

Internationale Schifffahrtshistorie mit Heimatkunde von der Unterweser

13. Dezember 2020

Peter-Michael Pawlik hat Band 4 und 5 seiner Schiffe „Von der Weser in die Welt“ vorlegt

Wer auch immer sich unter den Schiffsregistern von Peter-Michael Pawlik etwas Langweiliges – gar so etwas wie ein Telefonbuch vorstellt, liegt völlig schief. Schon in den ersten drei Bänden seiner Reihe „Von der Weser in die Welt“ bringt er auf eine Art Leben in die Schifffahrtshistorik dieser Region, die Schiffe, Werften, Reeder, Kapitäne und ihre Weggefährten und Nachkommen noch einmal zum Leben erweckt. Die bei Pawlik beschriebenen Großsegler und die ersten maschinengetriebenen Schiffe, die auf den Werften an der Weser entstanden, bringen ihr Leben in unsere Zeit. Zum Nachvollziehen, zum Unterhalten und schließlich natürlich auch zum Informieren.

Regelmäßige Leser dieses Online-Magazins vegesack-maritim.de wissen, dass die ersten drei Bände dieser Reihe zu meiner Lieblingslektüre gehören. Ich nehme die Bücher mit jeweils rund 500 Seiten zwar nicht gerade mit ins Bett. Doch das Stöbern im Sessel mit Beine-hoch – dafür genau sind diese Bücher offenbar geschrieben.

Jetzt hat Peter-Michael Pawlik, der Schiffshistoriker, promovierte Jurist, früher Richter am Blumenthaler Amtsgericht, Mitglied des Staatsgerichtshofes, Bürgerschaftsabgeordneter und CDU-Politiker war, seinen Ruhestand mit Band vier und fünf seiner Reihe „Von der Weser in die Welt“ gekrönt.

Der vierte Band widmet sich den Segelschiffen, die zwar in England und Wales gebaut wurden aber an der Unterweser beheimatet waren. Dieses Buch bringt seinen Lesern Pawlik-typisch nicht nur Großsegler und deren Vita sondern das komplette drum rum. Die Reeder und nicht selten deren komplette Familiendynastien, wenn die Schiffe havariert waren auch die Seeamtsberichte, die Kapitäne und die Aufträge, Verkäufe und Käufer dieser Frachter. Und dies natürlich alles mit vielen Fotos, Reproduktionen von Schiffsgemälden, Landkarten zur besseren Orientierung, Portraits von den Reedern und Kapitänen und vielem anderen mehr.

Und – dies sei an dieser Stelle schon mal festgestellt – jeder der heute über die Globalisierung und ihre Folgen stöhnt, der schaut nach der Lektüre dieser beiden Pawlik-Bände völlig neu auf Handel und Wandel, auf Auswanderung und Firmengeschichten rund um den Globus. Und das immer irgendwie mit Akteuren aus Bremen, Vegesack, Blumenthal oder auf „gunt Siet“ in Elsfleth oder Brake. Und viele der dort aufgeführten Namen kommen uns bekannt vor. Nicht aus der Historie sondern aus dem aktuellen Geschehen in der Schifffahrt, der Hafenwirtschaft und dem maritimen Geschehen – national und international.

Zusammengefasst: Ich habe die 519 Seiten vom Band 4 noch nicht komplett durch. Aber ich weiß jetzt schon, dass ich dieses Buch auch noch ein zweites, vielleicht sogar ein drittes

Mal verschlingen werde, damit ich wirklich auch alle wichtigen und schönen Details aufnehmen kann.

Großsegler aus Schottland und Irland und ein Park in Blumenthal

Es sind etwa 250 vorwiegend stählerne Großsegler, über die Peter-Michael Pawlik in den beiden jetzt vorgelegten Büchern berichtet. Schiffe, die von Reedern und Kapitänen an der Unterweser schon im Gebiet des heutigen Vereinigten Königreiches in Auftrag gegeben wurden, oder als sogenannte Second-Hand-Tonnage zumindest zeitweise beiderseits der Unterweser zu Hause waren. Dabei gehörten offenbar vor allem die schottischen Werften zu den regelmäßigen Lieferanten der Großsegler unter deutscher Flagge. Etwa 80 Segler entstanden auf den Werften am Clyde. Diese Werften gehörten danach im 19. Jahrhundert zu den weltweit wichtigsten.

Eine Reeder-Familie, die seinerzeit besonders erfolgreich war, und über beste Beziehungen nach Schottland verfügte, ist im Bremer Norden sehr bekannt: Das sind die Wätjens, die 1830 in Blumenthal mit Hilfe des Landschaftsgärtners Isaak Altmann einen Park anlegen ließen. Die Vorbilder dieses bis zu 50 Hektar großen Parks fand die Familie in britischen Parks nach deren Struktur sie auch ihren Landsitz in Blumenthal gestalten wollten. Ihre häufigen Reisen nach Großbritannien standen für Diedrich Heinrich Wätjen und seinen Sohn Christian Heinrich Wätjen seinerzeit möglicherweise auch im Zusammenhang mit den Werften am Clyde – insbesondere der von Alexander Stephan in Glasgow. Er lieferte den Wätjens zahlreiche Frachtsegler. Das Programm war vielfältig: Reis aus Indochina, Zucker aus Indonesien, Weizen aus San Francisco und vor allem das Petroleum, das die Wätjens zur sehr großen Reederei machte.

Am Beispiel der Bark ARMIN (842 Registertonnen, 53,1 Meter Vermessungslänge) schildert Pawlik die Destinationen aus dem Logbuch: Stapellauf im August 1869 in Glasgow, Jungferreise nach Melbourne, danach Rangoon und erstmals mit einer vollen Ladung Reis „nach Hause“, also nach Bremen. Die nächsten Stationen – es herrscht Krieg zwischen Deutschland und Frankreich – sind Cardiff, dann mit Kohle nach Hongkong, im Ballast nach Saigon, wieder Hongkong und Whampoa, schließlich wohl mit Tee nach New York, dann mit Tabak wieder an die Unterweser. Die ARMIN sank Ende 1895 während eines Sturms in der Nordsee.

Eine zweite Schiffs-Vita betrifft die BRITANNIA, ebenfalls eine Wätjen-Bark, im Juli 1874 in Glasgow vom Stapel gelaufen. Von dessen zeitweiligem Kapitän Johann Seedorf aus Platjenwerbe findet sich bei Pawlik sogar ein Foto samt Ehefrau Könke Margarethe, geb. Schulken und der kleinen Tochter des Ehepaares. Auch die BRITANNIA versegelt zwischen den Ursprungsländern wichtiger Frachten jener Zeit: Einige Mal Weizen aus San Francisco, jedoch auch Zucker, Salz und Salpeter. Häufiger war auch Kohle die Fracht der Bark. Auch, als die BRITANNIA auf einer Reise von North Shields nach Valparaiso als verschollen gemeldet wurde.

Übrig blieben wohl nur Teile eines Bootes der BRITANNIA, einige Schiffspapiere sowie das Seefahrtbuch von Hermann Kamp aus Geestemünde, der im April 1895 auf der BRITANNIA angemustert hatte. All dies wurde im Mai 1895 in Osterend auf Terschelling angetrieben ...

So spannend kann Schifffahrtshistorie bei Pawlik sein. Ich finde: Sehr zu empfehlen!

Beide Bücher sind bei Otto & Sohn in Vegesack zu haben. Eins kostet 65 Euro, beide zusammen 120 Euro. Nicht nur ein sehr schönes Geschenk für andere sondern auch zum Selberlesen.

Meine Anmerkung: Wer die beiden wuchtigen Bände gelesen hat, will auch Band 1 kennenlernen. Ihn gibt es häufiger im Antiquariat in ähnlichen Preisgrößenordnungen zu kaufen.