

Walfang und Walfänger von der Unterweser (Teil 1) „Ledig“ oder „Reicher Segen“

"Anno 1669, den 8ten Maii, wurde in dem Munde der Leeß- um oben dem Fegesack gefangen ein großer Finfisch, 29 Fuß lang und zimlich dicke, so mit einer Kugel durchschossen, folgendes todtgeschlagen wurde. Er wurde in einer Praam nacher Bremen geführt, von seinem Speck einige Tonnen Trahn gebrandt, die Knochen aber zierlich wieder zusammengefüget und oben aufs Rahthaus an einer Stangen gehangen, woselbst er nach dem Leben eigentlich abgemahlet, zu sehen an die Wand", so Peter Koster in seiner 'Chronik der Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt Bremen (1600-1700)'. Das Skelett blieb bis 1815 im Rathaus, das Gemälde des Wals hängt heute noch da. In der Regel machten es die Wale den Bewohnern des Unterweserraums allerdings nicht so einfach und kamen bis kurz vor die Stadttore geschwommen. Im Gegenteil: Man musste diese Tiere auf abenteuerlichen und gefährlichen Fahrten in weit entfernten Fanggebieten heimsuchen.

Geschichte des kommerziellen Walfangs

Der Walfang wird in der Wirtschafts- und Seefahrtsgeschichte Bremens und des Unterweserraums mit besonderem Stolz erinnert. Dabei begann die Geschichte des modernen 'kommerziellen Walfangs', also eines Walfangs zu gewerblichen und später industriellen Zwecken in der Frühen Neuzeit und war wesentlich mit dem Aufstieg der Niederlande im 17. Jahrhundert zur Welthandelsmacht Nummer eins verbunden. Tatsächlich war die Expansion des Walfangs in dieser Zeit eng mit der stürmischen Urbanisierung der Niederlande und generell dem Aufschwung der Städte in anderen westeuropäischen Regionen verknüpft. Wohlstand und Bevölkerungszahl in den Städten nahmen zu, damit auch der Bedarf an Öl, Fett und Fischbein.

Aus dem Walspeck wurde in erster Linie der höchst begehrte Tran gewonnen, ein Öl, das von der Mitte des 17. bis weit in das 19. Jahrhundert den Brennstoff der Lampen bildete. Zu-



Abb. 1: Ölgemälde Großes Walbild von Franz Wulfhagen (1624–1670) aus dem Jahr 1669, heute in der Oberen Halle des Bremer Rathauses

dem wurde das Fett des Walspecks in den Gerbereien gebraucht, um das Leder weich und geschmeidig zu machen. Nicht zuletzt war der Tran wichtiger Rohstoff für das sich entwickelnde Seifensiedereigewerbe. Die Barten, d. h. das wertvolle Fischbein des Oberkiefers des Grönländischen Wals wurde zur Produktion von allerlei Gegenständen des täglichen Bedarfs gebraucht, zur Herstellung von Besteck-Griffen, Spazierstöcken, Knöpfen, Kämmen, ab Ende des 17. Jahrhunderts auch für Regenschirme, Korsetts und Reifröcke. Außerdem schloss der Walfang zu jeder Zeit auch die Jagd auf Robben ein, die wegen ihrer Felle sowie der Zähne, des Fetts und der Knochen gefragte Handelsartikel waren, aber auch Eisbären

wurden gejagt. All dies machte den Walfang für Kaufleute und Reeder über Jahrhunderte sehr lukrativ.

So schlossen sich 1614 kapitalkräftige Kaufleute aus Amsterdam und anderen holländischen Städten zur sog. 'Noordschen Compagnie' zusammen. Diese Gesellschaft betrieb Walfang im arktischen Eismeer vor den Küsten Novaja Semljas und Spitzbergens, der Jan Mayen Insel und Grönlands bis zur Davis Straße. In den 1660er Jahren erlebte der niederländische Walfang seine Blütezeit: Bis zu 250 Schiffe sollen jährlich auf die Jagd nach Walen aber auch Robben nach 'Grönland' (gemeint war damit das gesamte arktischen Gewässer) gesegelt sein.

Doch Mitte des 18. Jahrhunderts veränderte sich die Situation des Gewerbes erheblich. Zwar beherrschten die Niederlande nach wie vor den Walfang, doch waren die Fangergebnisse stark zurückgegangen, da die Fortpflanzungsrate der Tiere mit den systematisch durchgeführten Jagden nicht mithielt. Zudem waren die niederländischen Schiffe in der Arktis nicht mehr unter sich, wie eine Statistik aus dem Jahre 1744 zeigt. In diesem Jahr fingen die Holländer 662 'Walfische', Walfänger aus dem dänischen Altona 20, aus Hamburg 45, aus Bremen 18 und aus Emden 8 (insgesamt: 753). Die nach der französischen Revolution von 1789 ausbrechenden Kriege und die Besetzung der Niederlande durch Frankreich 1795 brachten dann den holländischen Walfang faktisch zum Erliegen. Nach 1815 gelang es den Niederlanden nicht mehr, diesen einstmals so wichtigen Gewerbebezweig wieder richtig zum Leben zu erwecken.

Grönlandfahrer von Bremen und der Unterweser

Im Laufe seiner Geschichte durchlief der bremische Walfang verschiedene Phasen und war durch ein stetes Auf- und Ab geprägt. Die Walfängerei der Hansestadt an der Weser begann nachweislich 1653. Im Jahr 1656 wurde dann von Bremer Kaufleuten eine erste und 1675 eine zweite 'Grönländische Compagnie' gegründet, die noch im selben Jahr mit sechs Fangschiffen auf Jagd ging. Für das 17. Jahrhundert ist der Bremer Walfang besonders in Koster's 'Chronik der Freien Hansestadt' sehr gut dokumentiert. So berichtete er für das Jahr 1688:

"Gleich wie auch in vorigen Jahren der Walfischfang nicht allzu glücklich für dieser Stadt Kaufleuten gewesen, also ist es auch diß Jahr nicht zum Besten ausgefallen. 6 Schiffe würden von unterschiedlichen Kaufleuten dahingesant. Am 10. Augusti kam der erste glücklich zu Hause, hatte von drei Fischen 170 Fässer Speck, woraus gebrandt 324 Tonnen reinen Trahn, wovon die Tonne à 15 Reichsthaler verkauft, thut Reichsthaler 4680; ... Aber das 2te und 3te hatte nichts gefangen, das vierthe hatte 2 Fische, das 5te und 6te, welches allein bis Septembris außen blieben, hatten auch beyde nichts gefangen kamen also 4 Schiffe ledig zu Hause."

1692 stellte sich die Situation weitaus besser dar: "Es seyn kurtz nach Ostern 7 Schiffe von hier auf Walfischfangst nacher Grönland gefahren, wovon das erste am 11. Julii und also frühzeitig zu Hause kam mit 8 Fischen welche innerhalb 24 Stunden gefangen waren. Diese sind samt den Baaren (id est Fischbein) auf zwanzigtausend Reichsthaler geschätzt"

Risiko und Gewinnspannen des Walfangs werden hier sehr deutlich. Kamen die Schiffe 'ledig', also ohne Fang nach Hause, war das investierte Kapital verloren. Dagegen galt, dass in Abhängigkeit von schwankenden Tranpreisen Kaufleute und Reeder, deren Schiffe mit einem 'reichen Segen' zurückkehrten, also einen guten Fang gemacht hatten, ein Vermögen verdienen konnten.

Zwischen 1696 und 1725 erlebte der Walfang der Hansestadt seinen größten Aufschwung und hatte 1723 bis 1725 seinen Höhepunkt, als durchschnittlich 25 Schiffe ausgesendet wurden. Nach einem durch den Siebenjährigen Krieg (1756-1763) sowie allgemeine wirtschaftliche Stagnationserscheinungen bedingtem Niedergang des Walfangs - jährlich liefen nach 1764 nur noch vier Schiffe aus, die etwa zehn Wale pro Jahr in der Arktis erlegten - erlebte die Grönlandfahrt um die Jahrhundertwende noch einmal eine gute Zeit. 1787 wurde von

Grönlandfahreei wieder auf. Zu den Aktionären der Gesellschaft gehörten u.a. der Kötner und Kapitän Hinrich Hashagen aus Leuchtenburg (schon sein Vater Johann Hashagen war Kötner und Commandeur eines Grönlandfahrers gewesen), die Bauleute Berend Beckmann und Johannes Ficken aus Löhnhorst, Claus Lamken aus Holthorst und Hinrich Krudop aus Marßel. Initiator und wichtigster Finanzier der Gesellschaft war Nicolaus Wilkens, Tabakkaufmann und -fabrikant in Bremen und Burgdamm.

Die 'Hannover' wurde 1837 abgewrackt und im selben Jahr durch einen Neubau gleichen Namens ersetzt. Gebaut wurde sie von Johann Lange in Grohn, der auch Teilhaber der 'Grönland - Walfischerey-Gesellschaft' war und der zudem in den 1840er Jahren noch zwei andere Grönlandfahrer bereederte, die unter hannoverscher Flagge fuhren. Interessanterweise beteiligten sich ab den 1820er Jahren erstmals auch olden-



Abb. 2: Schematische Darstellung der Walrangewinnung in einer Tranbrennerei im 18. Jahrhundert. J.B. Homann(?) - *Abbildliche Geschichte der See-Thiere, Balearum Walfische* von J.B. Homann. Nürnberg, ca. 1790

hannoverschen Untertanen und Kaufleuten aus Bremen eine 'Grönländische Compagnie' gegründet, die mit zwei Schiffen ('Georg der Dritte', 'Königin Charlotte') unter hannoverscher Flagge viele Jahre auf Fangreise gingen. Damit beteiligte sich Hannover erstmals am Walfang von der Unterweser. 1799 liefen dann sogar acht Bremer Schiffe aus. Die napoleonischen Kriege (und die damit verbundenen Blockaden der Seeschiffahrt von der Weser) führten jedoch letztlich erneut zu einem dramatischen Absturz des Walfangs und 1810 fand die Grönlandfahreei von Bremen und der Unterweser schließlich ein vorläufiges Ende.

Nach dem Ende der napoleonischen Kriege wurde die Grönlandfahrt zwar wieder aufgenommen, doch wurden dafür an der Unterweser nur noch wenige Schiffe ausgerüstet. Das rücksichtslose Jagen in den arktischen Gewässern hatte zu einem so starken Rückgang des Walbestands geführt, dass der Walfang hier zunehmend schwieriger und unergiebig, damit auch unrentabler wurde. Tatsächlich wurde nun vor allem Jagd auf Robben gemacht. Zunächst gingen von 1817 bis 1826 insgesamt mehr als ein Dutzend Bremer Schiffe nach Grönland. Darüber hinaus nahm die 1824 in dem zum Kirchspiel Lesum gehörenden Burgdamm gegründete 'Grönland-Walfischerey-Gesellschaft' mit dem Schiff 'Hannover' (das vorher als '**Walfisch**' unter Bremer Flagge fuhr) die hannoversche

burgische, in Brake, Berne und Elsfleth ansässige Kompanien am arktischen Walfang. In den 1840er Jahren kam es dann zu weiteren Fangfahrten durch bremische Schiffe, u.a. durch solche der 1843 in Vegesack gegründeten 'Grönland Fischerei Gesellschaft', die sich allerdings 1848 schon wieder auflöste. Danach siechte die Grönlandfahreei von der Unterweser mehr und mehr dahin. 1872 stellte mit der Bremer 'Hudson' das letzte Schiff von der Unterweser den Walfang im Nordpolarmeer ein.

Walfang in der Südsee

Tatsächlich hatte sich der internationale Walfang nach 1800 zunehmend in ertragreiche Fanggebiete in der Südsee verlagert, wie alle Gewässer außerhalb des 'grönländischen' Fanggebiets genannt wurden. D. h. der Walfang wurde nun besonders vor der nordamerikanischen Ostküste (Neuengland) und im Pazifik, nämlich vor der südamerikanischen Westküste sowie in den Gewässern Neuseelands und Australiens und zudem vor der japanischen Küste bis in das Ochotskische Meer (einem subarktischen Randmeer des Pazifischen Ozeans) betrieben. Als Walfangnation Nummer Eins lösten die USA in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Niederlande ab, 1846 umfasste die US Walfangflotte 735 Schiffe.

In dieser Zeit entwickelte sich Bremen zum wichtigsten konti-

mentaleuropäischen Handelspartner der USA und zum bedeutendsten europäischen Markt für den sog. Südseetran. Tatsächlich wurde nach 1830 fast ebenso viel Südseetran in die Hansestadt an der Weser eingeführt wie nach Hamburg, Ant-



Abb. 3: Europa I (Südsee Walfangschiff der Firma D. H. Wätjen & Co.) (1845, Öl, Carl Justus Harmen Fedeler)

werpen und Rotterdam zusammen, wobei die USA als Lieferant dieses Produktes dominierten. Zu den wichtigsten Bremer Kaufmannsreedern, die in diesen Jahren Tran aus den USA importierten, zählten Gloystein & Gevekoht, H. H. Meier & Co sowie D. H. Wätjen & Co. Dabei war dieser Import nicht selten mit dem Export von Auswanderern verknüpft. D. h. die Schiffe segelten, nachdem sie ihre Passagiere in New York abgesetzt hatten, auf der Rückfahrt von dort nach New Bedford und Boston (Neuengland), wo sie den Tran luden und dann zurück nach Bremen.

Für etliche Geschäftsleute an der Unterweser schien der Südseewalfang so attraktiv, dass sie sich ebenfalls daran beteiligten und eigene Schiffe ausrüsteten. So wurde in der Hansestadt 1842 die 'Südsee-Fischerei-Compagnie' ins Leben gerufen, die mit der 'Bremen' und dem 'Patriot' zwei Schiffe bereederte. Die Aktien durften ausschließlich von Bremer Staatsbürgern erworben werden, die Aktionäre entstammten durchweg dem kleineren Gewerbe und der Handwerker-schaft. 1849 stellte diese Kompanie ihre Aktivitäten ein. Schon 1845 war eine zweite Gesellschaft in der Hansestadt gegründet worden, der 'Südsee-Verein zu Bremen', zu dessen Aktionären eine Vielzahl von bremischen Kaufleuten zählte. Es wurden 75 Aktien zu 2000 Taler ausgegeben und damit drei Schiffe ('Otaheide', 'Hansa', 'Johann Smidt') finanziert, die bis 1855 auf Walfang gingen. Nicht nur in Bremen, auch im Hannoverschen wurde eine Gesellschaft zum Südseewalfang gegründet, nämlich 1843 die 'Hannoversche Südsee - Fischerei-Compagnie' im Kirchspiel Lesum. 60 Aktien a 1000 Taler wurden ausgegeben, 33 Aktionäre waren Hannoveraner, 27 waren Auswärtige, stammten also zumeist aus Bremen. Direktor der Kompanie war der wohlhabende Bremer Wein-kaufmann Carl Bartholomeus Ulrich, der auch einen Wohnsitz in Vorburgdamm hatte. Das von Gesellschaft bereederte Vollschiff 'Kronprinzessin von Hannover' ging allerdings nur auf eine, sehr erfolgreiche Fangreise (1844-1846), bevor es im November 1849 unterging.

Den größten Anteil an der Südseewalfangflotte der Unterweser stellten nicht diese Kompanien, sondern große bremische Überseehandelshäuser, darunter solche, die auch Tran aus den USA importierten. So war der erste Südseewalfänger, der von der Weser auf große Fahrt ging, die 'Virginia' von Gloystein & Gevekoht. Sie lief 1836 aus und kehrte im August 1838

mit sehr reichem 'Segen' zurück, mit 2 800 Fässern Tran von 55 erlegten Walen sowie 20 000 Pfund Barten. Auf dem Höhepunkt der Südseewalfischerei von der Unterweser wurde 1844 ein hannoversches Schiff und neun bremische Schiffe gezählt, darunter Walfänger von H. H. Meier & Co., C. A. Heinen & Co. und D. H. Wätjen & Co. 1859 stieg dann noch die oldenburgische Aktiengesellschaft 'Visurgis' mit fünf Walfängern in das Südseegeschäft ein.

Dabei ist der Südseewalfang von D. H. Wätjen & Co besonders gut dokumentiert. So wurden von dem Unternehmen von 1840 bis 1862 mit vier Schiffen insgesamt zehn Fangreisen unternommen. Dauerten die Grönlandfahrten fünf bis sieben Monate kamen die Südseesegler erst nach zwei bis vier Jahren von ihren Fanggebieten im Pazifischen Ozean zurück. Bei diesen langen Reisen spielte die Inselgruppe von Hawaii eine äußerst wichtige Rolle, war der Stützpunkt der Walfänger. Hier fand die Verproviantierung der Schiffe statt, hier gab es Süßwasser, Früchte, Schweine, Gemüse und Prostituierte und hier wurden die Fangergebnisse zunehmend auch umgeschlagen. Statt mit Tran und Fischbein heimzusegeln wurde die Fracht u. a. in Zusammenarbeit mit der in Honolulu ansässigen bremischen Überseefirma Melchers & Co auf Handelsschiffe umgeladen, die die Ladung nach Hause brachten. So konnten die Walschiffe ihre Fangjagden ununterbrochen fortsetzen.

1851 lief die 'Republik' von D. H. Wätjen & Co. zu ihrer zweiten Walfang-Kreuzfahrt aus, im Mai 1855 kehrte sie zurück. Die Reise war ein voller Erfolg, die Fangergebnisse hatten einen Gesamtwert von 120 000 Talern. Nachdem das Schiff im September 1858 zum vierten Mal von der Unterweser in See gestochen war, unternahm die 'Republik' monatelange Fangfahrten in neuseeländischen Gewässern, dem Japanischen sowie dem Ochotskischen Meer und bis in die Arktische See. Die Ausbeute von 2 200 Tonnen Walöl entsprach allerdings keineswegs den Erwartungen. Im Juni 1862 war die 'Republik' wieder in der Heimat und damit war auch die letzte bremische Südseewalfahrt beendet.

Die Ursachen für das Ende des Walfangs von der Unterweser im 19. Jahrhundert waren vielfältiger Natur, zwei dabei von besonderer Bedeutung: Zum einen erforderte das Gewerbe hohe Investitionen – für die Südseefahrt doppelt so hoch wie die für die Grönlandfahrt, und das gegen die übermächtige amerikanische Konkurrenz! Bremen gelang es zu keiner Zeit, sich von amerikanischen Tran-Importen unabhängig zu machen. Zum anderen setzte um 1860/1870 die rasche Verbreitung des Petroleums ein, das zunehmend als Brennstoff für Beleuchtungen genutzt wurde. Damit verlor die Gewinnung des Trans, der wichtigste Antrieb für den Walfang, seine Bedeutung und das Gewerbe insgesamt ganz entscheidend an Lukrativität.

HORST RÖßLER, März 2018

Schriftliche Fassung eines Vortrags beim Heimatverein Lesum

Literatur:

Richard Ellis, Mensch und Wal, München 1993

Friedrich Kühlken, Zwischen Niederweser und Unterelbe, Bremen 1965

Robert Lamken, Geschichtliches aus Grohn und Bremen-Nord, Bremen 1989

Horst Rößler, 'Ledig' oder 'Reicher Segen' – Grönlandwalfang von der Unterweser, in: Hartmut Roder, Hg., Faszination Wale. Von Menschen und Walen, TenDenZen 2015, Übersee-Museum Bremen 2015

Hans-Nicolaus Schumann, Chronik des Walfangs von der Weser 1653-1872. Walfang vor Grönland und im Pazifischen Ozean, Lemwerder 2014

Walfang und Walfänger von der Unterweser (1653 – 1872) Teil 2 „Ledig“ oder „Reicher Segen“

Schiffe und Besatzungen

In den Hochzeiten der Bremer Grönlandfahrt in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts nutzten die bremischen Reeder überwiegend Schiffe, die von Schiffbauplätzen an der Ostsee und aus den Niederlanden stammten. Mit Beginn des stark expandierenden Gewerbes hatten die Niederländer ein Schiff entwickelt, das sich besonders gut für den Walfang eignete, die 'Fluite', ein als Bark wie auch als Vollschiff getakelter Dreimaster. Die 'Fluite' war besonders als Küstensegler geeignet, doch als sich die Wale im Laufe der Zeit immer mehr in das offene Gewässer zurückzogen, wurden die Schiffe mit verstärkten Spanten sowie doppelten Planken, später auch eisernen Platten versehen, um so in den Gefahren des Eismees bestehen zu können. Ein solcher Walfänger besaß eine Tragfähigkeit von 100 bis 150 Last (1 Last = 3 000 kg), führte je nach Größe vier bis acht Schaluppen (kleine Fangboote) mit sich und hatte 40 bis 60 Mann Besatzung. Eines der wenigen in Bremen gebauten Schiffe, das zwischen 1712 und 1750 auf Grönlandfahrt ging, war die von Ocke Martens auf dem Teerhof gezimmerte 'Jungfrau Maria'. Der Aufschwung des bremischen Handels um die Jahrhundertwende und insbesondere die starke Expansion des überseeischen Geschäfts mit den USA nach 1830 führten allerdings auch zu einem beachtlichen Aufschwung des Segelschiffbaus in Vegesack, Bremerhaven und kleineren hannoverschen und oldenburgischen Unterweserorten.

Wichtiger wurde der Bau von Südseefahrern. Vorbild waren nun nicht mehr niederländische Schiffe, sondern die amerikanischen Walfänger, die jetzt die Fanggründe beherrschten. So erbaute Hermann Friedrich Ulrich, ein Bruder von Carl Bartholomeus Ulrich, auf seiner Werft in Fähr (im Amt Blumenthal) 1843 die 'Kronprinzessin von Hannover', ein 'großes, schönes in Amerikanischem Stil gebautes Schiff', wie die 'Hannoversche Zeitung' anlässlich des Stapellaufs zu berichten wusste. Auch der größte Pionier des Schiffbaus an der Unterweser, Johann Lange (Vegesack, Grohn), war im Bau von Walfängern engagiert. Nachdem er 1837 den 220 Last tragenden Grönlandfahrer 'Hannover' auf Stapel gelegt hatte, baute er u.a. 1839 die 'Europa I' (300 Last), die von D. H. Wätjen & Co. ab 1842 auf den Südseewalfang geschickt wurde.

An Bord der Grönlandfahrer und Südseefahrer herrschte strengste Disziplin, die Besatzung war entsprechend den jeweils auszuführenden Tätigkeiten klar hierarchisiert. An der Spitze stand der Kapitän, auf den Grönlandwalfängern als Kommandeur bezeichnet, gefolgt von Steuermann, Harpunierern und Speckschneidern, Zimmermann, Küper und Koch sowie der übrigen Mannschaft – Matrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Den unterschiedlichen Aufgabenbereichen wiederum entsprach ein unterschiedlicher Verdienst, wobei der Kapitän mit Abstand am besten abschnitt, während der Lohn der Matrosen eher bescheiden ausfiel. Bei der Entlohnung wurde zwischen sog. 'Partfahrern' und 'Monatsgästen' unterschieden, d. h. Kapitäne, Steuerleute etc. erhielten ein festes Handgeld und waren ansonsten anteilig am Gesamtgewinn beteiligt, während die einfachen Matrosen einen festen Monatslohn bezogen und nur einen ganz geringfügigen Anteil am Fang erhielten. Diese Mischform der Entlohnung war von den Niederländern übernommen worden und wurde auf den Walfangschiffen bis in das 19. Jahrhundert praktiziert.

Die große Mehrheit der Mannschaften und Kommandeure der bremischen Walfänger, die nach Grönland aufbrachen, rekrutierte sich einerseits aus den Unterschichten Bremens und Vegesacks sowie insbesondere aus kleinbäuerlichen Schichten verschiedener bremischer Dörfer links der Lesum. Kötner und Brinksitzer der bremischen Dörfer Nieder- und Mittelsbüren oder auch Lesumbrok fanden über Generationen ihren Erwerb wesentlich auf bremischen Walfängern. Andererseits kamen sehr viele auf diesen Schiffen aus hannoverschen Ortschaften rechts der Lesum, vor allem aus dem Kirchspiel Lesum (zu dem Lesumbrok bis 1820 gehörte), so aus Lesum, Platjenwerbe und St. Magnus, aber auch aus (Neu) Schönebeck, Leuchtenburg, Grohn oder Aumund. Darüber hinaus fanden traditionell auch viele Kleinbauern und Kleinstellenbesitzer aus dem Oldenburgischen, vor allem aus Altenesch sowie aus Ganderkesee noch bis in das 19. Jahrhundert Beschäftigung auf bremischen Grönlandfahrern. Nach einer statistischen Erhebung aus dem Jahr 1824 wurden die sechs bremischen Grönlandfahrer von sechs bremischen Kapitänen geführt. Von den insgesamt 371 Seeleuten waren 120 Bremer, 209 Hannoveraner, 38 Oldenburger und 4 sonstige Auswärtige.



Sozialwerk

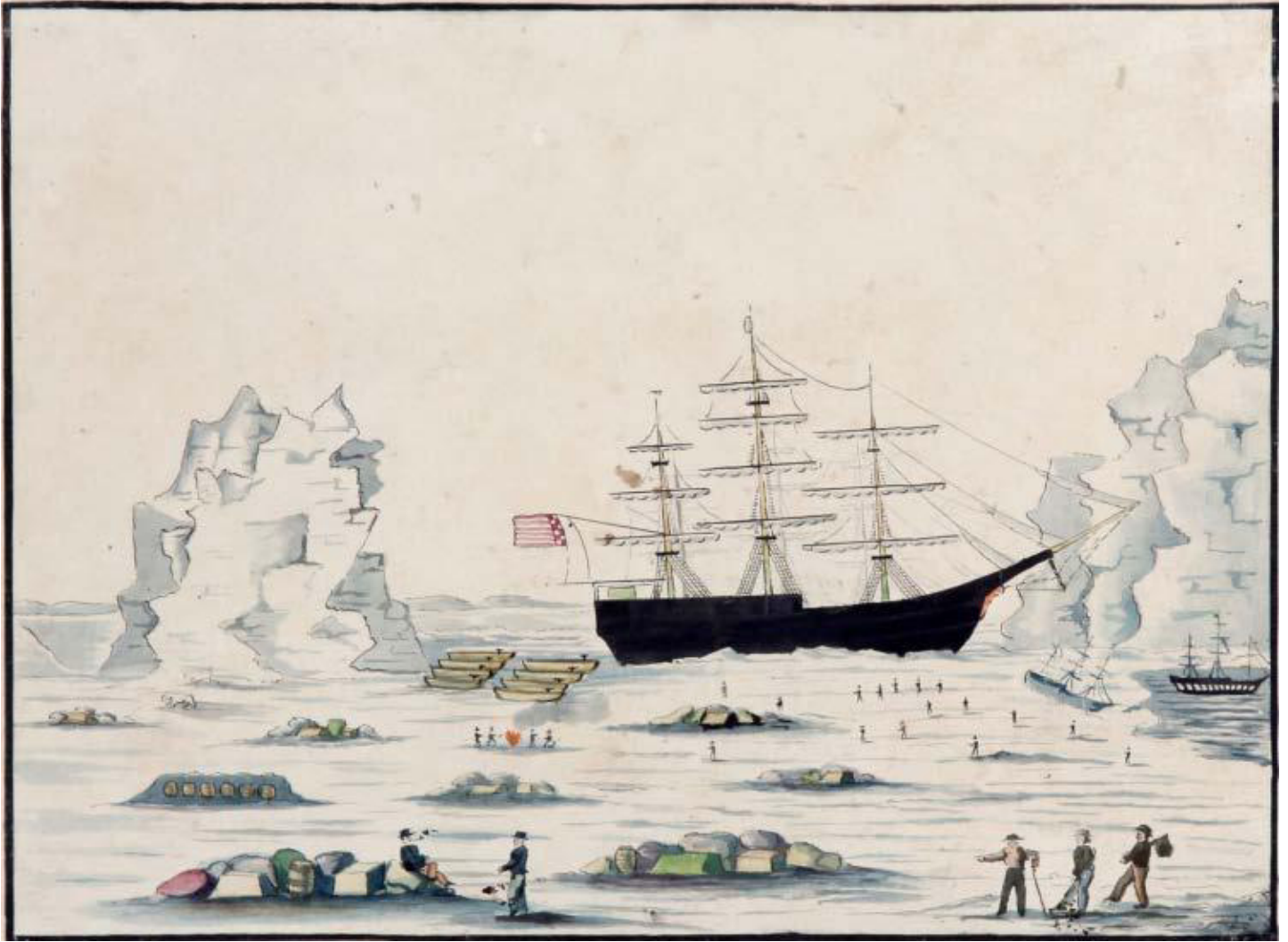
Gut betreut aktiv bleiben!

- Ambulanter Betreuungsdienst
- Service-Wohnen
- Tagespflege
- Stationäre Pflege

An 5 Bremer Standorten

Wir helfen Menschen.

www.sozialwerk-bremen.de ☎ 0421-64 90 00



Walfänger "Hudson" im Packeis 1862 (gemalt vom Schiffsarzt der "Hudson") Original im Focke-Museum, Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, Quelle: Freundlicherweise zur Verfügung gestellt vom Focke-Museum

Seefahrer aus dem Kirchspiel Lesum finden sich schon auf den ersten Schiffen, die nach dem Ende der napoleonischen Kriege den Walfang wieder aufnahmen. Auf der von dem Bremer Handlungshaus Mohr und Sohn bereederten 'Noord Stern' stammte 1823 sogar die Mehrheit der 46 Mann starken Besatzung, nämlich 26 Seeleute aus dem Kirchspiel Lesum. Kommandeur des Schiffes war der Kötner und Seefahrer Luer Jachens aus Leuchtenburg, dazu kamen weitere zehn Seeleute aus Leuchtenburg, fünf aus Lesum, der Rest aus Schönebeck, Platjenwerbe und Grohn, Lesumstotel, St. Magnus und Aumund.

Eine besondere Bedeutung erlangte der 1825 geborene Martin Brummerhop aus Platjenwerbe. Während sein Bruder Johann Christian Brummerhop jahrelang auf Amerikafahrt ging, übernahm Martin Brummerhop 1851 als Kommandeur die Galiot 'Pauline', die von der in Berne beheimateten 'Stedinger Company' seit 1843 auf Walfang und Robbensschlag nach Grönland geschickt wurde. Mit diesem Schiff unternahm Martin Brummerhop sechs Fangfahrten, bevor er 1857 als Kommandeur der 'August' eingesetzt wurde, einer Bark, die 1844 ebenfalls von dieser oldenburgischen Gesellschaft als Walfänger in Dienst gestellt worden war. Mit diesem Schiff fuhr er nur einmal nach Grönland. 1858 wechselte er dann als Kommandeur auf das von dem Bremer Handelshaus Bartholomäus Grovermann & Sohn bereederte Vollschiff 'Hudson'. Es war 1840 in New York gebaut worden und unternahm 1858 seine

erste Grönlandfahrt. Brummerhop ließ sich zu diesem Zeitpunkt in Vegesack nieder und erwarb das bremische Bürgerrecht, das benötigt wurde, um einen bremischen Grönlandfahrer zu führen.

Auf den unter dem Kommando von Martin Brummerhop durchgeführten Reisen der 'Hudson' fand sich eine ganze Reihe von Grönlandfahrern, die wie der Kommandeur aus dem Kirchspiel Lesum stammten. Besonders gut dokumentiert ist die Fahrt der Hudson aus dem Jahr 1862. Laut Heuerliste waren u. a. an Bord: der aus Platjenwerbe gebürtige Steuermann Diedrich Brummerhoop, der seinen Wohnsitz in Schönebeck hatte; der Schiffszimmermann Diedrich Christoffers aus Platjenwerbe, der schon auf der 'Pauline' unter Brummerhop nach Grönland gefahren war, bevor er von 1859 bis 1862 insgesamt vier Fahrten auf der 'Hudson' unternahm; der Erste Küper Wilhelm Wagner aus Grohn sowie der Matrose und Schmied Georg von Bremen aus Schönebeck; der aus St. Magnus stammende Matrose Claus Bohlmann und sein Bruder, der Zweite Zimmermann Johann Hinrich Bohlmann.

Nach 13 Jahren als Kommandeur auf einem Walfänger wechselte Martin Brummerhop in den 1860er Jahren letztlich zur Handelsschiffahrt und ging von Bremen aus auf Nordamerikafahrt. 1874 wanderte er mit seiner Familie in die Vereinigten Staaten aus, wo er im New Yorker Hafen eine Lagerhausgesellschaft betrieb. Das Kommando der 'Hudson' übernahm 1865

Johann Hinrich Meyer aus Lesumbrok, dessen Vater und Onkel schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts Kapitäne von Bremer Grönlandfahrern gewesen waren und der selbst zuvor Kommandeur der 'Weser' war, einem Grönlandfahrer des Handelshauses Hinrich Schröder Friedrichs Sohn. Auch unter Westermeyer heuerten immer wieder Seefahrer aus dem Kirchspiel Lesum an. Allerdings stammte auf den letzten Reisen der 'Hudson' wie der Bremer Grönlandfahrt überhaupt nur noch eine Minderheit aus Orten im Unterweserraum darunter Franz Grote aus Grohn (früher Lesumbrok), der von 1865 bis 1872 als Erster Zimmermann und Harpunier achtmal hintereinander in das arktische Eismeer aufbrach und dabei auch die letzte Reise der 'Hudson' mitmachte.

Im 19. Jahrhundert, als die Grönlandfahreei mehr und mehr durch Fangfahrten in die Südsee abgelöst wurde, änderte sich auch die Besetzung des Schiffspersonals. 1844 wurden insgesamt 331 Mann auf neun Bremer Südseefangschiffen registriert. Zwei Drittel davon stammten aus 'Staaten des Deutschen Bundes', allein die Hälfte waren Hannoveraner und Oldenburger. Auch Bremer spielten nach wie vor eine große Rolle. Neu war jedoch ein beachtlicher Anteil von nordamerikanischen Seeleuten, die schon viele Jahre in der Südseefahrt Erfahrung gesammelt hatten. Die Südseefahrer von der Unterweser sollten von den Amerikanern lernen und diese später letztlich ersetzen. Unter den Seefahrern aus dem Kirchspiel Lesum, die auf Walfang fuhren, heuerten nur relativ wenige auf Südseefahrern an. Die meisten davon fanden sich auf dem Vollschiff 'Alexander Barclay' des Handelshauses C. A. Heineken & Co. und kamen u. a. aus Burgdamm und Leuchtenburg, Schönebeck und Neu-Schönebeck sowie vor allem aus Platjenwerbe. Zu diesen zählten auch die Gebrüder Diedrich und Lüder Brummerhop, Vettern von Kommandeur Martin Brummerhop, die 1858 auf dem Südseefahrer 'Republik' von D. H. Wätjen & Co. unter Kommandeur Hermann Seyer anheuerten.

Dabei kam es auf der Reise immer wieder zu Konflikten zwischen Kapitän und Mannschaft, die sich im Februar 1860 in einer offenen Meuterei entluden. Auslösende Ursache war die brutale Züchtigung des 15jährigen Schiffsjungen Anton Danemann aus Lesum durch den Kapitän gewesen. Zu diesem Zeitpunkt war Steuermann Lüder Brummerhop schon nicht mehr an Bord, da er im November 1859 in Honolulu entlassen worden war. Die Gründe dafür sowie sein weiteres Schicksal konnten nicht ermittelt werden. Trotz Einschreiten des Bremer Konsuls in Honolulu konnten die Konflikte nicht beigelegt

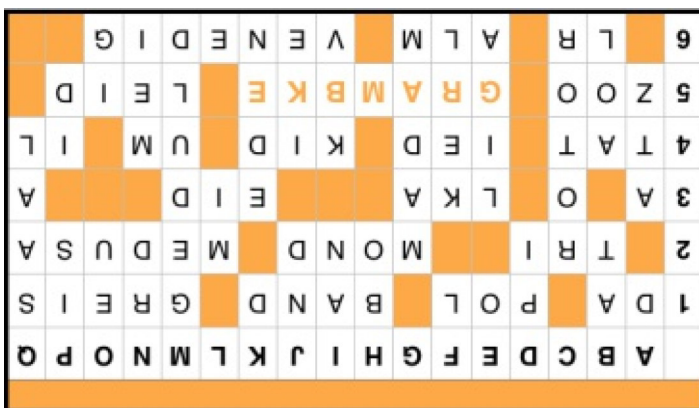
werden. Nur unter Zwang ging die Mannschaft unter Seyer wieder auf Fangreise, doch im Oktober 1860 wurde ein Großteil der Besatzung in Honolulu entlassen, darunter auch der Erste Bootsheder Diedrich Brummerhop.

Auch die Seefahrer aus dem Kirchspiel Lesum, die auf Walfang gingen, stammten überwiegend aus kleinbäuerlichen Schichten. Dabei kombinierten sie Grönlandfahreei und Landwirtschaft, wobei die kleine Stelle in den Sommermonaten von der Ehefrau und anderen Familienangehörigen bewirtschaftet wurde. Etliche Kleinbauern gingen gleichzeitig dem Zimmermannshandwerk nach, arbeiteten auf den Werften im Unterweserraum und unternahmen daneben immer wieder Fahrten als Schiffszimmerleute auf den Grönlandschiffen. Andere wiederum heuerten nur sporadisch auf den Walfängern an und fuhren vorrangig als Seeleute auf Bremer Handelsschiffen. So ging Diedrich Ewald aus Lesum, dessen Brüder Johann Barthold Ewald und Cord Ewald ebenfalls Seefahrer waren, 1845 als Leichtmatrose mit der 'Charlotte & Louise' der Vegesacker 'Grönland Fischerey Gesellschaft' auf die Reise, danach heuerte er auf einem Bremer Handels- und Auswandererschiff an. Er verstarb 1847 auf der Rückreise von New York. Conrad Meyer aus Platjenwerbe ging 1839 mit der 'Alexander Barclay' auf eine mehrjährige Walfangreise in den Pazifik, doch nach seiner Rückkehr unternahm er als Matrose und Koch bis 1854 ein Dutzend Reisen nach St. Thomas und Cuba sowie nach New Orleans und New York. Generell ging die große Mehrheit derjenigen aus dem Kirchspiel Lesum, die nach 1830 überhaupt zur See fuhren, zur Handelsschiffahrt.

Die Grönlandwalfangschiffe segelten im März / April, teilweise schon im Februar los und kamen im August / September, teilweise erst im Oktober zurück. Bei Wind und Wetter durchkreuzten sie das kalte Eismeer und gingen dabei auf Walfang und Robbenschlag. Dies war eine abenteuerliche, anstrengende und riskante Tätigkeit. Überhaupt war die Grönlandfahrt eine äußerst gefährliche Angelegenheit. Jede Reise in den hohen Norden war auch ein Kampf mit den Unbilden der Natur, mit Sturm, Nebel und Eis. Ein Eisberg oder ein Felsenriff konnte der Fahrt ein Ende setzen. In solchen Havariefällen waren die Zimmerleute bei ihrem Versuch, das Schiff wieder flott zu kriegen, die wichtigsten Männer an Bord. Doch letztlich schwebte die Gefahr eines Untergangs stets über Schiff und Besatzung, und jedes Jahr blieben Walfänger im arktischen Nordmeer zurück, waren Tote zu beklagen.

So ging z. B. 1825 das Schiff 'Patriot Gloystein' des Bremer Handelshauses Tecklenborg & Meynen unter Kommandeur Johann Haake aus Niederbühen in der Nähe der Insel Jan Mayen verloren. Unter den Toten waren die Matrosen Christiaan Wulf, Johann Hinrich von Harten und Jacob von Lübke aus Grohn, Martin Kruse aus Lesum, Engelke Gerdes aus Schönebeck, Johann Pundt aus St. Magnus sowie Kajütjunge Meinert Lindemann ebenfalls aus St. Magnus. Noch 1862 erlebte auch die 'Hudson' unter eine höchst gefährliche Situation. Zusammen mit britischen Walfängern geriet sie in der Davis Straße in Packeis und drohte zerdrückt zu werden. Während drei britische Schiffe verloren gingen, gelang es der 'Hudson' nach zwölf Wochen wieder freies Wasser zu gewinnen; sie kehrte im Oktober zur Weser zurück.

Generell waren die Lebensbedingungen für die einfachen Besatzungsmitglieder an Bord miserabel. Die Verpflegung war teilweise ungenügend und vor allem einseitig. Auch war die Unterbringung der einfachen Matrosen äußerst primitiv. Jeder



AMERIKANISCHES KREUZWORTRÄTSEL Lösung

verfügbare Raum auf dem Schiff war mit Fässern, Fanggeräten und anderem mehr vollgestopft. Die Mannschaft war in kleinsten Kojen im Zwischendeck untergebracht oder musste sich einen Platz zum Schlafen irgendwo im Laderaum suchen. Unter Deck war die Luft sehr schlecht. Im Schiff war es nie ganz trocken, auf dem Boden des Schiffbauchs sammelten sich Speisereste, Kot und Urin zu einer übelriechenden und gesundheitsschädlichen Brühe. Dazu kam auf der Rückreise der bestialische Gestank des in Verwesung übergehenden Walspecks, der vom Speckschneider aus dem Körper des Tiers herausgeschnitten und von den Matrosen in Fässer gefüllt wurde. Auf den Südseefahrern des 19. Jahrhunderts wurde der Waltran zunehmend bereits an Bord ausgekocht. Auch diese Arbeit war schwer und schmutzig, die Decks und die Männer wurden von einer Schicht aus Tran und Blut überzogen und der Gestank war fast unerträglich.

Walfang und Transieden

Unter den verschiedenen Walarten spielten bei der kommerziellen Walfängerei zwei eine besondere Rolle: Während die Südseefahrer in erster Linie auf den Pottwal Jagd machten, wurde traditionell von den Schiffen, die in das nordische Eismeer fuhren, der Grönländische Bartenwal gejagt. Letzterer hatte eine Länge von 15 bis 20 m und ein Gewicht von 50 bis 100 t. Damit hatte der Grönlandwal in etwa dieselben Abmessungen wie der Pottwal, der jedoch weitaus tiefer tauchen konnte (bis zu 350 m und mehr). Wale sind warmblütige Säugetiere und verfügen zum Schutz gegen die Kälte über kein Fell, sondern über eine 20 bis 40 cm dicke Fettschicht, aus denen der so begehrte Tran gewonnen wurde.

Der Wal wurde noch bis in das 19. Jahrhundert mit Handharpunen erlegt. Bei der Jagd wurden dabei zwei bis drei kleinere Ruderboote, Schaluppen, mit fünf bis sieben Mann Besatzung zu Wasser gelassen. Während die Ruderer versuchten, so dicht wie möglich an das Tier heranzukommen, schleuderte der Harpunier sein Gerät mit aller Gewalt in den Walkörper. Die Harpune war mit einem mehrere hundert Meter langen Seil mit der Schaluppe verbunden. War der Wal zu schnell oder tauchte zu tief, musste das Seil eventuell gekappt werden, um Fangboot und Besatzung vor dem Untergang zu retten. Weitere Harpunen wurden in den Körper geschleudert und in seinem Todeskampf peitschte der Wal mit seinem Schwanz mit mächtigen Schlägen die von Blut getränkte See. Schaluppen, die sich zu nah am Wal befanden, liefen dabei Gefahr, zerstört zu werden.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts trat an die Stelle der Handharpune mehr und mehr die Kanonenharpune. Mit dieser konnte man den Wal aus einer Entfernung von 35 bis 60 m angreifen, die Harpune drang gewöhnlich ganz in den Körper des Tieres ein, sodass es sicherer, leichter und schneller getötet werden konnte. Der tote Wal wurde mit Hilfe der Schaluppen zum Segler geschleppt und mit Tauen backbord festgezurr. Danach begannen die Speckschneider mit großen Messern, den schwammartigen, gleich unter der Schwarte liegenden, dicken Speck ('Blubber') in große sog. Flensstücke zu schneiden, die auf dem Schiff in kleinere viereckige Stücke zerschnitten und in Fässer verpackt wurden. Eine andere Tätigkeit war das Losbrechen der Barten, die im Schiff vom Fleisch gereinigt und mit Hilfe von Beilen gespaltet für den Transport in den Heimathafen vorbereitet wurden. Dann wur-

de der Fang in die Heimathäfen gebracht, wo der Tran in kleinen 'Tranbrennereyen' verarbeitet wurde.

Hier organisierte der Oberspeckmeister die Verarbeitung. Die großen Flensstücke wurden aus den Fässern geholt, auf Tragen zum Tranofen gebracht und hier in weitere noch kleinere Stücke zerschnitten. Danach wurden sie in einen Kupferkessel gefüllt und vom Speckkocher unter dauerndem Rühren zu Tran verkocht. Dabei lagerte sich der Schmutz am Boden des Kessels ab, während das klare Öl mittels Holzrinnen in große Gefäße und dann in Tonnen geleitet wurde. Das Transieden war ein Gewerbe, das viele Jahrhunderte ohne die Anwendung moderner Maschinerie auskam. In Bremen befanden sich die Transiedereien wegen der mit dem Kochen verbundenen Feuergefahr sowie wegen des starken Gestanks des Walspecks traditionell in Flussnähe am Stadtrand, nämlich in der Stephani-Vorstadt. Wenig ist über diese Siedereien bekannt, doch betrieb der Kaufmann Diedrich Müller noch bis in die 1860er Jahre eine Kalk- und Tranbrennerei am Stephanitors Bollwerk. Schiffbauer Johann Lange baute nicht nur Walfangschiffe, sondern errichtete 1838 auf seinem Werftgelände in Grohn auch eine eigene Transiederei. Dabei wurde ein Gutteil des Trans von der Grohner Seifensiederei genutzt. Gemäß einem Rezept aus dem Jahr 1728 waren vom Seifensieder 'Lauge und Traan' in einem Verhältnis von $\frac{1}{4}$ zu $\frac{3}{4}$ bzw. $\frac{1}{3}$ zu $\frac{2}{3}$ in den Kessel zu bringen.

Wenn das Transieden ab der Jahrhundertmitte in Bremen keine große Rolle mehr spielte, hatte dies nicht nur mit dem Siechtum der Grönlandfahreei zu tun, sondern auch damit, dass die Südseefahrer jahrelang unterwegs waren und eine Reise in den Heimathafen nach jeder Jagd auf Wale wirtschaftlich unsinnig gewesen wäre. Teilweise wurde der Walspeck nach erfolgter Fangfahrt im Pazifik deshalb schon in Siedereien in Hawaii zu Tran verarbeitet. Davon profitierte das Bremer Handelshaus Melchers & Co, das in seiner Niederlassung in Honolulu nicht nur eine Zeitlang eigene Walfänger ausrüstete und auf Fangfahrten schickte, sondern auch eine eigene Transiederei betrieb. Darüber hinaus wurde auf neueren Südseewalfängern das Sieden schon an Bord der Schiffe vorgenommen. Amerikanische Walfänger hatten damit bereits im 18. Jahrhundert begonnen. Dabei wurde der Speck in Eisenkesseln, die in einem Holzgefeuerten Ziegelsteinofen eingelassen waren, ausgekocht, danach in kupferne Kühlbehälter geschöpft und dann in Fässer abgefüllt und im Bauch des Schiffes gestapelt. An der Unterweser wurden solche Öfen und Siedekessel 1844 von der Eisengießerei und Maschinenbaufabrik Frerichs in Flethe für „Kronprinzession von Hannover“ hergestellt.

HORST RÖBLER

Schriftliche Fassung eines Vortrags im März 2018
beim Heimatverein Lesum

Literatur:

Richard Ellis, Mensch und Wal, München 1993

Friedrich Kühlken, Zwischen Niederweser und Unterelbe, Bremen 1965

Robert Lamken, Geschichtliches aus Grohn und Bremen-Nord, Bremen 1989

Horst Röbller, 'Ledig' oder 'Reicher Segen' – Grönlandwalfang von der Unterweser, in: Hartmut Roder, Hg., Faszination Wale. Von Menschen und Walen, TenDenZen 2015, Übersee-Museum Bremen 2015

Hans-Nicolaus Schumann, Chronik des Walfangs von der Weser 1653-1872. Walfang vor Grönland und im Pazifischen Ozean, Lemwerder 2014