



## Das Schiffbaumuseum »El Dique« im spanischen Cádiz

**E**rfolgreich, berühmt, schillernd: Antonio López (1817–1883) ist eine der auffallendsten Persönlichkeiten der spanischen Wirtschaftsgeschichte. Unter seiner Leitung entstand ein Unternehmensgeflecht mit Beteiligungen am lukrativen Tabakgeschäft, am Sklavenhandel, an Banken. 1850 gründete er unter seinem Namen eine Schifffahrtsgesellschaft. Denn mit den mittelamerikanischen Staaten Puerto-Rico und Santo Domingo, mit der Kolonie Kuba und mit den Philippinen in Ostasien, ebenfalls eine spanische Kolonie, blühte der Transatlantikverkehr auf. Seit 1881 firmierte das Unternehmen als »Compañía Transatlántica Española«; noch heute fährt eine moderne Reederei unter diesem Namen.

Zusätzlich zur Reederei gründete Lopez die Werft Antonio Lopez & Co. im amerikanischen Philadelphia. Die Zusammenarbeit zwischen den Ingenieuren dies- und jenseits des Atlantiks endete allerdings als Folge des Kriegs zwischen den USA und Spanien im Jahr 1898. Damals verlor Spanien seine letzten großen Kolonien. Seit 1872 aber hatte Lopez ein europäische »Gegenstück« zu der Werft in Philadelphia ausgebaut: das Arsenal »El Dique« im Atlantikhafen Cádiz im Südwesten von Spanien. Auf der 8,5 Hektar großen Werft wurden insgesamt 182 Schiffe gebaut, zuerst 1890 die »Joaquin del Piélagos«, zuletzt 1975 die »Matagorda«. Etwa 3.000 Schiffe wurden hier repariert.

Ende der 1970er Jahre wurde die Werft endgültig stillgelegt. Als bewegliche technische Denkmale blieben aus dieser Zeit erhalten: drei Hafenkranne, eine Kollektion von Schiffsankern, zwei Hafendienstboote und das einzige genietete Stahlschiff, das noch in Spanien existiert, die »Matagorda«.

Seit 1990 setzte sich eine kleine Initiative um den heutige Direktor José María Molina für den Aufbau eines Museums auf dem Werft- und Hafengelände ein. Das alte Pumpenhaus des Hafens wurde zum modern eingerichteten Hauptgebäude des Museums. In vier Ausstellungsräumen wird die Geschichte des spanischen Schiffbaus von der Segelschifffahrt zu den modernen Motorschiffen, von den Holz- zu den Stahl- und Glasfaserbauten gezeigt. Ein Schwerpunkt ist die Entwicklung der Schiffstechnik im

19. und 20. Jahrhundert. Niet- und Fertigungswerkzeuge, Modelle und Diagramme tragen zum besseren Verständnis der Ingenieursarbeit beim Schiffbau bei, unter anderem am Beispiel des Cádizener Erfinders Félix Barrio-Fort.

Das wichtigste Schiff auf der Transatlantikroute war die »Reina del Pacífico« (Königin des Pazifiks); hierzu werden viele Bilder gezeigt. Insgesamt besitzt das Museum 8.000 Objekte, zudem eine Bibliothek mit etwa 3.000 Bänden, 200 Zeitschriftentiteln und 300 Filmen; außerdem ein Archiv, zu dem auch 12.000 Glasnegative gehören. Außer dem Hauptgebäude gehören eine Kapelle und das Originaldock von López zum Museum. Die Kapelle ist Antonio López, Marquis von Cormillas, dem Gründer der Reederei »Compañía Transatlántica Española« gewidmet. Sie wurde von dem Architekten Adolfo García Cabezas entworfen. 1998 wurde das Museum eingeweiht; jährlich wird es von etwa 3.000 Gästen besucht.

Enrique Wulff (Cádiz),  
Eckhard Schinkel

▼ Direkt am Atlantik liegt das Schiffbaumuseum Cádiz neben den beiden historischen Molenköpfen und der Schleuse zum Innenhafen. (Foto: Enrique Wulff)



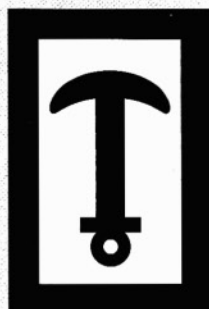
## Am Poller hängt, zum Poller drängt doch alles!

**A**n den Wasserstraßen und in der Schifffahrt ist ein Poller (englisch: bollard) ein kurzer, stark verankerter Pfahl zum Festmachen eines Schiffes. Bis in das 19. Jahrhundert hinein bestanden sie vor allem aus Holz, danach aus Metall. In einem unmittelbaren Zusammenhang mit Pollern steht der Beruf der Festmacher. Sie übernehmen die schweren Tauen von Bord eines Schiffes und legen das Auge (die Schlinge am Ende eines Taus) über den vom Kapitän bezeichneten Poller.

Zumeist sind Poller originär konstruierte Objekte. Die Geschichte der Poller-Produktion ist allerdings weitestgehend unbekannt. Eine Ausnahme sind die Poller an der Promenade von Veere in den Niederlanden. Hier sind die Poller das Ergebnis einer Nutzungsänderung: Schwerter zu Pflugscharen, Kanonen zu Pollern. Nicht mehr benötigte Kanonen aus den napoleonischen Kriegen wurden hier senkrecht zu zwei Dritteln Länge ufernah eingegraben.

## 800 Gruben: Schwefel aus Sizilien Arbeiter und Autor: Willi Bredel Romanshorn am Bodensee Kleinzechen im Saarrevier ERIH: Luftfahrt, Bahn und Schiff

European  
Route of  
Industrial  
Heritage



Schwerpunktthema:  
**Schiffe  
und Häfen**

- Venedig und Cádiz
- Schwimmkrane
- Betonschiffe
- »Pollerkunde«
- Wandel in den Häfen  
Bremen und Hamburg