

## Wilhelm Ihno Adolph von FREEDEN

geb. 12.5.1822 Norden

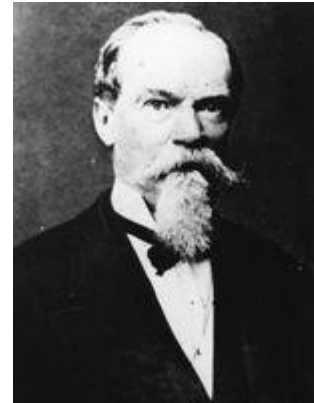
gest. 11.1.1894 Bonn

Navigationslehrer

luth.

*(BLO IV, Aurich 2007, S. 158 - 162) – überarb. 2014*

Wilhelm v. Freeden wurde am 12.5.1822 als Sohn des Kapitäns Adolph Ihnen J. v. Freeden (11.1.1786–21.7.1865) und seiner Frau Albertina Warner, geb. Peters (25.9.1797–21.7.1863), einer Juister Kapitänstochter, in Norden geboren. Sein Vater erteilte privat nautischen Unterricht. 1841 absolvierte v. Freeden in Aurich die Reifeprüfung und bezog zunächst die Bonner Universität, wo er 1841/42 Mathematik und Astronomie bei Friedrich Wilhelm August Argelander studierte. Hierauf folgte ein zweijähriger Aufenthalt in Göttingen. Zu seinen akademischen Lehrern in den Fächern Mathematik, Chemie und Physik zählten u.a. Carl Friedrich Gauß, Georg Carl Justus Ulrich, Moritz Abraham Stern, Friedrich Wöhler und Johann Benedikt Listing.



Wilhelm von Freeden (Quelle:  
Bildarchiv der Ostfriesischen  
Landschaft)

Ende Mai 1845 erhielt v. Freeden eine Lehrerstelle an der Provinzialschule Jever; die definitive Anstellung erfolgte im darauffolgenden Jahr. In Jever gab v. Freeden gemeinsam mit seinem Kollegen Dagobert Böckel (1816–1883) nach der Revolution von 1848 die Freien Blätter für das freie Volk über einen Zeitraum von zwei Jahren heraus. 1856 wurde der nautische Unterricht in Elsfleth nach dem Vorbild der Bremer Navigationsschule neu organisiert und Wilhelm v. Freeden zum ersten Lehrer an der Navigationsschule Elsfleth, vier Jahre später (am 31.12.1860) zu deren Rektor ernannt. 1862 erschien ein Büchlein aus seiner Feder über die Entwicklung und Inhalte des nautischen Unterrichts in Elsfleth seit 1856, worin v. Freeden u.a. die Baulichkeiten des Schullokals bemängelte und für eine Verlegung der Navigationsschule nach Oldenburg eintrat, da das Leben in Elsfleth „vorwiegend schiffermäßig“ sei und allein die Hauptstadt des Großherzogtums „die größte Gewähr für leichtestes und angenehmstes Fortkommen in jeglicher Beziehung“ böte. Dagegen protestierten mehrere Elsflether Bürger in einer Druckschrift, die als Beilage zur Oldenburger Zeitung erschien. 1864 legte v. Freeden ein umfassendes nautisches Lehrbuch vor. Er war als Nachfolger des Emdener Navigationslehrers [Heinrich Carl Begemann](#) (s. dort), der 1866 in den Ruhestand ging, im Gespräch. Da er jedoch eine grundlegende Umgestaltung des hannoverschen Navigationsschulwesens zur Bedingung machte und für sich eine Position forderte, die derjenigen des Königl. Preußischen Navigationsschuldirektors gleichkam, zerschlug sich die Sache. Mit der Schaffung des Norddeutschen Bundes, dessen Verfassung 1867 in Kraft trat, ergab sich die Notwendigkeit einer umfassenden Neuordnung und Vereinheitlichung des nautischen Ausbildungswesens, an der v. Freeden einigen Anteil hatte. Als Vorsitzender des 1865 gegründeten Elsflether Reeder- und Schiffervereins „Concordia“ richtete er noch im selben Jahr eine Petition an den Bundesrat, daß die auf die jeweilige Heimatflagge beschränkte Gültigkeit der Steuermanns- und Schifferzeugnisse zu beseitigen und eine allgemeine Freizügigkeit im Interesse des gesamten Schifferstandes sei. Die Vorverhandlungen zu einer Vereinheitlichung der Regularien fanden 1868/69 in Berlin statt; als Delegierte der Seebundesstaaten waren unter anderen v. Freeden und Arthur Breusing entsandt worden. Die Vorstellungen der Küstenanrainer Hamburg, Bremen, Mecklenburg

und Oldenburg ließen sich allerdings gegen die Stimmenmehrheit Preußens nicht durchsetzen.

Durch den Tod seines Vaters und Schwiegervaters gelangte er in den Besitz eines ansehnlichen Erbes und konnte es sich leisten, 1867 um seine Entlassung nachzusuchen. Unter Einsatz erheblicher eigener Mittel gründete v. Freeden 1867 in Hamburg die Norddeutsche Seewarte. Hierbei wurde er vom Norddeutschen Bund, den Handelskammern der Hansestädte Bremen und Hamburg, sowie namhaften Reedereien unterstützt. Aufgabe der Seewarte war „die Sicherung und Abkürzung der oceanischen Seewege“, wobei nach dem Vorbild des amerikanischen Leutnants Matthew Fontaine Maury (1806–1873) die neuesten naturwissenschaftlichen, geographischen und ozeanographischen Erkenntnisse zur Routenplanung herangezogen werden sollten. Zu diesem Zweck sollten Beobachtungen planmäßig gesammelt und Schiffstagebücher, von denen der Seewarte bis 1874 insgesamt 1193 zuzugingen, systematisch ausgewertet werden. Unmittelbar nach der Gründung wurde auch ein Sturmwarndienst eingerichtet. In den sieben Jahren, die v. Freeden dem Institut vorstand, verfaßte er 850 Segelanweisungen, und rückblickend konnte er 1875 feststellen, daß die Routenberatungen den Schiffen auf der Ausreise im Mittel 7,1 Tage und auf der Heimreise 4 Tage Zeitersparnis eingebracht hatten.

1871 kam der Hydrograph und Geophysiker Georg Balthasar v. Neumayer (1826–1909) nach Hamburg zurück, der sich bereits 1865 auf der ersten, vom Obmann des Freien Deutschen Hochstifts, Otto Volger (1822–1897), initiierten Frankfurter Geographenversammlung für die Gründung eines nautisch-meteorologisch-hydrographischen Instituts eingesetzt hatte. Gemeinsam mit v. Freeden entwarf er einen Organisationsplan für die Norddeutsche Seewarte, zu deren erster, bereits bestehender Abteilung für Seefahrt eine zweite Abteilung für Meteorologie und „terrestrische Physik“ hinzukommen und das Institut unter Reichsaufsicht gestellt werden sollte. Vom Juli 1872 an trug das Institut den Namen „Deutsche Seewarte“. Die Finanzierung erwies sich jedoch als problematisch, und erst ab 1873 wurden die laufenden Kosten vom Reichstag und Bundesrat übernommen. Dies ermöglichte die Einstellung zweier Assistenten. Mit einem kritischen Artikel über eine kaiserliche Verordnung zur Vermeidung von Schiffskollisionen, der in der nautischen Zeitschrift „Hansa“ erschienen war, erregte v. Freeden 1872 sowohl in Hamburg als auch bei der Admiralität in Berlin Anstoß. Es kam hinzu, daß er – hierin seinem Bremer Kollegen Arthur Breusing nicht unähnlich – als kompetenter Navigationslehrer mit ausgedehnten Kenntnissen zwar hochgeschätzt war, aber einen schwierigen Charakter besaß, der zu anmaßendem Verhalten und Unverträglichkeit neigte. Aus diesem Grund hatte v. Freeden manchen gegen sich aufgebracht. Zu seinen Gegnern zählte insbesondere der Chef der Admiralität, Albrecht v. Stosch (1818–1896). In einer anonymen Denkschrift wurde vielfache, zum Teil sicherlich interessegeleitete Kritik an der Arbeit der Seewarte laut, denn der von v. Stosch 1872 in das Amt eines „Hydrographen der Admiralität“ eingesetzte Neumayer hatte das Material hierfür geliefert. Wilhelm v. Freeden wünschte das Institut in eine neuzuschaffende „Oberseebehörde“ des Reiches einzugliedern, die jedoch aufgrund von Partikularinteressen insbesondere der Hansestädte nicht zustandekam. Die Seewarte wurde 1874 der Admiralität unterstellt und v. Neumayer zu deren Direktor ernannt. Dadurch fühlte sich v. Freeden, dem man lediglich einen Abteilungsleiterposten angeboten hatte, brüskiert und verkaufte schließlich die Einrichtung der Seewarte sowie alle gesammelten Unterlagen für 21000 Mark an das Deutsche Reich.

Die Deutsche Seewarte nahm am 1. Februar 1875 ihre Tätigkeit als Reichsinstitut auf; Wilhelm v. Freeden siedelte zwei Jahre darauf nach Bonn über, wo er bis 1891 die Zeitschrift „Hansa“ redigierte und sich als Übersetzer englischer Reiseliteratur, wie auch zweier meteorologischer Bücher betätigte. Von 1871–76 war v. Freeden Mitglied des Reichstags; er gehörte dem linken Flügel der Nationalliberalen Partei an und vertrat in zahlreichen Reden die Interessen der Seefahrt. Für seine Beratungen des Kapitäns Carl Koldewey (1837–1908)

bei den beiden in den Jahren 1868 und 1869/70 unternommenen Nordpolarfahrten wurde eine Insel beim Franz-Josephs-Land, eine Bucht der Shannon-Insel an der Ostküste Grönlands und ein Kap auf Spitzbergen nach v. Freeden benannt. Eine 1870 in Elsfleth gebaute Brigg, deren Heckspiegel die Segelanweisungen v. Freedens versinnbildlichte, wurde auf seinen Namen getauft. Im darauffolgenden Jahr lief die Schonerbrigg „Norddeutsche Seewarte“ in Papenburg vom Stapel. Seit 1997 ist eine unterseeische Bank am antarktischen Schelf nach ihm benannt.

Wilhelm v. Freeden war in erster Ehe seit dem 19. Mai 1847 mit Amalie Sophia Dorothea Misch (26.6.1823–4.3.1859) verheiratet, die drei Söhne gebar (Ihno, 3.9.1849–18.7.1941; Hermann Wilhelm Ludwig, 26.8.1851–24.2.1926; Richard, 26.7.1853–13.10.1911). 1859 ging er eine Verbindung mit Wilhelmine Johanna Agnes (15.5.1831–21.5.1897), Tochter des oldenburgischen Hofrats und Privatgelehrten [Heinrich Ehrentraut](#) (s. dort) ein. Aus dieser Verbindung gingen vier Söhne und drei Töchter hervor: Wilhelm (6.11.1860–30.3.1929), Karl (22.4.1862–14.12.1940), Maximilian (20.6.1865–14.10.1939), Heinrich (23.9.1866–11.6.1932), Hedwig (14.8.1863–21.9.1929), Agnes (4.4.1868–25.12.1944) und Ida (29.11.1869–27.12.1871).

*Quellen:* StAA, Rep. 15, 12146, 12152; Rep. 10, 507; StA Bremen, 2-R.11.h.7.b., Nr. 6; Commerzbibliothek der Handelskammer Hamburg, Protokolle 1867; StA Hamburg, Best. 111-1 Senat, Cl. VIII No. X (Protokolle); 12537 (Cl. I Lit. T No. 9b Vol. 9b Fasc. 1); 12541 (Cl. I Lit. T No. 9b Vol. 2a Fasc. 2 Inv. 1, Fasc. 3); 12543 (Cl. I Lit. T No. 9b Vol. 9 Fasc. 4); I. I Lit. T No. 9b Vol. 15 Fasc. 2; Cl. VII Lit. C b No. 11 Vol. 15 Inv. 1; Cl. VII Lit. R f No. 11 b 2; Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe I A 1, 2; C 1–4; 132-5/4 Bevollmächtigter zum Bundesrat V 4; 132-5/2 Hanseatische Gesandtschaft in Berlin (Ältere Registratur) B 7, B 24; (Neuere Registratur) Sa 2; StA Oldenburg, Best. 131 A,1 220a; Best. 31-13-73 Nr. 27; Best. 31-15-14-44 Nr. 3 A, B, H; Best. 70, Nr. 7154, 7155.

*Werke:* Nachrichten über innere und äußere Zustände der Großherzoglichen Oldenburgischen Navigationsschule seit ihrer Reorganisation im Jahre 1856, Oldenburg 1862; Nautische Hülftafeln nebst Erläuterungen über deren Berechnung und Gebrauch [mit Teunis Köster], Oldenburg 1862; Die Praxis der Methode der kleinsten Quadrate für die Bedürfnisse der Anfänger bearbeitet, 1. Thl.: Elementare Darstellung der Methode nebst Sammlung vollständig berechneter physikalischer, meteorologischer, geodätischer und astronomischer Aufgaben, welche auf lineare und transcendente Gleichungen führen, Braunschweig 1863; Handbuch der Nautik und ihrer Hilfswissenschaften, Oldenburg 1864; Zur Abwehr [gegen die Methode der Längenbestimmung durch Differenzen von Circummeridianhöhen], in: Hansa, 1, 1864, S. 90–92, Worauf es in Betreff Einbürgerung der Methode der Längenbestimmung vermittelt Circummeridianhöhen allein noch ankommt, S. 191; Norddeutsche Seewarte, in: Hansa, 5, 1868, S. 852, 860, Aneroid- oder Quecksilber-Barometer, S. 1010–1111, 1017–1018; Die Norddeutsche Seewarte und das Nord-Deutsche Nautisch-Meteorologische Institut: Gegründet und dirigirt von W. v. Freeden, in: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, 14, 1868, S. 31–34; Jahres-Berichte der Norddeutschen Seewarte, 1, 1868/69 – 4, 1871/72; Die Seewarte und 1) das National-Einkommen, 2) der Suezkanal, 3) ihr Verhältniss zu den Navigationsschulen, Hamburg 1869; Jahres-Bericht der Norddeutschen Seewarte, 1, 1868–6, 1873; Die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt 1868, in: Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesamtgebiete der Geographie von Dr. A. Petermann, 15, 1869, S. 201–219; Ueber die wissenschaftlichen Ergebnisse der ersten deutschen Nordfahrt von 1868: Oeffentlicher Vortrag, gehalten im Verein für Kunst und Wissenschaft zu Hamburg, nebst besonderen Ausführungen des Wetterbuches und einer Karte, den gesegelten Weg der „Grönland“, und die Strömungen, Isothermen, Isametralen und Isogonen des Nordmeeres enthaltend (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 1); Nordwestdeutscher Wetterkalender nach den 10jährigen Beobachtungen auf der meteorologischen Station Elsfleth an der Weser in den Jahren 1858–67 berechnet (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 2), Hamburg 1869; Ueber die Dampferwege zwischen dem Kanal und Neuyork, nach den Journal-Auszügen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1860–1867 nebst Wind und Wetter in derselben Zeit (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 3), Hamburg 1870; Ueber den Westindischen Orkan, in: Hansa, 7, 1870, S. 2–6; The scientific results of the first German North Polar Expedition, Washington 1871; Entwurf eines Organisationsplanes für das nautisch-meteorologische und hydrographische Institut, die Deutsche Seewarte. Auf der Basis der bereits in Hamburg bestehenden Norddeutschen Seewarte, I. Abtheilung: Für Seefahrt, Berlin 1871 [mit Georg v. Neumayer]; Der holländische Härings- und Frischfischfang, Emden 1871 [Denkschrift der Hochseefischerei-Enquête-Kommission in Emden; mit Carl Dantziger und P. v. Rensen]; Die Normalwege der Hamburger Dampfer zwischen dem Kanal und New York, nach den Journal-Auszügen derselben in den Jahren 1860–1869 (= Mittheilungen aus der Norddeutschen Seewarte, H. 4), Hamburg 1872; Zur Erläuterung des Straßenrechts auf See, Hamburg 1872; Die Erläuterungen zum Strassen-

recht auf See, in: Hansa, 9, 1872, S. 111–13; Deutsche Schiffstypen, in: Hansa, 11, 1874, S. 57–63; Reise- und Jagdbilder aus Afrika: Nach den neuesten Reiseschilderungen zusammengestellt, Leipzig 1888.

*Übersetzungen:* Robert H. S c o t t, Elementare Meteorologie (= Internationale wissenschaftliche Bibliothek, 61), Leipzig 1884; Barometerbuch zum Gebrauch der Seeleute: Nach der neuesten Ausgabe des „Barometer Manual for the use of seamen“ des Meteorological Office zu London, Oldenburg 1885; Harry Hamilton J o h n s t o n, Der Kilima-Ndjaro: Forschungsreise im östlichen Aequatorial-Afrika. Nebst einer Schilderung der naturgeschichtlichen und kommerziellen Verhältnisse, sowie der Sprachen des Kilima-Ndjaro-Gebietes, Leipzig 1886; d e r s., Der Kongo, Reise von seiner Mündung bis Bolobo, nebst einer Schilderung der klimatischen, naturgeschichtlichen und ethnographischen Verhältnisse des westlichen Kongogebietes, Leipzig 1884; Joseph T h o m s o n, Durch Massai-Land: Forschungsreise in Ostafrika zu den Schneebergen und wilden Stämmen zwischen dem Kilima-Ndjaro und Victoria-Njansa in den Jahren 1883 und 1884, Leipzig 1885; Thomas G r a y, Bemerkungen über das Strassenrecht auf See für Kapitaine, Steuerleute und Matrosen der Handelsmarine, Oldenburg o. J. [1885]; Guillermo Antonio F a r i n i, Durch die Kalahari-Wüste: Streif- und Jagdzüge nach dem Ngami-See in Südafrika, Leipzig 1886.

*Literatur:* DBA I–III; NDB 5, S. 388 [Walter H a n s e n]; Biographisches Handbuch zur Geschichte des Landes Oldenburg, S. 204 f. [Hans F r i e d l]; Wilhelm von Freeden, in: Hansa, 31, 1894, S. 27 f.; Heinrich v. F r e e d e n, Wer war der Gründer der Seewarte?, in: Hansa, 48, 1911, S. 788–789; Johannes G e o r g i, Die Norddeutsche Seewarte: Beitrag zur Geschichte der Deutschen Seewarte, in: Der Seewart: Nautische Zeitschrift der Deutschen Seewarte, 8, 1939, S. 179–188; Ernst R ö m e r, Wilhelm von Freeden zur Wiederkehr seines fünfzigsten Todestages, in: Der Seewart: Nautische Zeitschrift der Deutschen Seewarte, 12, 1943, S. 81–87 (Portr.); Walter H o r n, Wilhelm von Freeden: Zur Eröffnung der Norddeutschen Seewarte vor 100 Jahren. Als Manuskript gedruckt, Hamburg 1968; d e r s., Die Anfänge der Deutschen Seewarte: Zur 150. Wiederkehr des Geburtstages von Wilhelm Ihno Adolf v. Freeden, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte, 58, 1972, S. 45–82; Heinrich W a l l e, Rahsegler in Deutschland: Von der Seewarte zur Gorch Fock (= Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, 17), Bochum 2009, S. 191–258 [Druckfassung der Diss. Der Einfluß meteorologischer Navigation auf die Entwicklung der deutschen transozeanischen Segelschiffahrt von 1868 bis 1914, Bonn 1979]; Ulrich S c h a e f e r, Das Porträt: Wilhelm v. Freeden, in: Schiff und Zeit, 26, 1987, S. 51–56 (Portr.); Günter H e i s e, Wilhelm von Freeden und die Norddeutsche Seewarte, in: d e r s. (Hrsg.), Schifffahrt und Meer: 125 Jahre maritime Dienste in Deutschland, Herford 1993, S. 15–18; Peter-Michael P a w l i k, Von der Weser in die Welt: Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Hunte und ihrer Bauwerften 1790 bis 1926, Bremen 2003, Band 2, S. 256 f.; Dirk S i e g, Die Ära Stosch: Die Marine im Spannungsfeld der deutschen Politik 1872 bis 1883 (= Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Hrsg. Jens Graul, Jörg Hillmann und Stephan Huck, 11), Bochum 2005, S. 379–388, 391 f.

Porträt: s. unter „Literatur“.

Günther Oestmann