

# »AUSGEWANDERTE« SCHIFFS- DOKUMENTE ZUM FRIESISCHEN WAL- UND ROBBENFANG

Eine Untersuchung bisher unveröffentlichter Schiffspapiere  
aus deutschem und niederländischem Besitz

VON A. JACOB DIJKSTRA

Bei einer näheren Beschäftigung mit der Geschichte des deutschen und niederländischen Walfanges in den arktischen Gewässern von Grönland, Spitzbergen und Jan Mayen stößt man auf die Tatsache, daß Walfänger beider Nationalitäten ausgewandert sind und dabei die Schiffsjour-nale, die von Kommandeuren und Steuerleuten geschrieben worden sind, mitgenommen haben.

Der Expansionsdrang der jungen Republik der Vereinigten Niederlande führte Ende des 16. Jahrhunderts zu den Entdeckungsreisen von 1594, 1595 und 1596 – mit dem Ziel, die Nordost Passage um Sibirien herum nach China und Japan zu finden. Die letzte dieser Reisen unter den Kapitänen Heemskerck und De Rijp mit Willem Barendsz als Steuermann – mit der Überwinterung auf Nowaja Semlja bis zum Frühjahr 1597, wobei u.a. Barendsz umkam – wurde weltberühmt. Neben der Bäreninsel wurde bei dieser Expedition der Spitzbergen Archipel ent-deckt.

Nachdem der interessante Reisebericht, worin auch gemeldet wurde, daß es in den Baien (Buchten) an der Küste von Spitzbergen sehr viele Wale und »Seepferde« (gemeint sind Walrosse) zu jagen gab, 1598 in Amsterdam gedruckt worden war<sup>1</sup>, kamen die Reeder aus Medemblik und Zaandam schnell auf die Idee, dorthin Schiffe zum Walfang auszusenden. Schon bald gab es dort Schwierigkeiten zwischen Holländern und Engländern – mit Schiffen, die von der sogenannten Muscovian Company aus Hull und London ausgerüstet waren –, die sich in den Jahren 1611 und 1612 zu einem regelrechten Seekrieg zwischen englischen und holländischen Walfängern entwickelten, wobei holländische Schiffe von den Engländern beschlagnahmt wurden. Danach entschlossen sich führende Kaufleute und Reeder aus Medemblik, Hoorn und Amsterdam 1613 zur Gründung einer privilegierten Monopogesellschaft für den »Walfang auf Grönland«, wie diese Fischerei in den Baien von Spitzbergen, Jan Mayen und etwas später bis zur Ostküste von Grönland genannt wurde, um dort die englischen Schiffe im Konvoi bekämpfen zu können. Das Privileg der Generalstaaten wurde 1614 erteilt, und so entstand die Noordsche Compagnie ter Walvischvangst op Groenland als Monopogesellschaft für zunächst zwölf Jahre. Dieses Monopol wurde bis 1642 mehrfach verlängert.<sup>2</sup>

Im Oktroi wurde von Grönland gesprochen, weil man damals meinte, daß Spitzbergen über das West Eis mit Grönland verbunden sei. Mehrfach versuchte man die Nordost Küste von Spitzbergen zu umsegeln, aber erst im 19. Jahrhundert gelang die Umsegelung des gesamten Spitzbergen-Archipels.

Im 17. Jahrhundert war Amsterdam für den Handel und die Seefahrt die bedeutendste Metro-pole. Neben der in Amsterdam gegründeten Noordschen Compagnie entstand in Delft



*Scheps-wacht, in Den Jaare 1596. naar Nova Zembla onderwonen.*

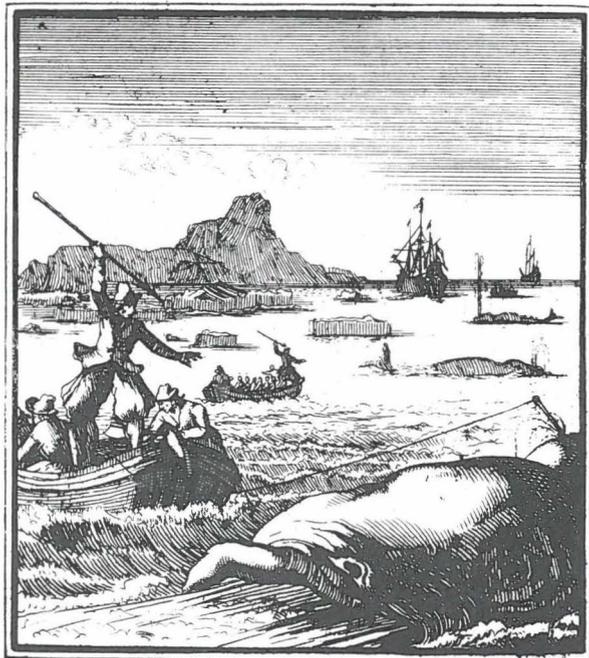
### Walroßfang in der Arktis um 1600

Die Kleine Kamer der Walvischvangst, die sich bald an Amsterdam anschloß. Den Kammern der Städte Harlingen und Stavoren in der Provinz Friesland gelang dies erst 1636, nachdem sie zunächst einige Jahre die Eisfischerei als *interloper* ausgeübt hatten.<sup>3</sup>

Nach Ablauf des Monopols im Jahre 1642 war der Walfischfang bei Grönland, Jan Mayen und Spitzbergen für jedermann frei, und die Kochereien »Smeerenburg« auf der Amsterdam Insel und »Harlinger Kookery« auf der Dänen Insel verloren danach bald an Bedeutung als Landstationen, weil die Wale sich nicht mehr in den Baien und nahe am Land sehen ließen. Es entstand nunmehr die sogenannte Eisfischerei im Süd- und West-Eis zwischen Spitzbergen, Jan Mayen und der Ostküste von Grönland, und diese Fischerei war bis etwa 1680 besonders lohnend. In der Periode der »kleinen Eiszeit« von 1680 bis 1720 schob sich das Eis immer mehr nach Süden und Westen, und oft war dadurch die Küste von Spitzbergen auch im Sommer bis zum Südkap vom Eise besetzt. Schon ab 1652 wurde die Harlinger Kocherei nicht mehr benutzt, und Stavoren sandte letztmals 1704 ein Walfangschiff in dieses Fanggebiet.<sup>4</sup> Nur Reedereien aus Harlingen und Leeuwarden in der Provinz Friesland und zahlreiche Reeder aus den Provinzen Nord- und Süd-Holland rüsteten Schiffe für diese Fischerei von Spitzbergen bis zur Ostküste von Grönland aus, aber des öfteren kehrten nun Schiffe »leer« in ihren Hafen zurück. Als jedoch etwa ab 1716 Händler und Reeder von der Insel Terschelling Schiffe zur Davis Straße westlich von Grönland aussandten, wurden dort bis hinauf zur Disko-Bucht neue Fanggründe entdeckt, und nun wendete sich das Glück.<sup>5</sup>

Sobald die Küstenbeschreibung der Davis-Straße und West Grönlands von Schiffer Lourens Feykes (Haan) in Amsterdam veröffentlicht war<sup>6</sup>, beteiligten sich gleich 1719 auch Reedereien aus Hamburg mit Hilfe holländischer Kommandeure von den Inseln Ameland, Terschelling und Schiermonnikoog an dieser neuerlichen »goldenen Zeit« dieser Davis Straßen-Fahrer. Beispielhaft sei dafür aus Wanda Oesaus Buch über Hamburgs Grönlandfahrt Kommandeur T. Bintjes genannt. Kommandeur Tjeerd Byntjes (friesisch) oder Bintgens (holländisch) war Wiedertäufer der *Vlaamse* Partei in den Provinzen Friesland und Groningen, der seine seemännischen Erfahrungen auf den Schmacken von Terschelling und Ameland sammelte. Seine so erworbenen Fähigkeiten stellte er als Kommandeur der Davis Straßen-Fahrer *VISSER GALLEY* (1719) und *HOOP OP DE WALVIS* (1720–1723) in den Dienst der Reederei J. Beets Witwe in Hamburg.<sup>7</sup> Wanda Oesau erwähnt ferner ab 1720 einen Kommandeur namens J. Douw. Jacob Douw stammte aus Terschelling, und er stellte seine Erfahrung in den Dienst des Reeders P. Möller.<sup>8</sup> Douw war Kommandeur des Walfangschiffes *DE NACHTEGAEL*, mit dem er 1720/1721 zur Davis Straße fuhr. 1722 jedoch kehrte er mit diesem Schiff vom Walfang bei Spitzbergen und Ost Grönland zurück. Im nächsten Fangjahr (1723) fuhr er als Kommandeur des Walfängers *DE PELICAEN* für die Reederei von A. Bruns in Hamburg. Kommandeur Sybert Jans aus Ameland nahm 1720/21 den Platz von B. Rykes<sup>9</sup> auf dem Davis Straßen Fahrer *SARA GALLEY* ein. Jans verfügte über bessere Kenntnisse dieses Fanggebiets, die er als Schmackschiffer und Händler dort erworben hatte. Fast parallel dazu verlief auch der Höhepunkt des Robbenschlages der Hamburger Reeder, wozu etwas kleinere Bootschiffe oder Fleuten mit geringerer Mannschaft verwendet wurden. Meist wurden sie geführt von Kommandeuren von der Insel Römö, die mit Schmackschiffen nach Tondern fuhren und von dort nach Hamburg wanderten.<sup>10</sup>

### 308 DE WALVISCHVANGST.



Walfang vor Spitzbergen  
um 1700. (Stich von Christian  
Weigelt)

Das Leben der Friesen auf den Nordsee-Inseln Fanö und Römö in Dänemark, Sylt, Föhr, Amrum, den Halligen und Borkum in Deutschland sowie Schiermonnikoog, Ameland, Ter schelling, Vlieland, Texel und Calandsoog in Holland und entlang der Wattküste sowie den Geestgründen in Jütland und den Elb- und Wesermarschen war nach der »großen Manndränke« von 1634 schwer und sehr armselig. Dadurch kam es im 17. Jahrhundert zu einer großen Auswanderung von Jüten aus Dänemark und Friesen aus Nord Friesland (Schleswig-Holstein) sowie von Bewohnern der Elb- und Wesermarschen nach Holland, wobei die weltberühmte Hafenstadt Amsterdam wie ein Magnet auf diese Auswanderungswilligen wirkte. Die vielen Namen von Kommandeuren aus Amrum, Föhr (holländisch: Feur), Sylt, Röm und Borkum, die von dem Schiffsmakler Gerrit van Sante aus Zaandam in einer alphabetischen Namenliste zusammengestellt worden sind<sup>11</sup>, sprechen hierbei für sich. In den letzten Jahrzehnten haben sowohl deutsche wie holländische Historiker sich in zahlreichen Artikeln mit diesen Insel Kommandeuren beschäftigt; für eine Bibliographie dazu ist der vorliegende Beitrag aber nicht der richtige Ort.

Umgekehrt wanderten aus Religionsgründen Ende des 17. bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts Mennoniten aus der Republik der Vereinigten Niederlande aus. Erst wandten sich diese Mennoniten von städtischen Zentren nach den Provinzen Friesland und Groningen und deren Inseln Ameland und Schiermonnikoog. Da aber die Verfolgung auch in diesem nördlichen Teil der Republik immer stärker wurde, wanderten die holländischen Mennoniten in großer Zahl über Emden wo sich nur wenige von ihnen ansiedelten nach Bremen, Hamburg, Altona, Glückstadt (von holländischen Mennoniten in typischer Architektur erbaut, um dort neues Lebensglück zu finden) und Lübeck aus. In den freien Hansestädten und deren Umgebung fand diese neue Religion mehr Freiheit und Toleranz als in Holland. Auch geachtete Kaufleute und Reeder wanderten um ihres Glaubens und ihrer Freiheit willen von Amsterdam und anderen Orten nach Bremen und Hamburg aus.<sup>12</sup> Von diesem frischen Impuls an Kapital und Sachverstand profitierten die Magistrate beider Hansestädte gern. So kam es, daß der berühmte Kommandeur Marten Jansz aus Ameland für den Reeder J.A. Brandt, der (über zwei Zentner schwere) Kommandeur Hidde Dirksz Kat, ebenfalls aus Ameland, für den Reeder Daniel Rowohl und der Kommandeur Tiepke Thüens (friesisch: Tjipke Teens) von der Insel Schiermonnikoog für die Reederei Borgeest & van Beseler (ab 1759 bis 1766 für Borgeest & Lüdders), alle ansässig in Hamburg, fuhren. Auch Bremen und oldenburgische Seestädte wußten solche holländischen Kaufleute und Reeder an sich zu binden.<sup>13</sup>

Schon 1798 nahm England, nachdem Napoleon sein Herrschaftsgebiet immer weiter ausge dehnt hatte, fast alle zurückkehrenden holländischen Walfänger in Beschlag mit Ausnahme einiger Schiffe, die nach Emden entkamen. 1803 erweiterte Napoleon sein Herrschaftsgebiet noch weiter nach Osten und besetzte Hannover. Der englische König Georg III., der in Personalunion auch die Geschicke Hannovers lenkte, antwortete darauf mit der Sperrung der Elb- und Wesermündungen, und in diese Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit der Kontinentalperre wurden auch Bremen und Hamburg hineingezogen.<sup>14</sup> Eine Blockade der englischen Flotte folgte, welche mit einigen zwischenzeitlichen Lockerungen bis zum Zusammenbruch des französischen Kaiserreiches andauerte.

1815 fuhren von Hamburg aus wieder vier Schiffe nach Grönland, und für wenige Jahre kam es noch einmal zu einer gewissen Blütezeit. Ab 1840 fuhren nur noch einige Schiffe zum Robbenschlag aus, bis schließlich 1872 der Kommandeur Christian Meyn mit der FLORA als letzter in den Hafen von Elmshorn zurückkehrte.<sup>15</sup>

Auch Holland beteiligte sich nach der Verbannung Napoleons nach St. Helena ab 1816 wieder bis 1822 mit einem Schiff an dieser Fischerei, und in diesem Jahr folgte Harlingen mit bis zu vier Schiffen für die Grönlandfahrt. Als letztes Schiff kehrte die DIRKJE ADEMA, geführt von Kommandeur Hendrik Wildst, 1863 vom Robbenschlag in den Hafen von Harlingen zurück.<sup>16</sup> So gewinnbringend wie im 17. und 18. Jahrhundert ist diese letzte Epoche des grönländischen Walfangs nicht mehr gewesen. Der Walbestand war drastisch zurückgegangen und die Konkurrenz, vor allem durch England, erheblich gewachsen.

1966 wurde ich durch einen Artikel von Cornelis de Jong über das letzte Walfangschiff, die DIRKJE ADEMA, auf die Arbeiten von Wanda Oesau aus Glückstadt aufmerksam.<sup>17</sup> Diese »grande dame« der Walfanggeschichtsschreibung war es, die 1937 unter den von ihr benutzten Quellen vermerkte, daß in deutschen Archiven, u.a. im Häberlin-Museum (jetzt Friesen Museum) auf Föhr, elf holländische Journale der SPITSBERGEN aus Harlingen aufbewahrt würden, die aus den Jahren 1830 bis 1840 stammten und von Kommandeur Hinrich Rickmers aus Föhr geführt worden seien.<sup>18</sup> 1955 folgte eine weitere Erwähnung von drei Journalen in ihrem Buch über Hamburgs Grönlandfahrt unter: Holland, SPITSBERGEN von Harlingen 1846–1848.<sup>19</sup> Auch diese drei Journale, diesmal in deutscher Sprache geschrieben von Steuermann Brar Rickmers aus Föhr, der unter Kommandeur Johann Mehlen fuhr, befinden sich im Friesen Museum auf Föhr. Insgesamt sind also vierzehn »ausgewanderte« Schiffsdokumente von dem Harlinger Walfangschiff SPITSBERGEN bekannt, das von 1829 bis 1854 auf Walfischfang und Robbenschlag nach Grönland und Spitzbergen fuhr. Die Journale in holländischer Sprache habe ich erstmals 1982 in Kurzform mit Kommentar in der friesischen Zeitschrift »It Beaken« veröffentlicht.<sup>20</sup>

1. Schiffsjournale sind die wichtigsten Original-Quellen für Informationen über Walfischfang und Robbenschlag. Es sind handschriftliche Zeugnisse, worin Kommandeure, Steuerleute, Schiffsärzte und ab und zu auch Matrosen in eigenen Worten das Schicksal von Schiff und Besatzung während einer Reise beschreiben. Solche Dokumente enthalten oft auch persönliche Informationen, welche Ladungspapiere nicht geben, dazu Informationen über Fang, Wetter, Windstärken, Kurse und Eisverhältnisse, Plaudereien bei Begegnungen mit anderen Schiffen usw. Aufzeichnungen von Buchhaltern und Reedern der einzelnen Reedereien oder von Schiffs und Tranmaklern sind ebenfalls nützliche und häufig noch unerschlossene Informationsquellen.<sup>21</sup> Obwohl fast alle nur über bestimmte Bereiche Aufschluß geben, sind sie wertvolle Quellen für weitreichende Studien von Historikern, Cetologen, Anthropologen, Ethno Historikern, Meteorologen, Zoologen, Geographen und Ozeanographen, ja letzten Endes auch für Schiffsarchäologen.<sup>22</sup> Der vorliegende Beitrag beschränkt sich auf den Nutzen der Journale, Musterrollen und Konnossemente, da diese über Fang, Fangregion, Fangtage, Fangsaison, Wetter, Eisverhältnisse, Küstenlage, Schiffsbegegnungen, Fracht (Handel), Heuern sowie Herkunft und Migration der Mannschaft Auskunft geben können.

1.1. Das Journal oder Tagebuch wird an Bord eines Schiffes Logbuch genannt, weil die mit dem Log ermittelten Werte darin vermerkt werden (neben dem Kurs und anderen Angaben). Erst im 17. Jahrhundert hat es allmählich in Buchform auf Handels- und Walfangschiffen Eingang gefunden. Vorher wurden der Kurs und die Distanzen einer Wache mit Kreide auf eine Schiefertafel geschrieben, und dieser Brauch hielt sich am längsten auf Fischereischiffen im Herings- oder Kabeljaufang. Das Logbuch wird heute wachweise regelmäßig geführt. Eine Schiffswache dauert acht halbe Stunden oder in der Seemannssprache »acht Glasen«, und dazu schlägt der Mann am Ruder jede halbe Stunde ein- bis am Ende achtmal die Glasenglocke an. Früher stand dafür eine Sanduhr neben ihm, deren Aufgabe heute eine elektrische Uhr übernommen hat. Sobald es acht Glasen geschlagen hat und damit die Zeit einer Wache vorbei ist, zieht eine neue Wache auf, d.h. ein Steuermann, ein Matrose am Ruder und ein weiterer Matrose als Ausguck im Bug übernehmen den nächsten Törn von vier Stunden. Auf kleinen Fischereischiffen und Küstenfahrzeugen war früher alle sechs Stunden Wachwechsel, und dieser Brauch besteht teilweise heute noch in der Küstenfischerei und in der Küsten- und Binnenschifffahrt.

1.2. Das Logbuch oder Journal ist ein Datenbuch, und vom 17. bis weit ins 19. Jahrhundert war es üblich, daß diese Manuskripte nur von einer Hand (Kapitän oder Kommandeur) geschrieben wurden. Deswegen findet man zwar häufig mehrere Journale von derselben Reise eines Schiffes, die dann aber von einem oder mehreren Steuerleuten vom Original abgeschrieben wurden, um dadurch Praxis zu gewinnen. Damals wie heute sind die Wachen an Bord eines jeden Schiffes wie folgt eingeteilt: Nachmittagswache (mit N angegeben usw.), Platzfuß(wache), Erste Nachtwache, Hundewache, Tagewache und Vormittagswache. Als Beispiel diene ein Blatt aus einem Steuermannsjournal, abgeschrieben von Matthias Kruse aus Uetersen in Schleswig Holstein:

W	G	Gist.Cours	T	M	Ware Cours	D	WIND	Begebenheiten
N	8	N.ten O. $\frac{1}{4}$ O.	$\frac{1}{4}$	2	Norden	15	N.W.	Vor Wind bäuig mit Regen
P	8	N. $\frac{3}{4}$ O.	$\frac{1}{2}$	=	N.t.W. $\frac{1}{4}$ W	18	W.N.W.	
E	8	N. $\frac{1}{2}$ O.	$\frac{1}{2}$	=	N.ten W.	12	W.N.W.	
H	8	N.t.O. $\frac{3}{4}$ O.	$\frac{3}{4}$	=	N. $\frac{1}{2}$ O.	12	N.W.	
T	8	N. ten O.	1	=	Norden	15	N.W.t.W.	
V	8	N. ten O.	2	=	N. $\frac{1}{2}$ W.	11	W.N.W.	

Obwohl die Benennung der Wachen oben schon erklärt wurde, sei hier noch erwähnt, daß die Wache von 0.00 bis 4.00 Uhr (die unangenehmste) in den Journalen nicht immer mit H bezeichnet wird. Manchmal wurde sie auch mit Z angegeben, wobei das Z angeblich für »Zweite Nachtwache« stand.<sup>23</sup> In der zweiten Spalte mit der Überschrift G wurden die halbständigen Glasen aufgeführt. In der dritten Spalte steht Gist.Cours für den nach dem Kompaß gesteuerten Kurs. Da der Kompaß eine Mißweisung zeigt, wird die Abweichung vom »wahren Kurs« durch Gissung ermittelt (die Abkürzung Gist. über Spalte 3 mit Gissung zu verbinden, gibt keinen Sinn). In der vierten Spalte steht T für die windbedingte Abtrift (Trift) des Schiffes und wurde in Kompaßstrichen angegeben. In der fünften Spalte steht M für Mißweisung, ebenfalls angegeben in Kompaßstrichen. Die Mißweisung des magnetischen Kompasses wird mit wachsenden Breitengraden größer. In der siebten Spalte steht D für Distanz, d.h. die pro Wache zurückgelegte Entfernung, angegeben in Seemeilen von 1852 Metern. In der letzten Spalte wurden Wind, Wetter und andere Begebenheiten während der Wache vermerkt. Auch die Begegnungen mit anderen Schiffen (*wir grüßten mit der Flagge* liest man oft) und vor allem die gemütlichen Plaudereien zwischen Kommandeuren bei wechselnden Einladungen an Bord im Fanggebiet wurden mit Namen und Angaben über den Fang (sporadisch) im Journal aufgeschrieben. Nähere Einzelheiten über solche Begegnungen findet der Leser in den Beilagen.

1.3. Im Fanggebiet wurden während solcher Plaudereien der bisherige Fang, die Ausichten bei den jeweiligen Eis- und Wetterverhältnissen, die Fangsaison insgesamt sowie besondere Vorfälle ausführlich besprochen. Etwa ab 1840 war die Fangsaison für fast alle Walfangschiffe deutlich geteilt in die Frühlingsaison des Robbenschlags von Ende März bis Anfang Mai und die eigentliche Walfangssaison von Ende Mai/Anfang Juni bis Ende August oder länger je nach Fang und Eisverhältnissen. Der Robbenschlag fand im Westeis in der Höhe von Labrador bis in die Nähe von Jan Mayen und Spitzbergen statt. Im Frühjahr suchen die Muttertiere die dortigen Eisfelder auf, um ihre Jungen zu werfen. Wie ungewiß die Ergebnisse solcher Fangreisen sein konnten, zeigen zwei Beispiele von der DIRKJE ADEMA: 1846 kehrte sie mit einem sehr geringen Fang von nur 400 Robben in den Harlinger Hafen zurück, machte aber im folgenden Jahr eine sehr erfolgreiche Reise mit einem Fang von 10 600 Robben. Wie bereits erwähnt, ging es nach magerem Robbenschlag entweder in Richtung der Ostküste von Nord-Grönland oder zur Davis Straße und zur Baffin-Bai bis nördlich von Disko. Hier wurden von Mai bis August zwischen 70° und 78°, ja sogar 80° bis 81° n.B. Wale gefangen. Die Schiffe schoben sich dort erst durch Eisfelder, die den Weg von der Küste Grönlands bis nach Kanada versperrten, und kamen dann in der Bucht nördlich von Disko in eisfreie Gewässer. Hier fanden die Grönlandwale Krill in solchen Mengen, daß sich die See oft rot bis grün färbte, und hier wurden diese Meeresriesen in den Baien und Buchten bei Baffin Land und bis hinein in die Hudson Bai von den Walfängern aufgespürt.

1.4. Über die Eisverhältnisse im Fanggebiet geben die Journale meist Aufschluß, obwohl das Logbuch ganz anders geführt wird. Eintragungen pro Wache gibt es nicht mehr; die Vorfälle werden nur noch tageweise eingetragen, wobei allerdings auch jetzt stets um 12.00 Uhr das Besteck genommen wird. Man steuert nord- oder westwärts und nagelt die Ausgucktonne, das sogenannte Krähennest, oben an den Großmast an. Ständig hält nun dort ein Matrose Ausguck nach Walen oder Robben, und beim Ruf: *Vall! Vall! Überall!* nimmt der Kommandeur

dort Platz und dirigiert mit Flaggsignalen die Fangboote zur Beute. An Deck wird nun alles vorbereitet für den Fang im Eis oder am Rande eines Eisfeldes.

In der Seemannssprache redet man von »Eisfeld«, »Flard« oder »Flarden« und »Schotzen« (Schollen). Diese Terminologie bürgerte sich schon im 17. Jahrhundert ein.<sup>24</sup> Danach ist ein Stück Eis mit einem Umfang von mehr als zwei Seemeilen ein »Feld«, während Eisstücke mit einem Umfang von zwei Seemeilen bis zu einer achte Seemeile je nach ihrer Größe »kleine« bzw. »große Flarden« genannt werden. Sind die Stücke kleiner als eine achte Seemeile, so werden sie als »Schotzen« bezeichnet, wobei durchweg die holländische Form beibehalten wurde. Die dichten und großen Felder sind für den Fang am vorteilhaftesten. Oft weiden Wale an solchen Feldern entlang, können aber nicht darunter entfliehen und so den Fangbooten aus dem Weg gehen, wenn keine Atemlöcher im Eis sind. Auf Feldern mit Löchern oder eisfreiem Wasser in der Nähe treffen sich oft rudelweise Robben, meist nur Muttertiere, die dann dort ihre Jungen werfen.

1.5. Die Fangtage während einer Saison hängen von verschiedenen Bedingungen ab. Zunächst spielen die Eis- und Wetterverhältnisse eine wichtige Rolle. Manchmal erleidet ein Schiff durch Eispressung schwere Havarie, wobei es leck springt und die Besatzung oft Tag und Nacht an den Pumpen stehen muß. Für den Fang bleibt dann keine Zeit mehr übrig, und ein solches Schiff hat Glück gehabt, wenn es noch einen Hafen erreicht.

Glück muß die Besatzung auch beim Fang haben, und das hängt davon ab, ob sie die Jagdbeute ausfindig machen und vor die Harpune bekommen kann. Nehmen wir zum Beispiel die beiden unveröffentlichten, in deutschem Besitz befindlichen Journale von der DIRKJE ADEMA aus den Jahren 1846 und 1847: 1846 dauerte die Hinreise (2. 24. März) zum Robbenschlag 23 Tage. Im Fanggebiet auf 71° n.B. etwa bei der Vogel Bai vor Spitzbergen und in der Nähe von Jan Mayen wurde bis zum 4. Mai nur an neun Tagen Wild gesichtet; erlegt wurden etwa 290 Robben. Darauf ging es nordwärts bis zu 78° n.B., bis am 5. Juli die Robbenjagd zu Ende ging. In dieser Periode von 61 Tagen wurden nur an fünf Tagen Robben gesichtet und davon 107 erschlagen. Die Heimreise dauerte bis zum 28. Juli, mithin also 24 Tage. 1847 nahm die Hinreise (3.–22. März) nur 20 Tage in Anspruch. Bis zum 26. April wurden an 35 Fangtagen 10 683 Robben geschlagen. Danach fuhr das Schiff zunächst ostwärts und dann auf Nordkurs bis 76° n.B., wo bis zum 14. Mai alles vorbereitet wurde für den Walfang an der Westküste von Nord Grönland und später mehr ostwärts im Westeis bei Spitzbergen. In einer Periode von 64 Tagen bis zum 29. Juni wurden an neun Tagen insgesamt zehn Wale gesichtet und am 6. Juni *einige Wale*, es gelang der Mannschaft aber nicht, auch nur einen zu harpunieren. Die Heimreise (30. Juni 13. Juli) wurde in nur 14 Tagen geschafft. Der Robbenschlag war auf dieser Fangreise sehr erfolgreich gewesen, aber Handharpune und Drehbasse<sup>25</sup> brachten beim Walfang kein Glück.

1.6. Nicht gedruckte (unveröffentlichte) Journale sind des öfteren mit den Walfängern »ausgewandert«. Zwei von ihnen wurden bereits genannt. Mit Unterstützung durch Frau Catherine Lüden, vormals Konservatorin im Friesen-Museum in Wyk auf Föhr, Herrn Peter Danker vom Museum Elmshorn sowie Herrn J. P. Puype vom Schiffahrts-Museum in Amsterdam hat der Verfasser bisher acht Journale von deutschen Walfangschiffen im Besitz eines holländischen Museums und 20 Journale sowie eine Musterrolle von holländischen Walfangschiffen im Besitz deutscher Museen bzw. in Privatbesitz ausfindig machen können. Sie sind in der folgenden Liste zusammengestellt:

Schiffsname	Jahre	K = Kommandeur, S = Steuermann	Wohnort	Besitzer
A. Journale				
HOOP				
DEWALVIS	1756	Nanning Adriaanz (K)	Föhr	Privat (Föhr?)
RAATHUYS V.				
WESTSAANDAM	1757	Nanning Adriaanz (K)	Föhr	Privat (Föhr?)

TWEE GESÜSTERS	1757–59	Tjipke Thüens (K)	Schier monnikoog	Museum, Amsterdam <sup>26</sup>
TWEE GESÜSTERS	1768–72	Tjipke Thüens (K)	ebd.	ebd.
DIRKJE ADEMA	1846/47	Matthias Kruse (S)	Uetersen	Museum, Elmshorn
DIRKJE ADEMA	1852/53	Matthias Kruse (S)	Seestermühe	Museum, Elmshorn
SPITSBERGEN	1830 40	Hinrich Rickmers (K)	Oldsum, Föhr	Museum, Wyk
SPITSBERGEN	1846 48	Brar Rickmers (S)	Oldsum, Föhr	Museum, Wyk
<b>B. Musterrolle</b>				
SPITSBERGEN	1845	Johann Both (K)	Harlingen, Glückstadt	Museum, Wyk

Der Leser wird sich vielleicht fragen, warum neben immerhin 28 Journalen nur eine einzige Musterrolle gefunden wurde. Was zunächst als krasses Mißverhältnis erscheinen mag, liegt möglicherweise einfach daran, daß zu wenig dieser Musterrollen erhalten geblieben sind; denn es ist bekannt, daß jeweils ein Exemplar vom Wasserschout in seinen Musterungsprotokollen und ein zweites Exemplar von der Reederei oder vom Reeder aufbewahrt wurde. In der Auktion der Bibliothek von Gerrit Jan Honig aus Zaandijk<sup>27</sup> befanden sich bei den Manuskripten u.a. vier unveröffentlichte Schiffsjournale und eine Musterrolle (Kommandeur J. Jansz Stuyt, 1660). Dazu kommen noch zwei Musterrollen von den Kommandeuren Jacob Pietersz Platevoedt und Jacob Bras (1749 60) am Ende eines Reederei-Buches, worin zwölf Reisen nach Grönland vollständig beschrieben werden. Somit ergibt sich hier ein Verhältnis von zwei zu zwölf.

Neben den beiden Journalen von Matthias Kruse habe ich auch die zwei Journale von Johann Hüllmann in Fotokopie aus Elmshorn zugesandt bekommen. Einige Angaben daraus sollen hier in knapper Form folgen: Die DIRKJE ADEMA aus Harlingen brachte von der Fangreise des Jahres 1852, auf der insgesamt 29 Wale gesichtet wurden, einen Wal und 160 Robben mit. Im folgenden Jahr, wiederum unter dem Kommando von Otto Mehlen aus Glückstadt, brachte das Schiff einen guten Fang von 9000 Robben in seinen Heimathafen. Mehlen war Kommandeur der DIRKJE ADEMA von 1841 bis 1858; er starb während der Fangreise des Jahres 1858 an Bord seines Schiffes.<sup>28</sup> Sein Nachfolger wurde der bisherige Steuermann Claus Bruchmann, der im Fanggebiet das Kommando übernahm. (Eine der Beilagen zeigt das Titelblatt des Journals von 1852 mit einem Gedicht von Johann Hüllmann.)

2. Musterrollen sind für Genealogen, Historiker und Soziologen wahre Fundgruben. Schiffsdokumente dieser Art enthalten Informationen über Rang und Bezahlung der angeheuer ten Seeleute, ihre Herkunft, ihr Alter, ihre Migration (temporär oder auf Dauer) sowie über andere Aspekte, auf die im folgenden näher eingegangen wird. Die Musterung erfolgte beim Wasserschout, wo die Besatzung der Grönlandfahrer sich an einem bestimmten Tag zur Anheuerung melden mußte. Die Daten der Anmusterung sind eines der wichtigsten Unterscheidungsmerkmale zwischen Walfängern und Robbenschlägern. Die Schiffe für den Robbenschlag fuhren bereits im Februar ab, die Walfänger dagegen erst ca. vier Wochen später, etwa bis zum 20. März. Fand also die Anmusterung vor Ende Februar statt, war der Grönlandfahrer mit Sicherheit ein Robbenschläger.

Über die Stärke der Besatzungen findet man in der einschlägigen Literatur unterschiedliche Angaben. Zahlreiche Autoren geben aber an, es seien gewöhnlich 45 bis 50 Mann gewesen. Das trifft jedoch nicht für alle Grönlandfahrer zu. Ein für den Walfang ausgerüstetes Schiff brauchte eine größere Besatzung als eines für den Robbenschlag. Falk<sup>29</sup> unterscheidet z.B. zwischen einem Typ I und einem Typ II. Für Typ I gelten dabei zwei kurzgefaßte Formeln: Die erste heißt  $2 Sp + 3 Hp$  und bedeutet, daß es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen Walfänger handelte, wenn zwei Speckschneider und drei Harpuniere an Bord waren. Die zweite Formel  $15 + 30 = 45$  weist ein Schiff fast ausnahmslos als Walfänger aus, wenn es 15 Offiziere bzw. Chargierte und insgesamt 45 (selten 46 bis 47) Mann Besatzung hatte. Bei Typ II – einem echten Robbenschläger – gab es weder einen Speckschneider noch einen Harpunier. Diese Schiffe hat

# HARPER'S WEEKLY.

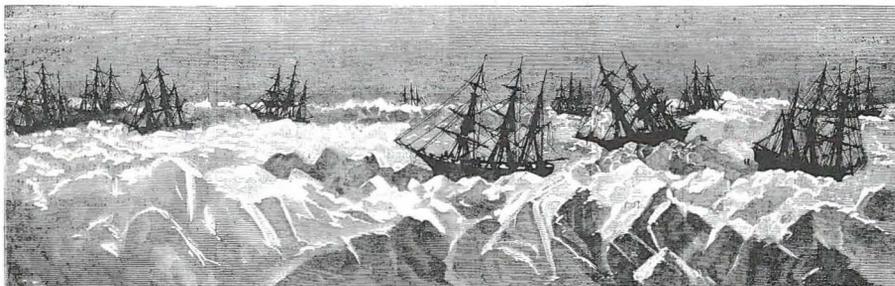
A  
JOURNAL OF CIVILIZATION.

Vol. XX.—No. 1038.]

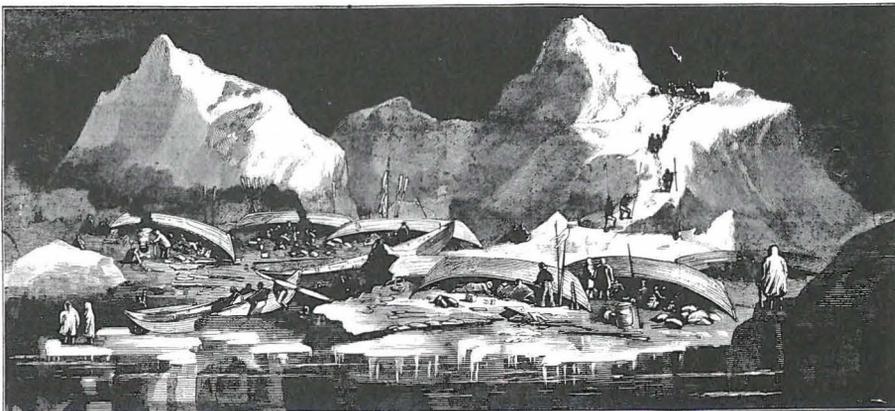
NEW YORK, SATURDAY, NOVEMBER 18, 1876.

[ WITH A SUPPLEMENT.  
PRICE TEN CENTS.

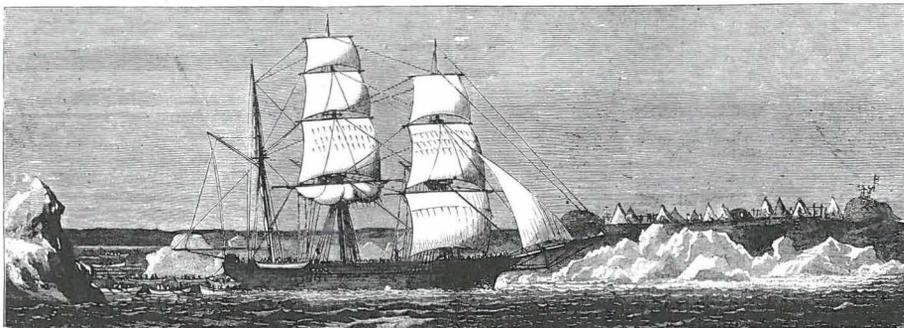
Entered according to Act of Congress, in the Year 1876, by Harper &amp; Brothers, in the Office of the Librarian of Congress, at Washington.



THE FLEET INCLOSED IN THE ICE-PACK.



THE CAMP ON A GROUNDED ICEBERG.



ESCAPE OF THE BARK "FLORENCE."

»Arktische Gefahren Das kürzliche Desaster der Walfangflotte«. (Aus: Harper's Weekly, 18. 11. 1876)

ten eine Stammbesatzung von sechs bis sieben Offizieren; mit gewissen Abweichungen könnte hier die Formel  $6(7) + 30 = 36(37)$  gelten. Mit der neuen Bestimmung für »Walfang und Robbenschlag« am Ende des 18. Jahrhunderts änderte sich die Besetzung der Schiffe zwangsläufig. Man hielt es nun meist nicht mehr für notwendig, Walfang- und Robbenschlagschiffe vollständig, d.h. mit zwei Speckschneidern und drei Harpunieren, zu besetzen. Die Musterrolle der SPITSBERGEN zeigt dies mit zwei Speckschneidern und nur zwei Harpunieren bei insgesamt sieben Offizieren und einer Besatzung von 35 Mann für das Jahr 1845 deutlich. In dieser Musterrolle sind auch die Änderungen bei der Besetzung in den letzten Tagen vor der Abfahrt und während der Fangreise vermerkt worden. Letztere wurden nach der Rückkehr beim Wasserschout gemeldet.

Bei der Bezahlung wurde unterschieden zwischen Handgeld und Monatsgeld. Die Partenfahrer, darunter alle Offiziere, waren am stärksten am Fanggewinn beteiligt. Das Handgeld war ein Vorschuß auf den *Teelt*, womit die Anschaffung der Seekleidung und die Ausrüstung der Schiffsboxe oder der Bütte finanziert werden konnten. Das Monatsgeld war eine vereinbarte feste Monatssteuer, ohne Anspruch auf Partengeld. In unserem Beispiel (Beilage V) erhalten es insgesamt fünf: Zimmermann, Küper und drei Mandvaders. Letztere Bezeichnung ist eine Variante von *maandvaarders*, d.h. Monatsfahrer. Daneben gab es beim Walfang und Robbenschlag auch noch das Partengeld.

Ein Teil der *Equipage* (Besatzung) hatte als Partenfahrer angeheuert. Sie hatten einen bestimmten Anteil (=Part) am Fanggewinn, also an der Beute. Ein Vergleich drängt sich auf mit der Partenreederei, worin das Wort »Part« ebenfalls enthalten ist; es bedeutet hier aber etwas ganz anderes. Der Walfischfang in Holland war hauptsächlich als Partenreederei organisiert, d.h. man hatte Anteile in einem Schiff wie Aktien in einer Handelsgesellschaft oder in einem Fischereiuunternehmen. Viele Kommandeure in Holland nahmen von ihren Ersparnissen 1/64 Part oder mehr an dem Schiff, auf dem sie fuhren. Man sprach in Holland wie heute noch bei der Heringsfischerei von *teelt en vleet* für Erlös und Ausrüstung eines Walfangschiffes.<sup>30</sup>

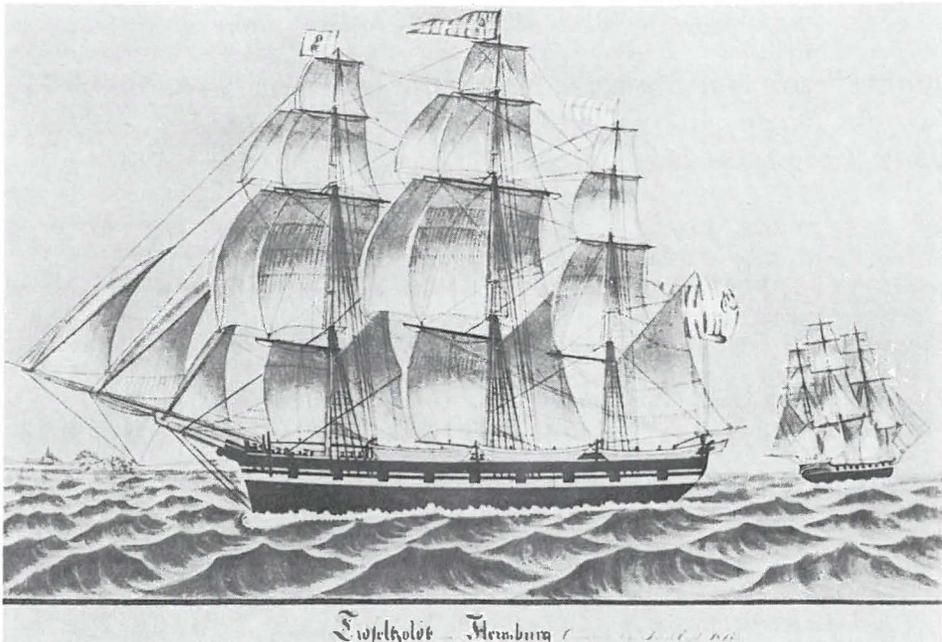
Außer nach dem Wohnort wurde in Holland beim Anheuern auch nach dem Alter gefragt, aber in unserem Beispiel wurde das Alter der Besatzung leider nicht vermerkt. Deutsche Musterrollen nennen in der Rubrik *geboren* einfach den jeweiligen Wohnort.<sup>31</sup>

Unter *Capitaine* oder *Schiffer* stand zuerst der Name des Kommandeurs, danach wurden die Namen des Steuermanns und weiterer Offiziere wie Speckschneider, Harpuniere und Kadett-Steuermann notiert. Dann folgten Bootsmann, Zimmermann, Küper, Schiemann und zuletzt die Matrosen.

Das Leben auf See war hart, und das Risiko von Verletzungen war groß. Oft war es die Armut, die Landarbeiter dazu trieb, als Matrosen auf einem Schiff anzuheuern. Im allgemeinen wurden sie für die schwere Arbeit im Eis nicht angemessen bezahlt, obwohl sie im Durchschnitt 15 bis 20 Prozent mehr verdienten als Seeleute in der Handelsschiffahrt, wenn ihr Schiff mit einer guten Ausbeute in den Hafen zurückkehrte.

Was die Herkunft der Besatzungen auf den letzten Walfangschiffen aus Harlingen anbelangt, so überwog dort der Anteil der Deutschen. Zusammen mit dem Kommandeur und seinen Angehörigen, die nur vorübergehend für einige Jahre in Harlingen ansässig waren und die man deswegen wohl kaum als Holländer bezeichnen kann, waren 1845 von der Besatzung 20 Mann Deutsche. Die anderen 15 Seeleute kamen hauptsächlich von der Insel Terschelling, nur drei von ihnen aus Harlingen. Das Verhältnis Deutsche : Holländer = 55 : 45 Prozent blieb ungefähr erhalten, bis die DIRKJE ADEMA unter Kommandeur Hendrik Wildst aus Sneek 1863 von ihrer letzten Robbenfangreise in den Hafen von Harlingen zurückkehrte.

3. Nach Ladungspapieren wie *Konnossementen* wurde für diese Quellenuntersuchung nicht recherchiert. Es wäre für diesen kurzen Überblick zu aufwendig gewesen, in Norwegen (z.B. Arendal), in der Bundesrepublik und in Holland (z.B. Harlingen und Purmerend) größere Archivuntersuchungen durchzuführen. Das soll nicht heißen, daß überhaupt nirgendwo Ladungspapiere erhalten geblieben sind; ich bin ihnen lediglich noch nicht auf die Spur gekommen. Vorläufig kann hierüber nur gesagt werden, daß gelegentlich Kommandeure von ihren



Ein Walfänger der 1840er Jahre: die TIDSELHOLDT aus Flensburg (erwähnt in Beilage I unter dem 3. Mai). (Aus: Wanda Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt ..., 1937)

Reedereien den Auftrag bekamen, auch Tran, Fischbein und Robbenfelle von Grönland und Norwegen mitzunehmen, d.h. meistens im Tauschhandel zu erwerben. Von der holländischen Reederei Zeylmaker & Co. aus Harlingen ist bekannt, daß ihr Fregattschiff NOORDPOOL von Arendal in Norwegen in den Jahren 1862 bis 1865 mit einer norwegischen Besatzung zum Robbenschlag ausfuhr. Als Ladung brachte sie außer Fellen auch Tran und Fischbein mit nach Harlingen. Auch Nicolaas Brantjes & Willem Smit aus Purmerend sandten die Schiffe MARTHA und MARIA ab 1851 bis etwa 1865(?) von Norwegen zum Walfang und Robbenschlag bei Spitzbergen und im Nord Polarmeer aus.<sup>32</sup> Es wurden hauptsächlich Robben gefangen, aber auch Speck wurde verfrachtet, der dann in Purmerend zu Tran gekocht wurde. Ein altes norwegisches Seemannslied erinnert noch an diese Fahrt von Norwegen nach Purmerend.<sup>33</sup> Für solche Frachten wurden in den Abfahrtshäfen Konnossemente ausgeschrieben. Es sind meist vorgedruckte Formulare und als solche leicht erkennbar, weil sie im allgemeinen in der linken oberen Ecke eine Schiffsvignette führen. Handschriftlich brauchten somit nur noch der Name des Kapitäns (Kommandeurs) und des Schiffes sowie Art und Menge der Ladung, Bestimmung und Frachtpreis für den Transport mit Empfangsdatum vermerkt zu werden. Bei der Einfuhr und Verzollung der Ladung spielten solche Ladungspapiere eine wichtige Rolle. Als Beweisstücke (auch gegenüber Steuer- und Zollbehörden) für eine bestimmte Ladung sind viele davon aufbewahrt worden. Wie die alten Wertpapiere (Aktien) von Walfanggesellschaften, sind auch sie jetzt Sammlerstücke für viele geworden, die beruflich oder aus Liebhaberei mit der Schifffahrt verbunden sind. Es wäre zu wünschen, daß einige davon auch in den Besitz von Schifffahrtsmuseen oder Walfanghistorikern kämen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden.

## Beilage I

*Journalbuch von Matthias Kruse aus Uetersen, Steuermann des Schiffes Dirkje Adema, von Harlingen, Commandör ... im Jahre 1846. Fangst 394 Robben.*

*Sonntag, den 22. März. Begrüßten Comd. S. Schröder mit der Flagge (N.Br. 71°27', Wl. 2°31').*

*Freitag, den 27. März. Begrüßten Comd. L. Meyn mit der Flagge (N.Br. 72°20')*

*Sonnabend, den 28. März. Unser Commandör fuhr bei das [!] Bremerschiff ALIANCE, Commd. Eerkens an Bord.*

*Sonntag, den 29. März. Wir lagen Ostwärts, dass Schiff DER JUNGE GUSTAV von Hamburg bei uns.*

*Donnerstag, den 2. April. Begrüßten Comd. H. Hasshagen von Bremen mit der Flagge.*

*Montag, den 6. April. Unser Comd. fuhr bei das [!] Schiff HANNOVER, Comd. Hasshagen an Bord.*

*Dienstag, den 7. April. Das Schiff HANNOVER bei uns.*

*Mittwochen, den 8. April. Comd. Hasshagen kam bei uns an Bord.*

*Donnerstag, den 9. April. Das Schiff HANNOVER von Bremen bei uns.*

*Freitag, den 10. April. Jan Mayen in W.z.S. im Eispack auf Gissung 15 Meilen.*

*Sonntag, den 12. April. Hinrich Meyn & Johann Both (= Comd. Schiff SPITSBERGEN von Harlingen) mit unserem Comd. an Bord.*

*Montag, den 13. April. Begrüßten Comd. Hasshagen von Bremen und Schiff NEPTUN von Bremen mit der Flagge.*

*Mittwochen, den 22. April. Comd. Heitmann von Schiffen WESER von Bremen kam an Bord.*

*Donnerstag, den 23. April. Unser Comd. fuhr bei Comd. Heitmann an Bord (N.Br. 71°56')*

*Freitag, den 24. April. Unser Comd. fuhr bei Comd. Johann Both an Bord.*

*Sonntag, den 26. April. Wir grüßten das Schiff STADT ALTONA von Elmshorn, Comd. S. Schröder.*

*Sonnabend, den 2. Mai. Comd. Matthias Piening kam bei uns an Bord.*

*Sonntag, den 3. Mai. Comd. Peter Carl vom Schiff TIDSELHOLT von Flensburg bei uns an Bord.*

*Sonntag, den 10. Mai. Comd. Peter Carl kam bei uns an Bord.*

*Freitag, den 15. Mai. Comd. Otto Cölln kam bei uns an Bord.*

*Sonnabend, den 16. Mai. Comd. Ladewig Meyn kam bei uns an Bord.*

*Dienstag, den 19. Mai. Unser Comd. fuhr bei Comd. Ladewig Meyn an Bord.*

*Donnerstag, den 21. Mai. Commandörs Ladewig Meyn, Otto Cölln, Johann Both und Peter Carl bei uns an Bord.*

*Freitag, den 29. Mai. Unser Comd. fuhr bei Peter Carl von Flensburg an Bord.*

*Donnerstag, 4. Juni. 26 Schiffen bei uns in der Nähe.*

*Sonnabend, den 6. Juni. Das Schiff SPITSBERGEN in der Nähe bei uns.*

*Montag, den 8. Juni. Die Comd. Johann Both, Matthias Piening & Hinrich Meyn bei uns an Bord. Gegissten N. Breite 78°59'.*

*Dienstag, den 9. Juni. Nachmittags 30 Schiffe zu sehen.*

*Sonnabend, den 13. Juni. Das Schiff DER JUNE MARTIN von Flensburg bei uns.*

*Dienstag, den 16. Juni. Das Schiff SPITSBERGEN Comd. Johann Both mit unserem Comd.*

*Sonnabend, den 20. Juni. Comd. Johann Both und D. Hasshagen von Bremen bei uns an Bord.*

*Montag, den 22. Juni. Unser Comd. fuhr bei Comd. Hansen von Bremen an Bord.*

*Donnerstag, den 25. Juni. Nachmittags Comd. Otto Mehlen von Schiff DER JUNE CONRAD von Hamburg kam bei uns an Bord.*

*Freitag, den 26. Juni. Kamen den Comd.örs Otto Cölln von Flensburg und Peter Engel von Rostock bei uns an Bord.*

Dienstag, den 30. Juni. Das Schiff SPITSBERGEN in der Nähe bei uns.

Dienstag, den 21. July. Comd. H. Wegener von Rostock bei uns an Bord. [d.h. auf der Rückreise]

## Beilage II

*Journalbuch am Bord des Schiffes Dirkje Adema auf der Reise nach Grönland auf den Robben & Wallfischfang im Jahre 1847, gehalten von Matthias Kruse. Fangst 10.587 R*

Montag, den 29. März. Die Comd. H. Hasshagen und Peter Carl mitsamen unser Comd. Nachmittags Comd. Lüder Wiltshusen von Bremen mitsamen unser Comd. und begrüßten Comd.

L. Meyn von Hamburg mit der Flagge.

Dienstag, den 30. März. Die Comd. L. Meyn von Hamburg und Peter Engel von Rostock kamen bei uns an Bord. Observierte NBreite 72° 54'.

Donnerstag, den 1. April. Comd. Johann Both mitsamen unser Comd.

Freitag, den 2. April. Comd. Johann Both kam bei uns an Bord.

Dienstag, den 6. April. Abends fuhr unser Comd. bei A. Ketelsen von Glückstadt an Bord.

Sonnabend, den 24. April. Unser Comd. fuhr bei Ladewig Meyn an Bord.

Sontag, den 2. Maij. Comd. Otto Mehlen von Hamburg bei uns an Bord.

Mittwochen, den 5. Maij. Nachmittags Comd. D. Meijer Dirks von Glückstadt zu uns.

Freitag, den 7. Maij. Comd. fuhr bei D. Hasshagen von Bremen an Bord.

Sonnabend, den 8. Maij. Unser Comd. fuhr bei Otto Cölln von Flensburg an Bord.

Sontag, den 9. Maij. Unser Comd. fuhr bei Jürgen Ocken von Flensburg an Bord.

Freitag, den 14. Maij. Machten unser Fischgarn in Ordnung auf den Wallfischfang. 43 Schiffe in der Nachmittag zu sehen.

Sonnabend, den 15. Maij. Unser Comd. fuhr bei Peter Engel von Rostock an Bord.

Montag, den 17. Maij. Unser Comd. fuhr bei Otto Cölln von Flensburg an Bord.

Donnerstag, den 20. Maij. Comd. Peter Strüben von Schiff FRIEDERIKE AUGUSTE von Bremen kam zu uns an Bord.

Pfingstmontag, den 24. Maij. Hatten das Vorland von Spitsbergen ins Gesicht.

Dienstag, den 25. Maij. Comd. Ladewig Meijn von Hamburg in der Nähe bei uns. Nachmittags Comd. Johann Both in der Nähe bei uns. Unser Comd. fuhr zu ihm an Bord. Observierte Nbreite 79° 20'.

## *Steuermanns Journal*

*Gehalten am Bord des Schiffes Dirkje Adema von Harlingen geführt vom Comandeur Otto Mehlen auf der Reise nach Grönland auf den Robben und Wallfischfang im Jahre 1852  
J. Hüßmann*

Der Beginn des Journals der DIRKJE ADEMA für die Reise 1852

Sonnabend, den 29. Maij. Vormittags. Comd. Johann Both war bei uns.  
 Donnerstag, den 3. Junij. Unser Comd. fuhr bei Jacob Schüder von Elmshorn an Bord.  
 Freitag, den 4. Junij. Comd. H. Hassbagen & J. Both kamen bei uns an Bord. Abends fuhr unser  
 Comd. bei Ladewig Meijn an Bord.  
 Sonnabend, den 5. Junij. Comd. Lüder Wittshusen von Bremen kam zu uns an Bord.  
 Dienstag, den 8. Junij. Comd. Otto Cölln von Flensburg kam zu uns an Bord.  
 Mittwoch, den 9. Junij. Unser Comd. fuhr bei Johann Both an Bord.  
 Mittwoch, den 16. Junij. Unser Comd. fuhr bei Peter Engel von Rostock an Bord.  
 Montag, den 21. Junij. Unser Comd. fuhr bei Hinrich Meijn von Elmshorn an Bord.  
 Mittwoch, den 30. Junij. Wir prajiden den Brigg AGNES von Liverpool aus Archangel.

### Beilage III

*Steuermanns Jurnal, gehalten an Bord des Schiffes Dirkje Adama von Harlingen geführt vom Comandeur Otto Mehlen auf der Reise nach Grönland auf den Robben und Wallfischfang im Jahre 1852, von J. Hüllmann. Fangst 1 Wal und 130 Robben*

*Herr der Du uns hast ausersehen  
 Das wir mit vieler Müh und Noth  
 Zum rauhen Norden müssen gehen  
 Und suchen unser stücklein Brod  
 Bewahr uns gnädig dieses Jahr  
 Vor allem Unglück und Gefahr*

Freitag, den 19. März. Begrüßten BrigSchiff STERN von Tege mit der Flagge.  
 Montag, den 22. März. Am Barkschiff von Elsfleth und begrüßten mit der Flagge.  
 Sonntag, den 28. März. Die Brigg NORDSTERN von Kiel, Ct. Erkens mit der Flagge.  
 Dienstag, den 6. April. Dänische Brigg und begrüßten es mit der Flagge.  
 Freitag, den 9. April. Das FregattSchiff DER JUNG GUSTAV von Hamburg, Comd. Ladewig Meyn.  
 Sonnabend, den 10. April. Die Brigg FLORA von Rostock, Comd. Wegener bei uns an Bord. Das Barkschiff VESTA von Flensburg, Comd. Hinrich Stockfleth.  
 Sonntag, den 11. April. Das Bargschiff AZARIA von Braack, Comd. Bonsilius bei uns an Bord.  
 Montag, den 12. April. Die Brigg DER JUNGE MARTIN von Flensburg, Comd. O. Kölln.  
 Donnerstag, den 15. April. Comd. Wegener von Rostock kam bei uns an Bord.  
 Freitag, den 16. April. Comd. O. Kölln von Flensburg kam bei uns an Bord.  
 Sonntag, den 18. April. Retteten Mannschaft norvegische Jagd Norman LÜKKENS PROØY, Trömsö Capt. O. Sand, Hemelrich Mijer, Elias Cornelissen, Ole Ingelsen, John Olsen und Nils Hulvossen.  
 Dienstag, den 20. April. Comd. O. Mehlen von Hamburg mit den unser Comd. von [...?].  
 Mittwoch, den 21. April. Die Comd. Hinrich Meyn und Hinrich Stockfleth bei uns an Bord. Nachmittag 8 Uhr den Barg von [...?] Jan Meyn im W.t.N.  
 Donnerstag, den 22. April. Comd. fuhr bei Hinrich Stockfleth, an Bord Schiff VESTA von Flensburg.  
 Freitag, den 23. April. L. Meijn und O. Mehlen von Hamburg mit daran unser Comd.  
 Montag, den 26. April. Comd. Hinrich Stockfleth kam bei uns an Bord.  
 Dienstag, den 27. April. Unser Comd. fuhr bei Ars Ketels Schiff DER KLEINE HINRICH von Glückstadt an Bord. Er hatte 9000 Robben.

Mittwochen, den 28. April. Unser Comd. fuhr bei H. Hasshagen Schiff HANNOVER von Bremen a/Bord.  
 Sonnabend, den 1. Maij. Comd. von englischen Bargschiff ABRAM kam zu uns an Bord.  
 Montag, den 3. Maij. Unser Comd. fuhr bei Gerkens Schiff AUGUST von Braack an Bord.  
 Dienstag, den 4. Maij. Unser Comd. fuhr bei J. Früchtenicht Schiff FREIA von Uetersen an Bord.  
 Mittwoch, den 5. Maij. Comd. J. Früchtenicht kam zu uns an Bord.  
 Freitag, den 14. Maij. P. Strüver Schiff FRIEDERIEKE AUGUSTE von Braack.  
 Mittwoch, den 26. Maij. Unser Comd. fuhr bei P. Engel Schiff POLARSTERN von Rostock an Bord. Unser Comd. fuhr bei Englische Schiff INTERPRICE Comd. Robert Martin.  
 Donnerstag, den 27. Maij. Unser Comd. fuhr bei O. Mehlen Schiff DER JUNGE CONRAD von Hamburg.  
 PfingstSonntag, den 30. Maij. Comd. L. Witzhusen kam bei uns an Bord.  
 PfingstMontag, den 31. Maij. Unser Comd. ging bei H. Meyn Schiff FLORA von Elmshorn an bord.  
 Dienstag, den 1ste Junij. Unser Comd. ging bei L. Witzhusen Schiff GRÖNLAND von Hannover.  
 Freitag, den 4. Junij. Die Comd. H. Meijn, L. Witzhusen & P. Strüver kamen zu uns an Bord.  
 Sonnabend, den 5. Junij. Unser Comd. ging bei I. Mackeye Schiff DUBLIN von Peterheads an Bord.  
 Sonntag, den 27. Junij. Der Comd. L. Witzhusen kam zu uns an Bord.  
 Montag, den 28. Junij. Unser Comd. fuhr bei P. Engel von Rostock an Bord.  
 Dienstag, den 29. Junij. Die Comd. O. Mehlen und H. Meijn kamen zu uns an Bord.  
 Sonntag, den 4. Julij. Unser Comd. fuhr bei O. Mehlen von Hamburg an Bord.  
 Mittwoch, den 7. Julij. Unser Comd. fuhr bei H. Meijn an Bord.  
 Sonnabend, den 10. Julij. Unser Comd. fuhr bei Comd. Gerkens Schiff AUGUST von Braack an Bord.  
 Freitag, den 16. Julij. Mittags am fransösisches Bargschiff Namens VICTORIA von Archangel nach Bristol.

## Beilage IV

*Steuermanns Journal, Gehalten an Bord des Schiffes Dirkje Adema von Harlingen geführt von Comd. Otto Mehlen auf der grönländischen Reise von Harlingen aus dem Jahre 1853.*  
*Fangst 8999 Robben*      J. Hüllmann

Montag, den 14. März. Hatten Jam Maijen im S.S. W. 1/2 W. per Compass auf 24 Mailen Abstand.  
 Mittwoch, den 30. März. Unser Comd. fuhr bei W. Winter an Bord, Schiff HOFFNUNG, von Hamburg.  
 Sonntag, den 3. April. Claus Kölln Schiff [...?] von Elsfleth fuhr zu uns an Bord.  
 Freitag, den 15. April. 34 Schiffe sichtbar. Auskiek auf mit 3 Mann.  
 Donnerstag, den 21. April. Die Comd. O. Mehlen von Hamburg und J. Kruse von Elmshorn kamen zu uns an Bord.  
 Dienstag, den 26. April. Unser Comd. fuhr bei Gerths Schiff AUGUST von Fegesack an Bord.  
 Wir bekamen von ihm zu wissen, dass eine englische Brigg (Namens FELIX von Banif [?], Comd. Hay) wieder nach England wollte.  
 Freitag, den 13. Maij. Die Comd. D. Meijn und J. Stahl von Glückstadt kamen zu uns a/Bord.  
 Pfingstmontag, den 16. Maij. Der Comd. Gerkens von Braack kam zu uns an Bord.

Sonnabend, den 28. Maij. Wir hatten ein Retourschiff von Emden, kommen von Hamburg, bei uns aus Archangel.

Dienstag, den 31. Maij. Fischerboot kam bei uns an Bord. Ihr Kapitän erzählte, dass wir Lindernaes im S.O.t.S. von uns hatten.

Freitag, den 3. Junij. Um 7 Uhr bekamen wir LoodsMann P. Seilmaker von Ter Scheling an Bord.

## Beilage V

### Rolle

#### Liste der angeheuerten Equipage des Schiffes SPITSBERGEN für die Walfangreise im Jahr 1845

No. Kwaliteit	Namen	Woonplaats	Ouder dom <sup>1</sup>	Handgeld	Maandgeld
1. Commandeur	Johann Both	Harlingen <sup>2</sup>		300 fl.0.0	0.0
2. Stuurman	Hoffenrosenburger	Heist		60 fl.0.0	0.0
3. Speksnieder	J. Hase	Haselau Heist		55 fl.0.0	0.0
4. Speksnieder Maat	J. Wrangé	Leester Anteig		50 fl.0.0	0.0
5. Cadet Stuurman	J. Hart	Glückstadt Jakob Both <sup>3</sup>		48 fl.0.0	0.0
6. Harpoenier	H. Offenbruggen	Leestermuhe		48 fl.0.0	0.0
7. dito	Johann Hulman	dito		48 fl.0.0	0.0
8. 1/2 Paart Vader <sup>4</sup>	Johann Gesefelt	Heist		40 fl.0.0	10 fl.0.0
9. Timmerman	J. Altar	Harlingen		38 fl.0.0	38 fl.0.0
10. Kuiper	H. Wielst <sup>5</sup>	dito		45 fl.0.0	0.0
11. 1/2 Paart Vaders	H. Hansfen	Glückstadt		33 fl.0.0	11 fl.0.0 <sup>6</sup>
12. 1/2 dito	G. Ruig	OosterSchelling		30 fl.0.0	10 fl.0.0
13. 1/2 dito	W. Ofenbrugen	Heist		30 fl.0.0	10 fl.0.0
14. Schieman	J. Zakers de Vries	Robziel		33 fl.0.0	11 fl.0.0
15. 1/2 Paart Vader	R. Reder	Heist Gram		30 fl.0.0	10 fl.0.0
16. 1/2 dito	Jan Brühn	dito		30 fl.0.0	10 fl.0.0
17. 1/2 dito	C. Bösh	dito		30 fl.0.0	10 fl.0.0
18. 1/2 dito	Reins Walda	Anjum		30 fl.0.0	10 fl.0.0
19. 1/2 dito	Siete L. Shoersma	dito		30 fl.0.0	10 fl.0.0
20. 1/4 dito	Frans Köllen	Leestermuhe		24 fl.0.0	8 fl.0.0
21. 1/4 dito	Peter Stabl	dito		24 fl.0.0	8 fl.0.0
22. 1/4 dito	Johan Lüders	dito		24 fl.0.0	8 fl.0.0
23. 1/4 dito	T. Lohman	dito		24 fl.0.0	8 fl.0.0
24. 1/4 dito	P. Leistra	Robziel		24 fl.0.0	8 fl.0.0
25. 1/4 dito	D. Zwart	WesterSchelling		24 fl.0.0	8 fl.0.0
26. 1/4 dito	W. van Keulen <sup>7</sup>	dito		27 fl.0.0	9 fl.0.0
27. 1/4 dito	M. Both	Harlingen		18 fl.0.0	6 fl.0.0
28. 1/4 dito	J. Luidenga	WesterSchelling		21 fl.0.0	7 fl.0.0
29. 1/4 dito	Corn. Reeland	dito		18 fl.0.0	6 fl.0.0
30. 1/4 dito	Roelof J. Spits	dito		18 fl.0.0	6 fl.0.0
31. 1/4 dito	J.W. Luidenga <sup>8</sup>	dito		15 fl.0.0	6 fl.0.0
32. 1/4 dito	L. Baaker	dito		12 fl.0.0	4 fl.0.0

33. <i>Mandvaders</i> <sup>9</sup>	<i>Klaas Backer</i>	<i>Harlingen</i>	18 fl.0.0	6 fl.0.0
34. <i>ditto</i>	<i>S. van Droegen</i>	<i>Hindelopen</i>	11 fl.0.0	4 fl.0.0
35. <i>ditto</i>	<i>Teeke Tol</i>	<i>WesterSchilling</i>	10 fl.0.0	3 fl.0.0

- 1 Unter *Ouderdom* ist das Alter leider nicht vermerkt worden.
- 2 Der Kommandeur stammt aus Glückstadt, Schleswig Holstein, ist jedoch nach Harlingen umgesiedelt.
- 3 Der Name Jakob Both ist später eingetragen für Kadett Steuermann J. Hart.
- 4 Die Benennung *Paart Vader* (= Parten Fahrer) stammt aus dem 17. Jahrhundert und bedeutet, daß der Seemann einen Anteil am Fanggewinn hatte. *Paart Vader* ist eine Entstellung aus *partvaarder*.
- 5 Küper H. Wielst = Hendrik Wildst, der letzte Kommandeur des Schiffes DIRKJE ADEMA.
- 6 Das Monatsgeld wurde von 0,0 auf 11 fl. heraufgesetzt.
- 7 W. van Keulen wurde anstelle von C. Tol angeheuert, dessen Name durchgestrichen wurde. Das Handgeld wurde von 24 fl. auf 27 fl. und das Monatsgeld von 8 fl. auf 9 fl. erhöht.
- 8 J. Luidenga wurde für J.D. de Jong angeheuert, dessen Name durchgestrichen wurde.
- 9 *Mandvaders* ist eine Entstellung aus *maandvaarders*. Es bedeutet, daß diese Seeleute nur Monatsgeld (Gage) erhielten und keinen Anteil am Fang hatten (wie die *partvaarders* oder *parteniers*).

Anmerkungen:

- 1 Veer, Gerriet de: *Diarium Nauticum, seu vera descriptio Trium Navigationum admirandarum, & nunquam auditarum, tribus continuis annis factarum, a Hollandicis & Zelandicis navibus, ad Septentrionem, supra Norvagiam, Moscoviam & Tartariam ... Nova Zembla, & Regio sub. 80. gradu sita quam Groenlandiam esse censent.* Amsterdam: Cornelij Nicolaij 1598.
- 2 Zur Geschichte dieser Monopolgesellschaft vgl. Muller, Fzn. S.: *Geschiedenis der Noordsche Compagnie.* (Provinciaal Utrechts Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.) Utrecht 1874; Kernkamp, C.W.: *Stukken over de Noordsche Compagnie.* In: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht*, deel 19, 1898, S. 264-379; Brakel, S. van: *Stukken betreffende de kamers der Noordsche Compagnie na afloop van het octrooi.* In: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht*, deel 31, 1910, S. 1-96.
- 3 Jong, C. de: *De geschiedenis van de oude Nederlandse Walvisvaart.* Deel 1. Pretoria 1972, S. 237-239.
- 4 Vgl. Bericht der Sammlung von Histoarysk Wurkforbân fan de Fryske Akademy, 18. April 1959 in: *Archiv, Fryske Akademy, Leeuwarden, Friesland.*
- 5 Dekker, Piet: *Het raadsel van de oorsprong der walvisvangst in Straat Davids.* In: *Zeewezen*, Jg. 63, 1974, S. 17-19.
- 6 Louris Fykes (Haan): *Journal van Louris Fykes varende voor schipper op Straat Davids met een beschryving van de kust van Groenlandt.* Amsterdam 1719.
- 7 Oesau, Wanda: *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. 19. Jahrhundert.* Glückstadt 1955, S. 294.
- 8 Ebd., S. 294f.
- 9 Ebd., S. 294.
- 10 Falk, Fritz Joachim: *Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö.* (= Studien und Materialien, Nordfriisk Instituut, Bredstedt/Bräist, N.F. Nr. 17.) Bredstedt 1983, S. 75f.
- 11 Sante, Gerrit van: *Alphabetische naam lijst van alle de Groenlantse en Straat Davidsche Commandeurs die sedert 't jaar 1700 op Groenlant en sedert 't jaar 1719 op Straat Davids voor Holland en andere Provincien hebben gevaren.* Haarlem 1770.
- 12 Brinner, L.: *Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang.* In: *Hansische Geschichtsblätter* 1912, S. 321-363; Die deutschen Grönlandfahrer. Berlin 1913, S. 149f., 162, 339.
- 13 Ebd. und Tack, Johann: *Die Hollandsgänger in Hannover und Oldenburg.* Leipzig 1902.
- 14 Meyer, Hans Rudolf: *Die bremischen Grönlandfahrten und ihr Einfluß auf die bremische Wirtschaft.* In: *Bremisches Jahrbuch* 50, 1965, S. 260-262.
- 15 Oesau, Wanda: *Schleswig Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag vom 17. 19. Jahrhundert.* Glückstadt 1932, S. 103. (Nachdruck 1979).
- 16 Dijkstra, A.J.: *De Groenlands en Straat Davids Visserij Societeit te Harlingen.* In: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer, Sneek*, 1964-65, S. 54-58.
- 17 Jong, C. de: *De »Dirkje Adema«.* Nederlands laatste walvisvaarder. In: Ebd. 1965, S. 40-43.
- 18 Oesau (wie Anm. 15), S. 13, unter: *Benutzte Quellen.* Aus Privatbesitz.
- 19 Dies. (wie Anm. 7), S. 248, unter: *Quellenangabe.* Journale aus Privatbesitz.

- 20 Dijkstra, A.J.: Alve sjoernalen fan de walfiskfarder »Spitsbergen« út de jierren 1830 1840. In: It Beaken. Tydskrift fan de Fryske Akademy, Ljouwert (Leeuwarden) 44 Nr. 3/4, 1982, S. 171 184.
- 21 In der Sammlung des Verfassers befindet sich ein Manuskript von 1683 mit Angaben der von Holland und Hamburg ausgefahrenen Schiffe.
- 22 Sherman, Stuart C.: Whaling logbooks and journals, 1613 1927. New York 1986. Das ist eine Computer Inventarisierung von mehr als 5000 Journalen von Walfängern, vorwiegend aus den USA und Großbritannien. Es sind aber auch 6 Journale von Schiffen aus Bremen, Bremerhaven und Hamburg vermerkt.
- 23 Freundliche Mitteilung von Kapt. Heinz Burmester vom 28.11.85.
- 24 Zоргdrager, C.G.: Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang ... Leipzig 1723 (Nachdruck Kassel 1975). Vgl. hierin unter »Eisverhältnisse«.
- 25 Im Journal schreibt Matthias Kruse am *Mittwoch, den 27ten Mai, 1846*: ... *Harpunier Lüder Sternberg schoss eine eisfreie Fisch mit der Gunne*. Gemeint ist hier wohl das englische Vorderlade Harpungengewehr. Vgl.: Museum Hull, 1939.
- 26 Rijksmuseum »Nederlands Scheepvaart Museum«, 's Lands Zeemagazijn, Kattenburgerplein 1, NL 1016 K K Amsterdam.
- 27 Beijers, J.L.: The Library of the late Gerrit Jan Honig, Zaandijk. Utrecht 1969.
- 28 Ob Kommandeur Otto Mehlen ein Seemannsgrab erhielt oder nach Hause gebracht wurde, um an Land begraben zu werden, ist mir nicht bekannt.
- 29 Falk (wie Anm. 10), S. 61 71.
- 30 Schaap, Dick: Halen en brengen. Visserij door de eeuwen heen. Alphen 1978 gibt einen Überblick über Walfischfang und Heringsfischerei.
- 31 Beispiele gibt Falk (wie Anm. 10), S. 42f.
- 32 Honig, G.J.: Purmerenders togen ter walvisvaart. In: Nieuwe Noordhollandsche Courant vom 24. Februar 1947.
- 33 Jong, C. de: Purmerend en Noorwegen. In: Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zee geschiedenis 33, 1976, S. 44 48.

Folgenden Personen schulde ich herzlichen Dank:

In der Bundesrepublik Deutschland: Dr. Jürgen Bohmbach, Stadtarchiv Stade; Kapt. Heinz Burmester, Wedel; Dipl. Soziologe Peter Danker, Museum Elmshorn; Dr. Walter Deeters, Niedersächsisches Staatsarchiv, Aurich; Frau Dr. Jutta Glüsing, Museum Flensburg; Dr. Jachomowski, Landesarchiv Schleswig Holstein, Schleswig; Prof. Dr. Gerhard Kaufmann, Altonaer Museum in Hamburg; Dr. Klein Lengsfeld, Nordfriesisches Museum, Husum; Jan Ossenbrüggen, Söl'ring Foriining e.V., Sylt; Dr. Jürgen Wittstock, Focke Museum, Bremen; Dr. Paul Zubek, Schleswig Holsteinisches Landesmuseum, Schleswig. Im Königreich der Niederlande: Bibliothecaris J. P. Puype, Rijksmuseum »Nederlands Scheepvaart Museum«, Amsterdam; Konservator J. J. Zonjee, Zaanlandse Oudheidkamer en Verzameling »Jacob Honig Jsz. Jr.«, Zaandam.

Sie alle haben bereitwillig auf meine Fragen über »ausgewanderte« Schiffsdokumente geantwortet.

Zu besonderem Dank bin ich der inzwischen leider verstorbenen ehemaligen Konservatorin am Friesen Museum auf Sylt, Catherine Lüden, verpflichtet. Sie hat mir 1981 während einer Reise nach Middelburg in Holland das Dossier mit allen vierzehn Journalen des Schiffes SPITSBERGEN zum Studium zur Verfügung gestellt.

Großen Dank schulde ich auch meinem Freund Peter Danker, der in Elmshorn und Uetersen nicht weniger als vier Journale für mich ausfindig machte und fotokopierte, wodurch dieser Beitrag erst ermöglicht wurde.