

Auch in den sozialgeschichtlichen Anklängen, die durchaus enthalten sind, finden sich Unausgewogenheiten. Es ist zwar prinzipiell positiv, dass sich Witthöft über die Fremd- und Zwangsarbeiter im Zweiten Weltkrieg Gedanken macht (S. 51f.), doch die Behandlung der allgemeinen Hintergründe dieses Phänomens kommt dabei zu kurz. Für die Zeit des Ersten Weltkrieges (S. 36) sowie die Zeit um 1930 (S. 41) hat sich der Verfasser bemüht, auch die Situation der Arbeitnehmer zu berücksichtigen. Dieses Streben nach Objektivität vermisst man jedoch bei der Darstellung des großen Werftarbeiterstreiks von 1953 (S. 64ff.). Hier übertreibt Witthöft es mit der seiner auch in anderen Publikationen demonstrativ zur Schau gestellten Unternehmensnähe. Zwar wird der Ablauf des Streiks geschildert, doch selektiv wird hier nur über die Argumentation der Arbeitgeberseite berichtet, nicht aber über die der Gewerkschaften. Dies ist schlichtweg unakzeptabel. Eine solche vordemokratisch anmutende Aufarbeitung kann heutzutage halbwegs kritischen Lesern nicht mehr zugemutet werden. Schließlich werden die Belange der Firmenleitung in diesem Buch auch sonst ausreichend berücksichtigt, aber bei allem natürlichen Spannungsverhältnis zwischen Betriebsrat und Geschäftsführung hat sich Witthöft offenbar das heutige innerbetriebsinterne Selbstverständnis nicht zu eigen machen wollen: dass nämlich auch die Arbeitnehmervertretung Teil der Firma ist und sich auf ihre Weise um deren Wohlergehen Sorgen macht, nicht ganz selten im Zusammenwirken mit der Geschäftsführung, mit der man sich nicht nur ausschließlich streitet. Der Autor hätte – auch im Unternehmensinteresse und mit einem Minimum an Fairness – unparteiisch schreiben müssen. Hinzu kommt, dass die Quellenlage über die Werftstreiks in der Nachkriegszeit durchweg ausreichend und nicht so bruchstückhaft ist wie etwa für die Kaiserzeit.

Sieht man von dieser nicht nur in dieser Publikation vorkommenden Witthöftschen „Unwucht“ ab, ist das Buch eine griffige und brauchbare Darstellung über eine Werft, die im Reparatur- und Umbaugeschäft aus Hamburger Perspektive als wichtiger Konkurrent gegen die in etwa vergleichbare Firma „Blohm + Voss Repair“ mit ihrem Riesendock ELBE 17 auftritt. Dort wird in schöner Regelmäßigkeit Hamburgs neues Lieblingsschiff, die „Queen Mary 2“ eingedockt, gewartet und repariert.

Christian Ostersehlte, Bremen

Johannes Gerhardt, Sophie Christine und Carl Heinrich Laeisz. Eine biographische Annäherung an die Zeiten und Themen ihres Lebens. Hamburg (Hamburg Univ. Press) 2007. 48 S., zahlr. Abb. (= Mäzene der Wissenschaft, Bd. 2), 14,80 EUR. Auch als Online-Ressource verfügbar: http://hup.sub.uni-hamburg.de/purl/HamburgUP_MfW02_Laeisz.

Dieses ist der zweite Band der Reihe „Mäzene der Wissenschaft“, mit der die Hamburgische Wissenschaftliche Stiftung anlässlich ihres einhundertjährigen Bestehens nicht nur auf sich selbst aufmerksam macht, sondern auch die großzügigen ersten Stifter würdigen möchte. Während der erste Band einen Gesamtüberblick über die „Donatoren“ des ersten Jahres gibt (s. die Besprechung S. 306ff.), ist dieses die erste Einzeldarstellung (zur zweiten Einzelbiographie s. S. 251–254).

Der Autor hat sich eine schwere Aufgabe gestellt. Dadurch, dass das Archiv der Firma F. Laeisz im Zweiten Weltkrieg vernichtet wurde, ist die Quellenlage außerordentlich dürrig. Viel Neues konnte der Band schon deshalb nicht enthalten, weil

es bereits Veröffentlichungen über die Reederei gab (s. etwa *Hans Georg Prager: Reederei F. Laeisz. Von den Großseglern zur Containerfahrt*, Hamburg, 4., überarb. u. erw. Aufl. 2004). Der Autor überwindet diese Schwierigkeit, indem er in Tageszeitungen und vielen Publikationen recherchiert hat. So hat er beispielsweise in zeitgenössischen Handbüchern und Abhandlungen über Segelschiffe und Schifffahrt zusätzliche Informationen über die drei Generationen Laeisz gefunden und daraus ein sehr ansprechendes, gut gebildetes Büchlein gemacht. Die Leistungen der Familie Laeisz sind anschaulich dargestellt, aber das Buch enthält auch Kritisches. Hervorgehoben wird nicht nur das soziale Engagement, sondern auch das Interesse von Sophie und Carl Laeisz an der Musik, das ihrer Spende in Höhe von zwei Millionen Mark zum Bau der Musikhalle (seit kurzem wieder in Laeiszhalle zurückbenannt) zugrunde lag.

Leider ist Gerhardt, obwohl promovierter Historiker, an einer Stelle Opfer mangelnder Quellenkritik geworden, indem er einen Artikel aus dem „Hamburger Abendblatt“ für bare Münze genommen und als „Episode“ zur Orgel der Musikhalle beschrieben hat. Danach sei Wolfgang Amadeus Mozart am 2. Mai 1789 in Hamburg gewesen und hätte hier ein junges Mädchen geschwängert. Das lässt sich jedoch leicht widerlegen, denn Mozart schreibt am 16. Mai 1789 an seine Frau Constanze aus Leipzig, er habe am 21. April in Leipzig ihren Brief vom 13. April erhalten, „dann ohne Briefe 17 Tage in Potsdam zugebracht [...]“, also kann er am 2. Mai 1789 gar nicht in Hamburg gewesen sein (*Wolfgang Amadeus Mozart: Briefe und Aufzeichnungen. Gesamtausgabe, Bd. IV: 1787–1857*, Kassel 1963, S. 86f.). Es handelte sich schlichtweg um den Beitrag eines bekannten Satirikers, der in dieses Buch überhaupt nicht hineingehört hätte.

Claus Gossler

Eva Susanne Fiebig, Hanseatenkreuz und Halbmond. Die hanseatischen Konsulate in der Levante im 19. Jahrhundert. Marburg (Tectum Verlag) 2005. 330 S., Abb., graph. Darst., 29,90 EUR.

Am 18. Mai 1839 schlossen die drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, vertreten durch ihren Generalkonsul in London, den langjährigen Stalhofmeister Dr. James Colquhoun (1780–1855), einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit dem Osmanischen Reich. Dieser erlaubte es den Hansestädten, dem (zu erwartenden) zunehmenden Handel im östlichen Mittelmeer durch die Einrichtung von Konsulaten Rechnung zu tragen. Es war nicht leicht, an den vielleicht zwei Dutzend dafür in Frage kommenden Handelsplätzen in der Levante geeignete, möglichst deutsche Persönlichkeiten zu finden, die bereit waren, die Funktionen eines ehrenamtlichen Konsuls auszuüben. Voraussetzung für die Einrichtung von Konsulaten an den interessanten Handelsplätzen (z.B. in Alexandrien, das Baumwolle lieferte) war die Ernennung eines hauptamtlich tätigen Generalkonsuls an der Hohen Pforte in Konstantinopel, der zunächst die Notwendigkeit festzustellen und später die Oberaufsicht über die einzelnen Konsulate zu führen hatte. Ein solcher Mann kostete Geld, das die drei Hansestädte möglichst nicht ausgeben wollten, und da ihre unterschiedlichen Interessen an den einzelnen Handelsplätzen schwer unter einen Hut zu bringen waren, wurde im Jahre 1842 zunächst der spanische Ministerresident mit der Vertretung der hanseatischen Interessen betraut. Drei Jahre später wurde diesem der deutsche Nahost-Experte Dr. Andreas David Mordtmann (1811–1879)