlich zählten auch die gedruckten Schiffsregister des Bureau Veritas, Lloyd's Register, Germanischer Lloyd und Norske Veritas sowie die verschiedensten Handbücher, Verzeichnisse und Statistiken zu den unzähligen Fundstellen. Dr. Pawlik: „Trotz des Bemühens um Vollständigkeit wäre es jedoch vermessen, von dieser auszugehen. Dazu sind die Quellen zu lückenhaft und längst nicht exakt genug.“

Was allerdings noch zu er-



Dieses Gemälde von Christian Grabau zeigt die Werft von Hinrich Raschen in St. Magnus im Jahr 1840, zwei Jahre vor dem Konkurs. Auch dieser Schiffbauplatz wird in Dr. Pawliks Buch erwähnt.

mitteln war, das hat der Autor auch niedergeschrieben. Dr. Schnall vom Schifffahrtsmuseum, in dessen Schriftenreihe das Buch als Band 33 erscheinen wird: „Diese akribisch ermittelte, wissenschaftlich einwandfrei gearbeitete und gut lesbare Geschichte ist auch für die Aufarbeitung der deutschen Schifffahrtsgeschichte insgesamt unschätzbar.“ Das liegt nicht zuletzt an den zum großen Teil bislang unbekanntem Bilddokumenten, die Dr. Pawlik zusammengetragen hat: Etwa 430 Bilder, 150 davon in Farbe, wird das rund 500 Seiten umfassende Buch im Lexikonformat haben, das bei Ernst Kabel verlegt wird. Das ist natürlich nicht billig: Im Handel soll dieses Standardwerk für den Segelschiffbau 240 Mark kosten.

Der Gegenwert aber ist für jeden, der ein Interesse an der Region und an Schiffbau und Seefahrt speziell hat, enorm. Aus den ungezählten Geschichten und „Histörchen“ sei am Schluß herausgegriffen, wie Johann Lange 1811 die Krise seiner Werft während der französischen Besatzungszeit meisterte: Er sandte einen Bittbrief um Aufträge an den französischen Präfekten Bremens, den Reichsgrafen Philipp Karl von Arberg, den „Monsieur le Comte d'Arberg“.

Lange verweist darin auf sein Know-how – „vieljährigen Unterricht, Fleiß und eigenes Nachdenken“ –, seine Investitionen – „mit schweren Kosten“ – und seinen erfolgreichen Betrieb: „Wie die Handlung und Schifffahrt im Gange war, hatte ich dahingegen auch einen beträchtlichen

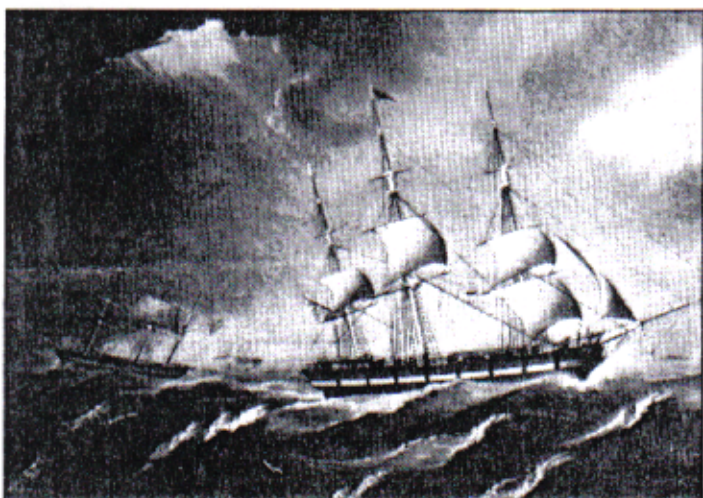
Erwerb, daß ich wenigsten 200 Mann an die Arbeit stellen konnte und solche dadurch ihren täglichen Unterhalt.“ Nun aber brauche er dringend Aufträge: „... so will ich mich in dieser Hinsicht Ew. Excellence in Unterthänigkeit empfohlen haben; denn wenn mir die Beschaffenheit und Größe der verlangten Schiffe aufgegeben wird, so liefere ich solches



Verfaßte einmaliges Werk über die Bremer Werftengeschichte: Dr. Peter-Michael Pawlik. Foto: Kono

nach Vorschrift und Riß, und wenn es selbst ein Kriegsschiff wäre.“

Und tatsächlich: Lange erhielt den Auftrag zum Bau von sechs schnellen Loggern für die Franzosen, Schiffe, die zur Unterbindung des Schmuggels mit englischen Waren vom damals britischen Helgoland zur deutschen Küste verwendet wurden.



Die „Ann“, 1841 bei Ulrichs in Vegesack erbaut, beförderte sowohl Frachten als auch Passagiere vorwiegend nach Amerika. 1849 wurde das Schiff in „Erie“ umbenannt, ein Jahr später strandete es.