

Die "Princes Louise" der königlich preußischen Seehandlungs-Societät: zwei unveröffentlichte Dokumente

Scholl, Lars U.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholl, L. U. (1986). Die "Princes Louise" der königlich preußischen Seehandlungs-Societät: zwei unveröffentlichte Dokumente. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 9, 117-122. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54204-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

DIE PRINCES LOUISE DER KÖNIGLICH PREUSSISCHEN SEEHANDLUNGS SOCIETÄT

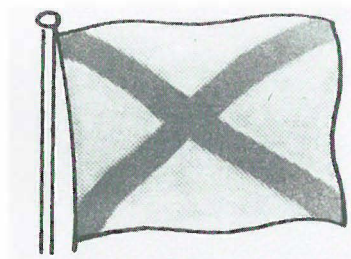
Zwei unveröffentlichte Dokumente

VON LARS U. SCHOLL

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum besitzt ein schönes Schiffsporträt eines der Segler der preußischen Seehandlung. Über das Baujahr und die Bauwerft der PRINCES LOUISE werden gelegentlich falsche Angaben gemacht. Bedauerlicherweise hat auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum in einer ausstellungsbegleitenden Schrift das Verwirrspiel um eine Variante bereichert.¹ Der Fehler läßt sich bis zu Hans Szymanskis sonst so ungemein verdienstvoller und noch immer unersetzlicher Arbeit über »Deutsche Segelschiffe« zurückverfolgen.² Mit meiner Miscelle verfolge ich zweierlei. Erstens sollen die Fehler in der angesprochenen Publikation unseres Hauses korrigiert werden. Zweitens werden erstmals, soweit ich sehe, zwei Dokumente im Wortlaut wiedergegeben, auf die ich meine Richtigstellung gründe. Dr. Hofmeister vom Bremer Staatsarchiv war so freundlich, mir die beiden Dokumente zur Verfügung zu stellen.

Der Schiffbaumeister und Eigentümer der Janssen-Sagerschen Werft, Jürgen Sager, erbaute in den Jahren 1823/24 auf seiner Werft in Vegesack das Bark-Schiff PRINCES LOUISE für das Bremer Handlungshaus Friedrich & Everhard Delius.³ Das Schiff wurde am 23. August 1824 vom Stapel gelassen und »völlig fertig« dem Besteller übergeben. Unter der Führung von Kapitän Carsten Dehls machte es seine Jungfernfahrt nach New York. Am 6. Juli 1825 gab der Bremer Kaufmann Everhard Delius vor dem Senat der Freien Hansestadt zu Protokoll, daß die PRINCES LOUISE an die Königlich Preussische Generaldirektion der Seehandlungs Societät verkauft worden sei. Der Totalwert wurde auf 36300 Rtlr. veranschlagt.⁴ Delius, preußischer Konsul in Bremen und mit der Wahrnehmung der Geschäfte der Seehandlung in der Hansestadt beauftragt, hatte bereits 1822 den ebenfalls von Jürgen Sager³ erbauten Segler MENTOR an die Seehandlung verchartert, die das Vollschiff 1824 von Delius erwarb. Während die Seehandlung sich schon 1831 von der MENTOR ihres Alters wegen trennte, wurde die PRINCES LOUISE erst 1846 auf einer Versteigerung von den Hamburger Maklern Knöhr und Burchard erstanden. Bald darauf löste die Seehandlung ihre Reederei auf.

Die Führung des Vollschiffes PRINCES LOUISE auf ihrer ersten Weltumsegelung zwischen 1826 und 1829 wurde dem Kapitän Johann Andreas Harmssen anvertraut, der die MENTOR auf der ersten Weltumsegelung (1822–24) geführt hatte. Auf beiden Reisen war sein Neffe Johann Wil-



Siedenburg, Wendt & Co.

Abb. 1 Reedereiflagge.
(Aus: O. Höver: *Von der Galiot zum Fünfmaster*. Bremen 1934/Repr. Hamburg 1975)

Abb. 2 Johann Wilhelm Wendt.
(Aus: Rothe: *Capitän J.W. Wendt*. Bremen 1882)

helm Wendt als Steuermann an Bord.⁶ Wendt, dessen zweite Frau Anna die Tochter des Schiffbaumeisters Johann Lange in Vegesack war⁷, erhielt auf der zweiten (1830–32) und auf der dritten (1832–34) Weltumseglung das Kommando über die PRINCES LOUISE, die auf zwei weiteren, bis 1842 gemachten Reisen um die Welt von seinem Schwager, Kapitän Rodbertus, befehligt wurde.

Dr. Meyen, der im Auftrag des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preußen als Naturforscher und Berichterstatter an der dritten Reise teilgenommen hatte, setzte Wendt ein wissenschaftliches Denkmal, indem er eine bis dahin unbekannte Pflanze »Wendtia« nannte. Auf Wendts Initiative ging die Einrichtung der elektromagnetischen Telegraphenlinie von Bremen nach Bremerhaven zurück, die am 1. Januar 1847 in Dienst gestellt wurde.⁸ Es war die erste derartige Linie in Deutschland, die sich gegen die gleichzeitig erbaute optische Telegraphenverbindung des Altonaer Kaufmanns J.L. Schmidt recht bald durchsetzte.⁹

Das größte Vollschiff der deutschen Handelsflotte um 1885 gehörte der Firma Siedenburg, Wendt & Co.¹⁰ Sie benannte den 1855 als MORNING LIGHT von der Werft W. & R. Wright in St. John, New Brunswick, erbauten Down Easter von 2377 BRT nach dem großen Weltumsegler J.W. WENDT (I). Als der Segler im März 1889 vor der Küste von New Jersey verloren ging, orderte die Reederei ein zweites, stählernes Vollschiff J.W. WENDT (II) bei Lange in Vegesack. Sie gehörte zu den letzten Einheiten der Reederei zu Beginn unseres Jahrhunderts. 1906/07 war sie an den Norddeutschen Lloyd verkauft, der sie im selben Jahr abtakeln ließ. 60 Jahre nach dem Tod ihres Namensgebers Johann Wilhelm Wendt (18. November 1802 – 6. Juni 1847) wurde das Schiff aus Lloyd's Register gestrichen. Der Rumpf wurde vermutlich in Ostasien bis in den Ersten Weltkrieg hinein als Kohlenhulk verwendet.

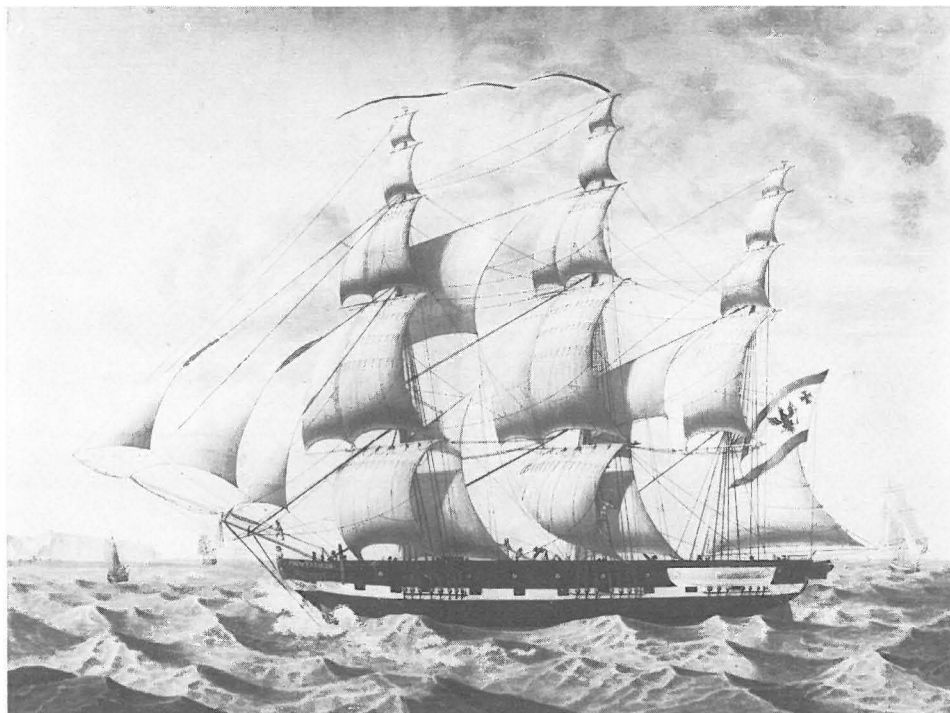


Abb. 3 Fregatt-/Vollschiff PRINCES LOUISE. Aquarell eines unbekanntes Künstlers. Undatiert. (Deutsches Schifffahrtsmuseum/Slg. Bernartz. Inv.Nr. I/282/83)

Staatsarchiv Bremen 2 – R. 11. p. 4. Bd. 88

Expedirt den 20^{ten} October 1824.

Der Senat der freyen Hanse-Stadt Bremen beurkundet hiemit, daß persönlich erschienen ist der Schiffsbaumeister Jürgen Sager, Einwohner unsers Hafens Vegesack, welcher wegen des von ihm neu erbaueten Bark-Schiffes Princess Louise benannt, mittelst Körperlicher Eidesleistung aussagte und bekräftigte:

daß er durch die in seinen Diensten stehenden Schiffszimmerleute das obbenannte Bark-Schiff Princess Louise auf seinem zu unserem Hafen Vegesack am Weser Strom belegenem Schiffszimmerwerfte im vorigen und gegenwärtigen Jahre nach folgender Bremer Fußmaaße, nemlich:

lang im Kiele	100 Fuß
breit zwischen den Berghölzern	29 "
tief im Raume von den Bauchdielen bis unter den niedrigsten Oberdeckbalken schnurrecht	17 " 6 Z.

ohngefähr Hundert und vierzig schwere oder Commerz=Lasten haltend, von gutem gesunden Holze neu aufgesetzt, gezimmert, erbauet und am 23^{ten} August dieses Jahres vom Stapel gelassen und völlig fertig abgeliefert habe;

daß das gedachte Schiff für Rechnung des hiesigen Handlungshauses von Friedrich & Everhard Delius erbaut sey und daß er Comparent seine Bezahlung oder Befriedigung wegen dieses Schiffes völlig erhalten, weswegen er allen Ansprüchen davon hiemit ausdrücklich entsage.

So wahr helfe ihm Gott!

dat

Ergeht am 20^{ten} October
1824.

M
B

Dem Rint den jungen Kauf-
mann Lennert beehrt zu sein,
mit, daß gnädigst aufgegeben ist
den Pfiffelbrüder Jürgen
Lager, einmessen, desmal Johann
Kunze, und sein ungenügend und
ihm und vorüber dem D. Pfiffel
Princess Louise Amant, mit dem
Königlichen Erlaube, auf seine
und bekräftigen.

Daß er durch die in seinem Dienst
den Kaufmann Pfiffelbrüder
Lager den oben genannten Lennert
Pfiffel Princess Louise auf
seinem zu seinem Hofen Kage,
pöbeln Hofen Hofen, halage,
und Pfiffelbrüder am Hofen
sowohl und ganz ungenügend
Lager auf folgenden Lennert
Lennert, und:

Lager im Hofen . . . 100 fl.
Lager im Hofen . . . 29 fl.
Lager im Hofen . . .
Lager im Hofen . . .
Lager im Hofen . . .
Lager im Hofen . . . 17. 6. 3

1824 October 20

Ergeht
ad R. 11. p. 3. a. 13

vorigen Jahres vom Stapel gelassene ohngefähr 140 schwere oder Commerz-Lasten haltende Bark-Schiff genannt Princeß Louise, nachdem es unter Führung des hiesigen Captains Carsten Dehls und unter hiesiger Flagge eine Reise nach Newyork gemacht, so wie es am 1. dieses Monats auf der Weser vor Braake liegend sich befunden, mit allen Zubehörungen an Masten, Segeln, Ankern, Tauen, Takelage und ganzen Schiffs Inventario an die hochpreiße Königlich Preußische Generaldirection der Seehandlungs-Societaet in Berlin, für welche der jetzt hieselbst gegenwärtige Bevollmächtigte derselben, Herr Rechnungsrath Ebert, Dirigent des Comptoirs dieser Societät zu Stettin, handle, verkauft, übertragen und überwiesen auch dem ebengedachten Herrn Bevollmächtigten überliefert und den Original Bielfrief nebst Schiffs-Inventarium eingehändigt habe, demnach hiermit ausdrücklich und in bester form Rechtens die vorerwähnte Königlich-Preußische General Direction der Seehandlungs Societaet in Berlin in die wahre, volle u. unbezweifelte Eigenthums-Gerechtigkeit des gedachten Schiffes Princeß Louise sammt allem Zubehör einsetze so daß dieselbe damit schalten u. walten möge, wie mit ihrem sonstigen Vermögen u. verspreche er Compant für sich und sein besagtes Handlungsbaus ihr erwähntes Schiff gegen alle und jede Ansprüche und Forderungen aus Bodmerybriefen oder aus jedem anderen Grunde wie nach Rechten frey zu gewähren, indem er hiedurch noch ausdrücklich anerkenne, daß sein Handlungsbaus den übereingekommenen Kaufpreis für das obgekaufte Schiff von Seiten der Königl. Preußischen General Direction der Seehandlungs-Societaet zu Berlin bereits erhalten und über den Empfang desselben nochmals hierdurch quitire und allen Ansprüchen an sothanes Schiff für sich und sein Handlungsbaus gänzlich entsage.

Ueber welche geschehene Erklärung gegenwärtiges öffentliches Attestat mit der Unterschrift des Herrn Präsidenten des Senats und unter Beydrückung des größten Staats-Siegels ertheilt worden ist.

So geschehen Bremen, am 6. July. 1825

Der Präsident des Senats.

Anmerkungen:

- 1 Albert Röhr: Bilder aus dem Museum für Meereskunde in Berlin 1906–45. Bremerhaven 1981. Titelbild sowie S. 4. – Eine Reproduktion des Gemäldes findet sich in: Segelschiffe II (= 8. Bildmappe des Deutschen Schifffahrtsmuseums). Bremerhaven 1985, Nr. 1, hier mit korrekten Angaben versehen.
- 2 Hans Szymanski: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934 (= Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde). Als Reprint Norderstedt-Hamburg o.J. (1972), Tafel 120, Abb. 130, S. 28, 38.
- 3 Otto Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster. Bremen 1934. Reprint Norderstedt-Hamburg o.J. (1975). S. 176–182.
- 4 Stefan Hartmann: Unternehmungen der preußischen Seehandlung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts am Beispiel des Schiffs »Prinzessin Louise«. In: Oswald Hauser: Vorträge und Studien zur preußisch-deutschen Geschichte. Köln/Wien 1983, S. 87–150. Vgl. die dort angegebene ältere Literatur.
- 5 Sophie Hollanders: Vegesack. Alte Bilder einer Hafenstadt. Bremen 1984, S. 60–63 mit nicht ganz zuverlässigen Angaben.
- 6 Edmund Rothe: Capitän J.W. Wendt. Bremen 1882.
- 7 Lars U. Scholl: Lange, Johann. In: Neue Deutsche Biographie 13, 1982, S. 562.
- 8 Horst A. Wessel: Die Entwicklung des elektrischen Nachrichtenwesens in Deutschland und die rheinische Industrie (= Zeitschrift für Unternehmensgeschichte: Beiheft 25). Wiesbaden 1983, S. 92 ff.
- 9 Lars U. Scholl (Hrsg.): Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. Zweite, überarbeitete Auflage. Bremerhaven 1984, S. 148f.
- 10 Höver (wie Anm. 3), S. 314f., 342.