

*Thomas Fröhling*, Die Lotsen. Berater der Schiffsleitung. Hamburg (Koehler) 2013. 101 S., zahlr. Abb., 14,95 EUR.

Ein handliches, äußerlich nett gestaltetes Bändchen, das allerdings nicht mehr sein kann und will, als es von außen hermacht. Unterlegt mit zahlreichen ansprechenden und beeindruckenden Fotos aus dem heutigen Lotsenalltag, gibt der Verfasser einen journalistischen Einblick in das gegenwärtige Lotsenwesen, wobei eigene Mitfahrten auf Ems, Elbe und dem Nord-Ostsee-Kanal den Schwerpunkt bilden. Andere Reviere, wie Weser, Jade, Trave und Mecklenburg-Vorpommern kommen in der Erwähnung dagegen stiefmütterlich weg. Ein Interview mit dem Vizepräsidenten der Bundeslotsenkammer (S. 88–91) gibt Einblicke in die gegenwärtige Problemlage. Als momentane, schlaglichtartige Beschreibung kann man das Büchlein zur Kenntnis nehmen. Für eine spätere Auswertung aus der Rückschau sind die Fotos als Bildquellen sicherlich hilfreich. Allzu großer Tiefgang ist aber nicht zu erwarten, auch nicht historischer.

Die zugegeben verschachtelte und deswegen auch für den Historiker schwierige Geschichte des Lotsenwesens wird in aller Knappheit mit ganz wenigen Daten auf vier größtenteils illustrierten Seiten angesprochen (S. 12–15). Folgende Behauptung stimmt nicht: „Eine Entmagnetisierungsanlage sollte Kriegsschiffe für das feindliche Radar unsichtbar machen.“ (S. 79) Vielmehr dienten diese Anlagen dem Eigenschutz von Schiffen gegen Magnetminen, weil mindestens bis in die 1960er-Jahre Nord- und Ostsee als minenverseucht galten. Unter der Rubrik „Wissenswertes“ (S. 102) ist keinerlei Literatur, sondern nur eine Ansammlung von Homepages aufgeführt.

Um der Computergläubigkeit der bücherfernen Internet-Kiddies unserer Tage wenigstens etwas historisch-bibliographische Substanz entgegenzusetzen, sind folgende wichtige Titel zur reichhaltigen Geschichte des Lotsenwesens in Hamburg, auf der Unterelbe und in der Elbmündung zu nennen: der Klassiker zur Geschichte des Elblotsenwesens von *Karl B. Kühne* (Seelotsen. 400 Jahre im Dienste der Seeschifffahrt, Norderstedt 1975), die kleine, aber instruktive Schrift von *Theodor F. Siersdorfer* (Wächter am Strom. Aus der Vergangenheit der Lotsenschiffe und Seezeichen unserer Außenelbe, Hamburg 1975) und das große Überblickswerk von *Karl B. Kühne* und *Günther Spelde* (Das deutsche Seelotsenwesen, Bremen 2006).

Christian Ostersehle, Bremen

*Hans Joachim Schröder*, Hermann Blohm. Gründer der Werft Blohm & Voss. Hamburg (Hamburg University Press) 2011. 126 S., zahlr. Abb. (= Mäzene der Wissenschaft, Bd. 10), 24,80 EUR.

Über die 1877 gegründete Schiffswerft und Maschinenfabrik Blohm & Voss gibt es schon zahlreiche Abhandlungen, aber überraschenderweise noch keine Biographie über den Mitgründer dieses weit über Hamburg hinaus bekannten Unternehmens. Hermann Blohm (1848–1930) hat nach seinem Schiff- und Maschinenbaustudium in Berlin und Zürich auf einigen Werften in Deutschland und England Erfahrungen gesammelt und mit finanzieller Unterstützung seines Vaters – einem angesehenen Kaufmann in Lübeck – gegen dessen eher verhaltenen Widerstand mit seinem Partner Ernst Voss seine eigene Werft gegründet. Aller Anfang war schwer, denn Hamburger Reedereien ließen ihre Schiffe in England bauen. Und der Schritt war mutig, denn der stete Niedergang der den Godeffroys und Ferdinand Beit gehörenden Konkurrenz –

der „Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik“ – konnte nicht zur Gründung einer weiteren Werft ermutigen. Dieser Konkurrenzbetrieb baute damals nur noch kleinere Einheiten, wie Alster-, Hafen- und Flussfahrzeuge. Aber nach dem Bau eines Schiffes auf eigene Rechnung am Ende einer vierjährigen Durststrecke und weiterer finanzieller Förderung durch Blohms Vater war das Eis gebrochen. Jetzt ließen Laeisz, die HAPAG und später andere Reeder zahllose Schiffe bei Blohm & Voss bauen.

Die treibende Kraft für diesen Erfolg war der strenge Patriarch Hermann Blohm, der es schaffte, der Werft Weltgeltung zu verschaffen. Für den Ersten Weltkrieg half auch der Bau von Kriegsschiffen und U-Booten, gegen die Blohm keinerlei Bedenken hatte. Dabei wurde schließlich auch gut verdient, wenngleich die von Blohms Ehefrau aufgezeichneten Aussagen ihres Mannes über die Finanzen, die der Autor zitiert, sehr viel bescheidener ausfallen, als sie aus Hamburgs Einkommenssteuerstatistik hervorgehen. Hier wurde Blohm 1912 mit einem Vermögen von 3,9 Millionen und einem jährlichen Einkommen von 300.000 Goldmark ausgewiesen (siehe *Rudolf Martin*, Jahrbuch des Vermögens und Einkommens der Millionäre in den drei Hansastädten Hamburg, Bremen, Lübeck, Berlin 1912, S. 13). Durch die vielen vorangegangenen Veröffentlichungen über Blohms Unternehmen konnte der Autor viele Passagen – schätzungsweise ein Drittel des Textes – aus diesen Abhandlungen übernehmen, wobei er diese quellenkritisch wertete und teilweise widersprüchliche Angaben einander gegenüberstellte.

Das lesenswerte Buch erscheint in dieser Reihe, weil Hermann Blohm 1907 zu den mehr als 60 Gründungsspendern der Hamburgischen Wissenschaftlichen Stiftung gehörte (die Bände sind alle in der ZHG besprochen worden).

Claus Gossler, Wentorf

*K. Heinrich Altstaedt*, Der Hafen Harburg. Schifffahrt, Handel und Hafenleute an der Süderelbe. Wiss. Begleitung, Textfassung *Gordon Uhlmann*. Hg. von *Rainer-Maria Weiss*. Hamburg (Helms-Museum) 2011. 297 S., zahlr. Abb., Kt. (= Veröffentlichungen des Helms-Museums, Bd. 100), 24,50 EUR.

Am 12. April 2011 gab die Senatspressestelle eine Erklärung der Kulturbehörde heraus, nach der die Harburger Schlossinsel und der Binnenhafen „als Keimzelle Harburgs“ unter Denkmalschutz gestellt werden, indem das Gebiet als Kern der vorindustriellen Stadt Harburg aus dem Hafengebiet entlassen und so geschützt wird. Die Erklärung verweist auf einen vom Denkmalschutzamt für die Internationale Bauausstellung von 2013 herausgegebenen Band „Denkmalwelt Harburger Binnenhafen“ aus 2008 (s. <http://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/2683/>), der aber die Geschichte dieses Bereiches nur sehr knapp darstellt. So befürchte ich, dass viele nördlich der Elbe ansässige Hamburger diese Nachricht nicht so wichtig genommen haben und, wenn sie das Gebiet besucht haben sollten, die Erinnerung an ein sehr unübersichtliches altes Industrie- und Hafengelände bewahren – und den Rest des Schlosses für eine Mietskaserne gehalten haben.

Dieser ungebührlich hochmütigen Sicht aus dem Norden kann *K. Heinrich Altstaedt* mit seinem Werk abhelfen. Das ist ein Buch, in dem man sich permanent festliest, wo die zahlreichen Illustrationen, Stiche, alte Karten, Fotos, alte und neue Tabellen immer wieder gefangen nehmen. Die sehr detaillierten Anmerkungen zeigen den hohen Anspruch (wissenschaftlich unterstützt durch den verstorbenen *Gordon*