

# DEUTSCHE WALFANGGESELLSCHAFTEN IN WILHELMINISCHER ZEIT

Germania AG und Sturmvogel GmbH\*

VON KLAUS BARTHELMESS

Tileinkað Gísla, hvalskyttu á HVAL 8,  
og Kristjáni, sem veitti mér leyfi  
til að fara út með hvalbát

## *Vorbemerkung*

Man pflegt sich der beschwörenden Kraft runder Zahlen zu bedienen, um vergangene Ereignisse durch »Jubiläen« den Zeitgenossen gegenwärtig zu machen. Zwei »Jubiläen« moderner deutscher Walfanggeschichte fallen in das Jahr 1986. Am 26. September 1936 lief die erste deutsche Walfangexpedition mit dem Mutterschiff JAN WELLEM von Hamburg in die Antarktis aus. Und am 9. April 1956 musterten mehrere hundert bundesdeutsche Seeleute in Rotterdam letztmalig von der OLYMPIC CHALLENGER ab, dem Mutterschiff jener panamesisch honduranischen Walfangflotte, mit der Aristoteles Onassis fünf Saisons lang sein Fangglück in der Antarktis und vor Peru versucht hatte. Den nachstehenden Aufsatz über die bescheidenen Anfänge deutscher Versuche, in der modernen Walfangindustrie Fuß zu fassen, mag man als »Jubiläumsbeitrag« hierzu verstehen.

## *Der moderne Walfang*

Es hat den Anschein, daß Unternehmerkreise im Deutschen Reich sich als erste ausländische Gruppe für die moderne Walfangmethode interessierten, die der norwegische Eismeerreeder Svend Foyn in den 1860er Jahren entwickelt hatte und mit großem Erfolg von einigen Landstationen in der nordnorwegischen Verwaltungsprovinz Finnmark aus zum Einsatz brachte. Diese Methode mit schnellem Fangdampfer und Harpunenkanone ermöglichte die industrielle Ausbeutung von Walarten, die sich der Bejagung alten Stils mittels Ruderboot, Handharpune und kleinkalibriger Granatwaffe entzogen, weil sie zu schnell schwimmen und im Tode sinken: Gemeint sind die Furchenwale, also die Vertreter der zoologischen Gattung *Balaenoptera*.

Die fettchemische Industrie Deutschlands entwickelte im 19. Jahrhundert einen überdurchschnittlichen Standard, der dazu führte, daß das Reich auch auf dem Sektor der Seetieröle (Robben-, Wal- und Fischtrane) in Richtung des traditionellen Marktführers Großbritannien erheblich aufschloß. Dieser für das Thema entscheidende wirtschaftshistorische Hintergrund kann hier jedoch nicht weiter beleuchtet werden; nur soviel, daß Svend Foyn selber bis in die 1870er Jahre hinein seine Produkte Walöl (Tran) und Walguano (Knochen- und Fleischabfallmehl) in

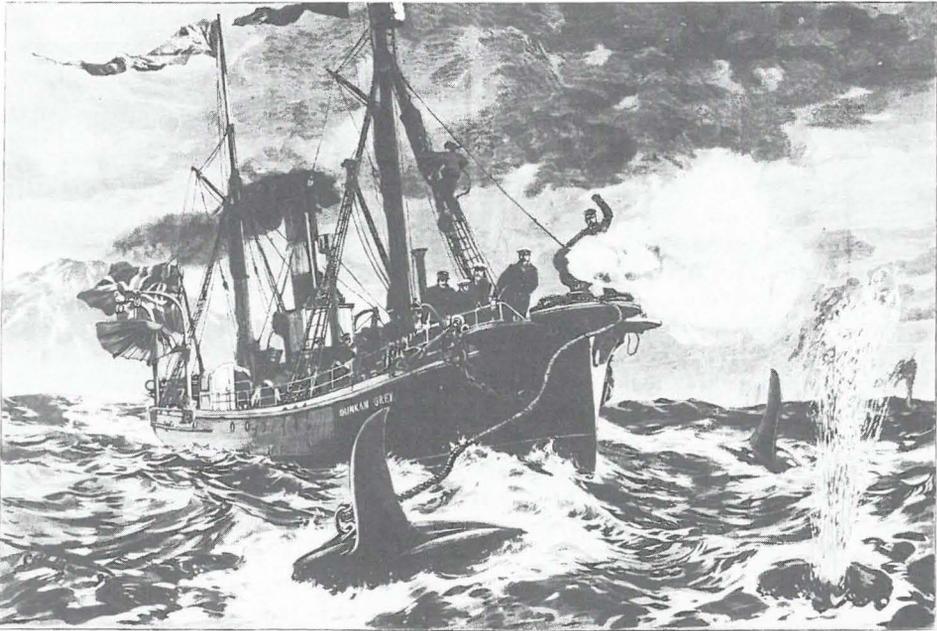
Hamburg absetzte, vornehmlich bei der Altonaer Firma *Sieveking & Co.*<sup>1</sup> Einen zweiten, geistesgeschichtlichen Hintergrund für das unternehmerische Interesse am modernen Walfang bilden die deutschen Bemühungen um eine nationale Polarforschung, in deren geistig-publizistischem Klima allerlei volkswirtschaftliche Investitionen getätigt wurden.

### *Erste deutsche Versuche*

Svend Foyn mußte 1872 feststellen, daß deutsche Kommissionäre seiner Geschäftsbeziehungen mit Hamburg im Auftrag einer unbekanntenen deutschen Firma – man vermutet die *Deutsche Polar Schifffahrts Gesellschaft* zu Hamburg dahinter – durch norwegische Strohleute ein geeignetes Grundstück am Jarfjord erworben hatten, um, quasi gegenüber Foyns eigener Station bei Vadsø, eine Walfangstation zu errichten.<sup>2</sup> Noch im Oktober desselben Jahres ersuchte Foyn seine Regierung um Patentschutz auf verschiedene von ihm entwickelte Gerätschaften und um das Monopol auf deren Anwendung. Das Monopol wurde ihm mit Wirkung vom 14. Januar 1873 auf zehn Jahre gewährt. Das unerwünschte ausländische Engagement war damit einstweilen blockiert. Doch vergab Foyn gegen Lizenzgebühr Nutzungsrechte seiner Walfangpatente an mehrere norwegische Konkurrenten. Als sein Monopol 1883 auslief, explodierte die Zahl der Walfanggesellschaften regelrecht. Binnen zweier Jahrzehnte waren die Walbestände vor Norwegen so überfischt, daß die Regierung den Küstenwalfang von 1904 an verbot. Inzwischen hatten jedoch norwegische Gesellschaften an den Küsten anderer Nordatlantikanrainer (und auch anderswo auf dem Globus) Walfangstationen errichtet: 1883 auf Island, 1894 auf den Färöern, 1898 in Neufundland, 1903 auf den Shetlands und 1904 auf den Hebriden. Ausländische Unternehmer hatten gelegentlich in gewissem Umfang Kapitalanteile an diesen Gesellschaften. Hierfür lediglich zwei Beispiele: Bei der 1884 gegründeten *Anglo Norwegian Whale Fishing Co., Ltd.*, deren Gründer, Teileigner und Manager der britische Honorarkonsul und Agent des Norddeutschen Lloyd zu Tromsø, Johannes H. Giæver war, hielten zwei Briten die übrigen Geschäftsanteile, und die beiden Fangdampfer der Gesellschaft, die die berühmte Walfangstation auf der Insel Skårø (auch Skaarö, heute Skorøya) bei Tromsø betrieb, waren nach den Kindern eines der Miteigner DUNCAN GREY und NANCY GREY benannt. Nicht zuletzt durch Kaiser Wilhelms II. Vergnügungsfangreise am 15. Juli 1892 erlangte Giævers Walfangetablisement internationale Popularität.<sup>3</sup> Als zweites Beispiel sei die in Schottland ansässige Reederei *Christian Salvesen & Co.* genannt, die Anfang der 1890er Jahre Anteile verschiedener norwegischer Walfanggesellschaften, unter anderem auf den Färöern, erwarb.<sup>4</sup>

Es waren jedoch zuallererst zaristische Unternehmer, die, den norwegischen Walfang vor Finnmark direkt vor Augen, 1883 eigene nationale Gesellschaften gründeten und ein Jahr später den modernen Walfang, wenn auch mittels in Norwegen gebauter Fangdampfer und mit meist norwegischem Fachpersonal, vor der Murmanküste aufnahmen. 1885 waren drei russische Gesellschaften mit fünf Fangbooten dort aktiv.<sup>5</sup>

Nachdem die *Deutsche Polar Schifffahrts Gesellschaft*, die ja möglicherweise hinter dem nicht zustandegekommenen Konkurrenzunternehmen zu Svend Foyns Walfängerei gestanden hatte, am 4. August 1876 liquidiert hatte<sup>6</sup>, scheint es, daß im Deutschen Reich nicht vor den frühen 1890er Jahren erneut ein unternehmerisches Interesse am eigenen Tranterfang erwachte. Zwar hatte Carl Lindenberg, zunächst Mit-, später Alleininhaber der Hamburger Reederei *Wolterreck & Robertson*, neben dem Norweger Christen Christensen das größte Aktienpaket an der Sandefjorder Reederei *A/S Oceana*, die 1887 zum Zwecke des Döglings<sup>7</sup> und Robbenfangs gegründet worden war, doch ist der tatsächliche Grad deutscher Beteiligung an den berühmt gewordenen Versuchsexpeditionen der norwegischen Fangschiffe *JASON*, *HERTHA* und *KASTOR* ins südliche Eismeer in den Jahren 1892 bis 1894 umstritten. In rein technischer Hinsicht waren diese Expeditionen von Barkschiffen mit Hilfsdampfmaschinen auch noch kein moderner Walfang.



»Kaiser Wilhelm II. auf der Walfischjagd am 15. Juli 1892«. Holzstich nach Carl Saltzmann; ein sehr ähnliches Gemälde Saltzmanns befindet sich im Kieler Yachtclub. Der Fangdampfer DUNCAN GREY (Harpunenschütze Hans Barlin) gehörte der Anglo-Norwegian Whale Fishing Co., die auf Skorøya bei Tromsø eine Walfangstation betrieb. (Walfangsammlung Barthelmeß)

Die Nordische Hochseefischerei-Gesellschaft, gegründet 1892 auf Anregung von Wilhelm Bade (1843 1903), ließ im gleichen Jahr bei Akers Mek(anisk) Verksted in Christiania (nachmals Oslo) den Walfangdampfer GLÜCKAUF (Bau Nr. 141, 87 BRT, Heimathafen Lübeck) bauen, der auch zum Schleppnetzfang ausgerüstet war. Im Juli/August 1893 wurden 17 Wale im Nordmeer erlegt, von denen ein Teil nach der Havarie des Begleitschoners JENNY, der ursprünglich den Walspeck zum Transport nach Hamburg hatte aufnehmen sollen, an J. Giævers Walstation auf Skårø verkauft wurde. Der Schiffsname GLÜCKAUF und der Stammsitz der Gesellschaft in Mülheim/Ruhr spiegeln die exotische Tatsache wider, daß neben dem Walfang und der Fischerei auch der Kohlenbergbau auf subarktischen Inseln als Betriebsziel in den Statuten der Firma stand. Sie wurde nach dieser ersten Saison auf gelöst. Es kann sein, daß die GLÜCKAUF ab 1894 als BJØRN für die Tønsberg Interessentskab for Hvalfangst (auch Jarfjordselskap genannt) Walfang betrieb.

Um 1898 gründete die Hamburger Reederei und Schiffsmaklerfirma Knöhr & Burchard, Nfl. die Deutsche Bäreninsel Gesellschaft mit dem Ziel, die Kohlenlager auf Bjørnøya (Bäreninsel) und die Walfanggründe vor der Insel auszubeuten. Das Unternehmen ist ein wirtschaftlicher Mißerfolg gewesen. Es ist mir nicht eindeutig bekannt, ob eine unternehmerische Beziehung dieser Gesellschaft zu dem Frankfurter Journalisten und Eismeerabenteurer Theodor Lerner bestand. »Gesponsort« vom »Berliner Local Anzeiger«, fuhr Lerner 1898 von Tromsø aus (HELGOLAND Expedition unter Leitung von Kapitän H. Rüdiger) mit Ausrüstung und Fachkräften für den Trantierfang, vor allem von Robben, nach Bjørnøya. Dort steckte der als »Nebelkönig« bekannt gewordene Abenteurer ein 85 km<sup>2</sup> großes Landstück ab und war dreist genug, 1899 die russische SWETLJANA Expedition von »seinem« Territorium zu vertreiben (wovon sich der Kaiser distanzierte).

1899 entsandte der Deutsche Seefischerei-Verein den zum Walfänger umgebauten Fischdampfer ELMA auf eine Versuchsexpedition nach Bjørnøya. Nur einige wenige Wale wurden erlegt. Die auf der ELMA installierte Bofors Harpunenkanone steht heute vor dem Institut für Meeresforschung in Bremerhaven.

Soviel zu den Bemühungen deutscher Unternehmer, es in puncto Walfang den erfolgreichen norwegischen Firmen gleichzutun und an dem Boom dieser jungen, aber risikoreichen Industrie teilzuhaben. Sicherlich war es nicht nur fehlendes Know how in diesem hochspezialisierten Fischereizweig, das den finanziellen Mißerfolg nach sich zog, sondern auch die verworrenen Vorstellungen wilhelminischer Unternehmer, so disparate Geschäfte wie Trantierfang, Hochseefischerei und sogar Bergbau unter dem Dach einer Firma kombinieren zu können. In technologischer Hinsicht entscheidend für das Scheitern jener Versuche war das Fehlen einer Landbasis mit festen Verarbeitungsmöglichkeiten für die deutschen Walfangoperationen.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges hat es nicht an weiteren deutschen Versuchen gefehlt, modernen Walfang zu betreiben: In Südafrika (zwei Versuche), möglicherweise in Chile und in den Dependencies der britischen Falkland Inseln (ein oder zwei Versuche).<sup>8</sup> Hierbei kamen jedoch nur zwei Gesellschaften über das Gründungsstadium hinaus, errichteten Landstationen und betrieben einige wenige Saisons lang ihre Walfangdampfer: die Germania Walfang- und Fischindustrie AG zu Hamburg und die Deutsche Walfanggesellschaft »Sturmvogel« mbH zu Bremen. Von ihnen soll im folgenden die Rede sein.

## *Die Germania Walfang- und Fischindustrie AG*

Die Germania Walfang und Fischindustrie AG (GWFI) wurde am 13. Dezember 1902 in Hamburg gegründet.<sup>9</sup> Die Anregung hierzu soll von dem Präsidenten des Deutschen Seefischerei Vereins (DSV), Dr. Walter Herwig, ausgegangen sein.<sup>10</sup> Das Grundkapital betrug 500 000 ~~⊘~~, aufgeteilt in 200 Inhaberaktien zu je 2500 ~~⊘~~, für die die folgenden Gründungsaktionäre zeichneten:

- die Hamburger Reederei und Schiffsmaklerfirma Knöhr & Burchard, Nfl., vertreten durch August E. Zimmer, mit 146 Aktien;
- der Kieler Kaufmann Carl Heinrich Diederichsen mit 8 Aktien;
- Paul Otto Ganssaue, Gesamtprokurist der Hamburger Reederei F. Laeisz, mit 4 Aktien;
- der Hamburger Ingenieur Maximilian Berendt mit 2 Aktien;
- der Königsberger Stadtrat Carl Emil Bieske mit 40 Aktien.<sup>11</sup>

Weitere Unterzeichner des Gründungsvertrages waren: Dr. Walter Herwig, Hannover; Dr. chem. Carl Maria Johannes Cornelius Paul, Direktor zu Alt Pillau (Ostpreußen); Albert Carl E. Schröder, Kaufmann in Hamburg, und Heinrich Grohmann, Kaufmann in Altona.<sup>12</sup> Der erste Aufsichtsrat der GWFI bestand aus den Herren Zimmer (Vorsitz), Ganssaue, Herwig, Bieske, Grohmann und Berendt, durch die Dr. Carl Paul und Albert Schröder zum Vorstand bestellt wurden.<sup>13</sup> Anfangs hatte die Gesellschaft ihre Geschäftsräume im Kontor des Hauptaktionärs, der Reederei Knöhr & Burchard, Nfl., per Adresse Steinhöft 8, später lautete die Anschrift Hopfenmarkt 18.<sup>14</sup>

Die drei ersten Geschäftshandlungen der jungen GWFI waren die Übernahme aller Geschäftsanteile der schon bestehenden Deutschen Seefischereigesellschaft »Germania« m. b. H. im ostpreußischen Pillau, ferner die Kapitalbeteiligung an der Gründung einer in Kopenhagen ansässigen Aktiengesellschaft namens Island Hval Industri A/S und schließlich die Auftragserteilung zum Bau zweier Walfangdampfer.

Bereits seit über einem Jahrzehnt betrieb damals die 1888 gegründete Deutsche Seefischereigesellschaft »Germania« m. b. H. in Alt Pillau eine Fabrik zur

# „Germania“

## Walfang- und Fisch-Industrie-Aktiengesellschaft.

Telegramm-Adresse:  
„Germania Island“.

Bank-Conto:  
Hbg. Filiale der Deutschen Bank

HAMBURG, *10 Juli* 1902  
Hopfenmarkt 18.

### Der Briefkopf der Gesellschaft

Gewinnung von Tran und Fischmehl aus den großen Stichlingsschwärmen, die in der Ostsee von September bis Dezember gefangen wurden. Diese Gesellschaft, an der auch die Familie Walter Herwigs namhafte Anteile hatte<sup>16</sup>, war angeblich das erste deutsche Unternehmen, das ein Benzinextraktionsverfahren zur Gewinnung von Seetierölen anwandte.<sup>17</sup> Die Fabrik am Ende der Frischen Nehrung sollte in den verbleibenden zwei Dritteln des Jahres durch die Weiterverarbeitung von anfallenden Walprodukten besser ausgelastet werden. Der Chemiker Dr. Carl Paul war ihr Direktor; er hatte der fettchemischen Fachliteratur zufolge in Christiania offensichtlich verschiedene Verfahren entwickelt, um hochwertiges Walöl mit Hilfe von Hydraulik pressen aus dem Hautspeck und vermittels Benzinextraktion aus den Walknochen zu gewinnen.<sup>18</sup> Die Abtretung der Geschäftsanteile der Deutschen Seefischereigesellschaft »Germania« m. b. H. an die G W F I war protokollgemäß an die Zustimmung von Direktor Dr. Paul gebunden, die er am 18. Februar 1903 erteilte.<sup>19</sup>

Der Grad der Beteiligung der G W F I an der eigens gegründeten Island Hval-Industri A/S war hier nicht zu ermitteln. Wahrscheinlich wurde diese Kopenhagener Tochter dazu benutzt, von der dano isländischen Regierung eine Lizenz zum Walfang zu erlangen. Jedenfalls trat mit Wirkung vom 24. März 1903 die Island Hval-Industri A/S in die Rechte und Pflichten ein, die Dr. Paul am 12. August 1902, also noch vor der Gründung der G W F I, mit mehreren lokalen Pächtern und Grundbesitzern eingegangen war. Und zwar



Die Fjorde mit Walfangstationen an Islands Ostküste. (Zeichnung: Barthelmeß/Breden, DSM)

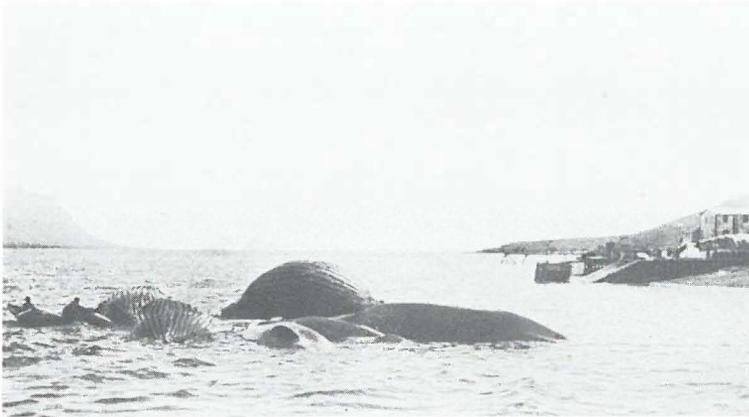
hatte Paul am Südufer des ostisländischen Faskrudsfjordes (Fáskruðsfjörður) das zum Gehöft Fagraeyri gehörige Grundstück gepachtet. Die Parzelle war Teil des Großgrundes Vikurgerde. Der Pachtzins betrug 300 Kronen, der den drei Grundeignern alljährlich zum 12. August ausbezahlt wurde. Hinzu kamen zweimal 50 Kronen, die den beiden bisherigen Pächtern Fagraeyris alljährlich für die Abtretung ihrer Rechte gezahlt wurden. Der Vertrag schloß das Recht ein, Anlegestellen und Gebäude zu errichten, Gewässer umzuleiten und der Erde Schiffsballast zu entnehmen; er war nur seitens des Pächters mit einjähriger Kündigungsfrist kündbar. Darüber hinaus hatte der Pächter Anspruch darauf, im Bedarfsfalle gegen angemessenen Zins das Pachtgrundstück zu erweitern. Ausdrücklich war die mögliche Rechtsnachfolge Dritter als Pächter des Geländes vorgesehen.<sup>20</sup> Wenige Wochen nach Pauls Abtretung seiner Pachtrechte an die Island Hval Industri A/S wurden im April 1903 die Baumaterialien, Verarbeitungsmaschinen und auch schon das Stationspersonal nach Fagraeyri geschafft. Aufbau und Betrieb der Anlage unterstanden der technischen Leitung des rührigen Vorstandsmitgliedes.<sup>21</sup> Unter den norwegischen Fangleuten soll daher die »Germania« Station im Faskrudsfjord auch als »dr. Pauls stasjon« bekannt gewesen sein.<sup>22</sup> Hier installierte er etliche seiner patentierten, experimentellen Walölgewinnungsanlagen.

Unverzüglich hatte die G W F I zwei moderne Walfangdampfer bei einer der renommiertesten Werften für derartige Bauten, A k e r s M e k a n i s k V e r k s t e d in Christiania, in Auftrag gegeben. Im Mai 1903 lief das Walboot ISLAND (Bau Nr. 223) vom Stapel, gefolgt im Juni von seinem Schwesterschiff GERMANIA (Bau Nr. 222). Beide Dampfer, nach neuesten Gesichtspunkten für die Waljagd gebaut, waren mit 106 Tonnen brutto vermessen (netto 26 t, unter Deck 101 t), hatten eine Länge von 28,74 m, eine Breite von 5,12 m, eine Tiefe von 3,05 m und waren mit einer Dreifach Expansionsmaschine ausgerüstet, die 260 PS lieferte.<sup>23</sup>

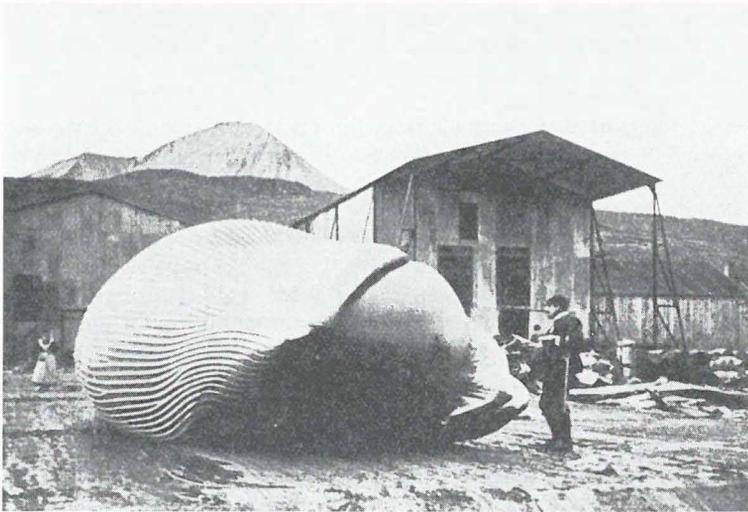
Am 1./2. Juli 1903 nahmen die beiden Fangdampfer ihre blutige Arbeit auf.<sup>24</sup> Die deutsche Station im Faskrudsfjord war die südlichste von einem guten halben Dutzend Walstationen an Islands Ostküste. Sowohl die Zerlegemannschaften als auch die Dampferbesatzungen bestanden überwiegend aus norwegischen Fachleuten; die deutschen Behörden hatten in der Mannschafts-



*Walfangstation Germania 1904. Der deutsche Fangdampfer ISLAND beim Abliefern von Beute vor der Station bei Fagraeyri. Das Aufsichtsratsmitglied Heinrich Grobmann machte dieses und die folgenden Fotos bei seiner Inspektionsreise. (Foto aus Risting & Paulsen, 1938)*

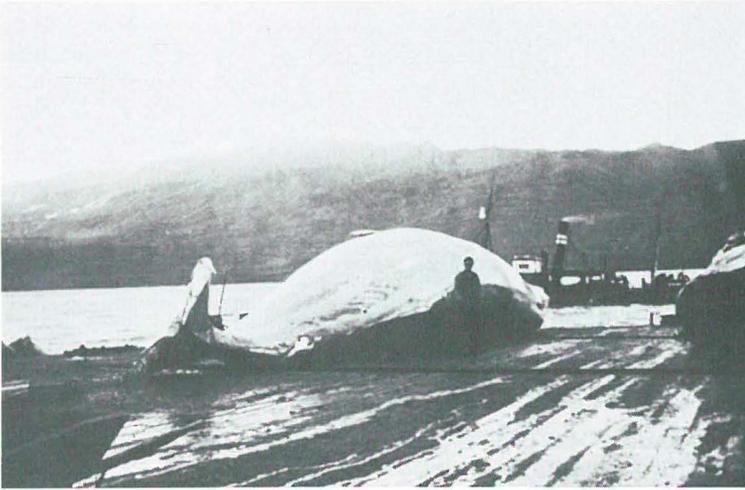


*Walfangstation Germania 1904. Walkadaver im Faskrudsfjord. Rechts im Hintergrund die deutsche Landstation mit der Aufschleppe, dem Flensplan und einigen Fabrikgebäuden. (Foto: Grohmann; aus Risting & Paulsen, 1938)*



*Walfangstation Germania 1904. Ein von Zersetzungsgasen aufgeblähter Finnwalkadaver liegt auf dem Flensplan. (Foto: Grohmann; aus Risting & Paulsen, 1938)*

frage eigens Sondergenehmigungen erteilt.<sup>25</sup> Als Vorarbeiter auf der Verarbeitungsstation hatte man den Norweger Edward Abrahamson aus Adal verpflichtet, der zwölf Jahre lang in den Diensten Svend Foyns gestanden hatte.<sup>26</sup> Die Harpunenschützen der beiden Walboote hatten – entgegen norwegischem Brauch, demzufolge sie gleichzeitig meist auch Schiffsführer sind – auf den deutschen Schiffen wahrscheinlich bloß Steuermannsrank. Ganz sicher ist dies jedoch nicht, denn die Namen der Kapitäne, die das Schiffsclassifikationsregister des Germanischen Lloyd nennt, können sowohl (nord)deutsch als auch norwegisch sein: P. C. Brodersen auf GERMANIA und H. Bachmann auf ISLAND.



*Walfangstation Germania 1904. Auch Pottwale wurden von den deutschen Fangdampfern vor Island erbeutet. (Foto: Grohmann; aus Risting & Paulsen, 1938; mit frdl. Erlaubnis des Schweizerbart Verlages)*

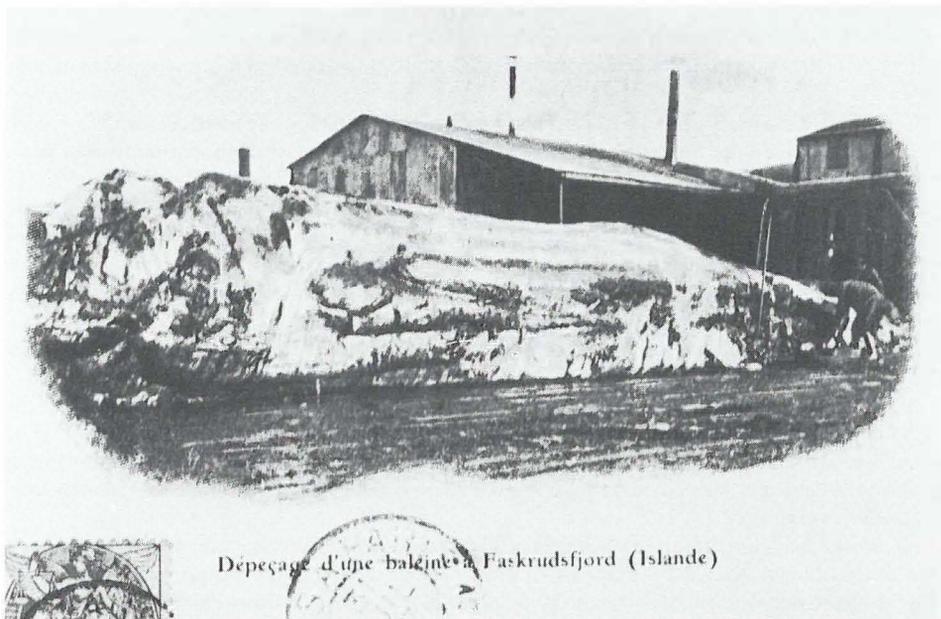
In jener ersten Fangsaison, die nach 60 Fangtagen am 31. August zu Ende war, landeten die beiden Dampfer 47 Wale an der Station an.<sup>27</sup> In ganz Island erlegten in jenem Jahr 30 Fangboote 1257 Wale. Das Fangergebnis der deutschen Walboote lag also mehr als 40% unter dem Durchschnitt des Islandfangfeldes.<sup>28</sup>

Der späte Fangbeginn sowie die unausweichlichen Anfangsschwierigkeiten eines solch neuen Betriebes ließen einen Gewinn noch nicht erwarten. Die von Paul speziell zur Walölgewinnung entwickelten Extraktionsverfahren dürften in jener Saison wohl erstmalig in der großtechnischen Erprobungsphase gestanden haben. Das Reich subventionierte das junge Unternehmen 1903 und 1904 mit einer jährlichen Ausrüstungsprämie von je 25000 ₰.<sup>29</sup>

Da das erste Geschäftsjahr nahezu die gesamten Betriebsmittel aufgezehrt hatte, beschloß die erste ordentliche General-Versammlung am 16. April 1904 eine Erhöhung des eingezahlten Aktienkapitals von 500 000 auf 750 000 ₰, und zwar durch Begebung von 200 weiteren Inhaberaktien zu je 1250 ₰. Doch wurden hiervon nur 88 von den Aktionären gezeichnet, so daß sich das Grundkapital nunmehr auf 610 000 ₰ belief.<sup>30</sup>

Trotz einer Ausbeute von 85 Walen in der zweiten Fangsaison 1904, die mit 42,5 Walen je Fangboot über dem isländischen Durchschnitt von 36,4 Walen/Boot lag<sup>31</sup>, war das Geschäftsergebnis für die Gesellschafter unbefriedigend. Albert Schröder war als Vorstandsmitglied bereits im April durch den Aktionär Bernhard Hart abgelöst worden.<sup>32</sup> Noch während der Saison entschloß man sich, weitere personelle und betriebstechnische Änderungen vorzunehmen. Der Kaufmann Heinrich Grohmann wurde zu einer Inspektionsreise entsandt, um sich auf Walfangstationen auf Island und in Gesprächen mit norwegischen Fachleuten sachkundig zu machen. Seinem abschließenden Urteil zufolge arbeiteten Dr. Pauls experimentelle Maschinenanlagen viel zu teuer und unrationell. Seine Apparate zur Benzinextraktion sollten durch die in Norwegen üblichen und bewährten offenen Kocher und Presskocher abgelöst werden. Dr. Paul zog sich daraufhin aus der G W F I zurück, und Heinrich Grohmann übernahm die Leitung der Faskrudsfordstation sowie Pauls Posten im Vorstand.<sup>33</sup>

Das schlechte Geschäftsergebnis der Saison 1904 war noch auf zwei weitere unkontrollierbare Faktoren zurückzuführen: schlechtes Fangwetter und ein Preisrückgang auf dem Tranmarkt



Dépeçage d'une baleine à Faskrudsfjord (Islande)

Walfangstation Germania 1903 1905. »Abspecken eines Wales im Faskrudsfjord (Island)«, Ausschnitt aus einer französischen Foto Postkarte von 1907. Die Photogravüre zeigt einen abgespeckten Furchenwalkadaver auf dem Flensplan. Man blickt auf die rechte Rückenseite des Wals, der Kopf ragt nach links aus dem Foto heraus, doch in dem dunklen Fleck nahe dem Bildrand dürfte man noch die Öffnung der Blaslöcher vermuten. Dahinter erkennt man, über Eck angelegt, Teile der Stationsgebäude. (Walfangsammlung Barthelmeß)

Risiken, die die Walfängerei in ihrer gesamten Geschichte zu einem Vabanquespiel machten. Über 200000  $\text{Mk}$  schlugen zum Jahresende als Verlust zu Buche.<sup>34</sup>

Zu den unternehmensgeschichtlichen Quellen, die in den Handelsregisterakten der G W F I erhalten geblieben sind, treten persönliche Aufzeichnungen aus den 1940er Jahren, die Kapitän Julius Tadsen von Föhr hinterlassen hat.<sup>35</sup> Die Hauptaktionärin der G W F I, die Reederei Knöhr & Burchard, Nfl., setzte danach durch, daß Tadsen zum Betriebsleiter (norwegisch: *bestyrer*) der Walfangstation im Faskrudsfjord ernannt wurde, nachdem er sich zehn Jahre lang als Kapitän von drei Viermastern der Reederei bewährt hatte. Die Betriebsleitung habe er 1905 übernommen.<sup>36</sup> Da der Name Tadsen in den Handelsregisterakten der G W F I nirgends auftaucht, seine Aufzeichnungen jedoch durchaus eine gewisse Glaubwürdigkeit haben, kann man vielleicht als tatsächlichen Sachverhalt vermuten, daß Kapitän Julius Tadsen die betriebstechnische und Heinrich Grohmann die verwaltungstechnisch kaufmännische Leitung der Station oblag. Eine zweite Möglichkeit ist, daß Grohmann die G W F I vor Ort vertrat und Tadsen deren Tochter Island Hval-Industri A/S.

Wie dem auch sei, am 1. Juni 1905 begann die dritte Fangsaison, die unter der neuen Leitung jedoch nur eine Ausbeute von 30 Walen je Fangboot erbrachte. Der gesamtisländische Fang belief sich auf eine Durchschnittsquote von 41,6 Walen/Boot.<sup>37</sup> Offensichtlich waren die experimentellen Walverarbeitungsanlagen auf der Station installiert geblieben und auch weiterhin genutzt worden.<sup>38</sup>

Aufsichtsrat und Vorstand der G W F I schlugen daraufhin den Aktionären vor, das Aktienkapital um 60% auf 244000  $\text{Mk}$  herabzusetzen und durch Begebung von Vorzugsaktien wieder

auf 610 000 ₤ zu bringen. Das so gewonnene Betriebskapital von 366 000 ₤ sollte unter anderem zur Anschaffung zweier weiterer Fangdampfer und eines Transportdampfers verwendet werden, der den Walbooten zeitraubende Bunker- und Kadaverschleppfahrten hätte abnehmen sollen.<sup>39</sup>

Julius Tadsen unterbreitete den Vorschlag, es den jüngsten Unternehmungen der Norweger gleichzutun und auf der Südhalbkugel den Walfang aufzunehmen, da die nordatlantischen Walfanggründe keinen Ertrag mehr abwürfen. Ein Jahr zuvor hatte an Patagoniens Küsten und auf den subantarktischen Inseln der britischen Territorien gerade eine vielversprechende Walindustrie begonnen.<sup>40</sup> Verständlicherweise war das Risiko eines geographisch so weit gelegenen Fangbetriebes mit seinen hohen Transport- und anderen Kosten den ohnehin arg gebeutelten Aktionären zu groß, war doch der Verlustsaldo bis Ende 1905 auf inzwischen 320 000 ₤ angewachsen. Verständlich auch, daß dieser Saldo niemanden zu neuen Aktienkäufen ermutigte, wie Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagen hatten. Man beschloß hingegen, einen der Dampfer, die GERMANIA, zu verkaufen.<sup>41</sup>

An der Walfangssaison 1906 konnte sich die G W F I mangels nötiger Betriebsmittel nicht mehr beteiligen. Die Stationsanlagen wurden aber weiterhin gewartet und waren der Obhut eines Wachmannes und einer Kernbelegschaft, zu der auch Tadsen und Vormann Abrahamsen gehörten, anvertraut. Verschiedene Vorräte, vor allem Bunkerkohle, wurden vor Ort unter Einstandspreis verkauft.<sup>42</sup>

Die starke Bejagung der nordatlantischen Walbestände in den vergangenen Jahren wirkte sich nun drastisch aus: Nur 650 Wale wurden 1906 vor Island von 25 Dampfern getötet, das entspricht einem Schnitt von 26 Walen je Boot gegenüber einem Vorjahresschnitt von 41,6 Walen pro Boot.<sup>43</sup> Mehrere Gesellschaften versuchten noch vor Saisonende einzelne Walfangdampfer abzustoßen. Der G W F I glückte es, für die ISLAND in dieser Situation einen Käufer zu finden. Der Erlös betrug 58 000 Kronen, der Neupreis hatte sich 1903 auf rund 83 000 ₤ beziffert.<sup>44</sup>

Das Geschäftsjahr 1907 war gekennzeichnet von Versuchen, für den Betrieb der Faskruds fjordstation die Beteiligung deutscher Fischereifirmen zu erlangen. Namentlich an Verhandlungen mit der neu gegründeten Hamburgischen Hochseefischerei Gesellschaft wurden große Erwartungen geknüpft, die sich jedoch zerschlugen.<sup>45</sup> Die Stichtingsfabrik in Pillau erwirtschaftete einen kleinen Gewinn. Doch angesichts eines Verlustsaldos von inzwischen 368 742 ₤ beschloß die am 28. Dezember 1907 einberufene außerordentliche Generalversammlung, die Offerte des norwegischen Walfangreeders Marcus C. Bull anzunehmen, der die gesamten Stationsanlagen für 30 000 ₤ für die schottische Walfangreederei Salvesen aus Leith ankaufte.<sup>46</sup>

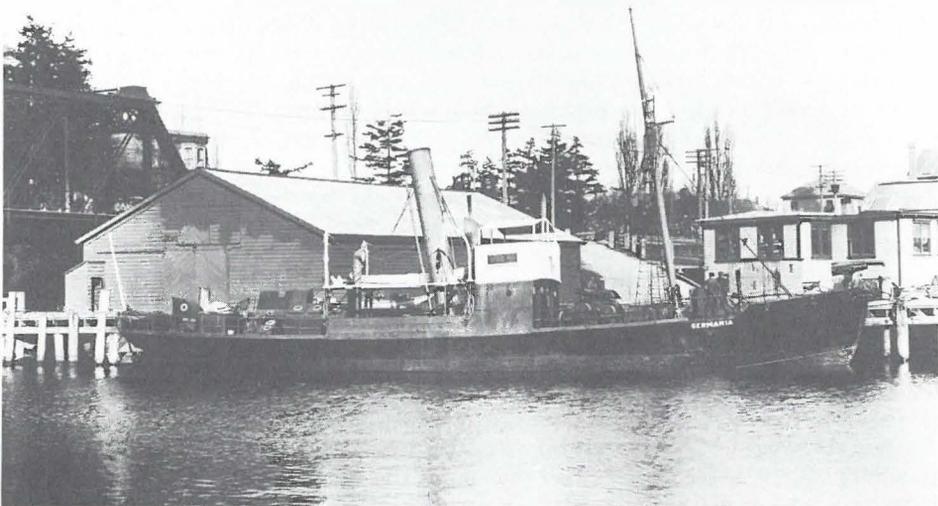
Aus mehreren handschriftlichen Bilanzen und Aufstellungen, teils in der Handschrift Tadsens, teils in der einer anderen Person, geht das Inventar der Faskruds fjordstation hervor, die aus folgenden Baulichkeiten bestand: Kesselhaus, Reparaturwerkstatt, Arbeiterbaracke, Speckhaus, Fleischhaus (die wertvollste Position der Aufstellung), Benzinhaus, Bäckerei, Flensplan, Brücke (= Aufschleppe), Lagerhäuser I und II, Preßkesselhaus, Tranbehälterhaus, Baracke II, Villa und schließlich Schmiede. Ihr Gesamtwert belief sich laut Aufstellung auf 47 960 Kronen. Kohlen, Leinen, Harpunen, Schießbedarf, Proviant, Säcke für Fleischmehl und Fässer für Walöl, ferner Benzin und Maschinenersatzteile sind Positionen, die in den Listen immer wieder auftauchen. Die »Produktpalette« der G W F I geht ebenfalls aus einem Inventar für 1905 hervor: Waltran in allen vier Handelsqualitäten I bis IV, Fleischtran, Knochenfett (alles in Fässern), Futtermehl in Säcken und schließlich Fleischmasse. Einige interessante beiläufige Nennungen von Geschäftspartnern der Gesellschaft fallen auf Gläubiger- und Schuldnerseite in den handschriftlichen Bilanzen Tadsens ins Auge: Unter anderem stehen schon 1905 Salvesen und Marcus Bull, norwegische und Hamburger Firmen, aber auch isländische Privatleute mit verschiedenen hohen Beträgen zu Buche.<sup>47</sup>

Die traditionsreiche Tønsberger Maschinenbaufirma Henriksens Mekanisk Verksted, die seit Svend Foyns Zeiten bis heute die Walfangindustrie beliefert, trug nach dem Verkauf die Faskruds fjordstation 1908 ab und baute sie im South Harbour an der Ostseite von

New Island, der westlichsten der Falkland Inseln, wieder auf. Einer der norwegischen Monteure äußerte sich bewundernd über die ungewöhnlich moderne und teils experimentelle Fabrik ausrüstung der vormals deutschen Station.<sup>48</sup>

Am 30. April 1908 fällte die Generalversammlung der G W F I den Liquidationsbeschluß.<sup>49</sup> Der bestellte Liquidator Friedrich Heise legte am 5. August des folgenden Jahres der abschließenden Generalversammlung seinen Bericht vor. Erschienen waren fünf Aktionäre, stimmrechtlich für 59 Anteile. 75640  $\text{M}$ , das waren 12,4% des Aktienkapitals, standen zur Ausschüttung, die Knöhr & Burchard, Nfl. und die Königsberger Vereinsbank mit Wirkung vom 6. August 1909 an übernahmen, zur Verfügung: 310  $\text{M}$  für jede Aktie zu 2500  $\text{M}$  und 155  $\text{M}$  für jede Aktie zu 1250  $\text{M}$ .<sup>50</sup> Wenige Tage später erschien in den Hamburger Tageszeitungen die lapidare Mitteilung, daß die Firma Germania Walfang und Fischindustrie AG erloschen sei.<sup>51</sup>

Über das weitere Schicksal der beiden deutschen Walfangdampfer ließ sich folgendes ermitteln: Im Jahre 1906 gründete ein gewisser H. C. Korsholm in Valdivia (Chile) eine Walfanggesellschaft namens *Sociedad Ballenera y Pescadora*. Die Landstation lag bei Puerto de Corral rund 25 km südlich von Valdivia. In der norwegischen Literatur wird das Unternehmen als deutsch-chilenisches bezeichnet, doch ist mir ein eindeutiger Beleg hierfür nicht bekannt, auch wenn der herausragende deutsche Siedleranteil in den südlichen Provinzen Chiles dies naheliegender erscheinen läßt. Entweder noch 1906 oder erst 1907 erwarb Korsholm die GERMANIA. 1908 vergrößerte sich seine Firma und geriet unter norwegische Leitung. 1910 wurde die GERMANIA an die kanadische *Pacific Whaling Co.* verkauft, die, 1905 von Sprott Balcom gegründet, die erste moderne Walfanggesellschaft vor British Columbia war. Unter der Führung eines der Balcom Söhne operierte die GERMANIA von den Walfangstationen Kyoquot und Sechart auf Vancouver Island aus. Durch eine Reihe von undurchsichtigen Anteilstransaktionen, Fusionen, Neubenennungen, die wohl das Verworrenste sind, was die Unternehmensgeschichte des modernen Walfangs zu bieten hat, gelangte die GERMANIA 1914 unter das nominelle Management der *Canadian North Pacific Fisheries*,



*Ehemals deutscher Walfangdampfer GERMANIA am Pier von Victoria, Vancouver Island, um 1910/16. (Foto: Provincial Archives of British Columbia)*

Ltd.<sup>52</sup> 1916 wurde sie an die Canadian Northern Railway Co. verkauft, die sie zum Schlepper umbaute und 1923 in SAANICH umbenannte. Nach verschiedenen Eignerwechseln wurde der Schlepper SAANICH ex GERMANIA im Jahre 1948, als man versuchte, den Walfang vor British Columbia wieder zu beleben, von der Western Whaling Co., Vancouver, erworben, wieder zum Fangdampfer umgerüstet und während der Saison 1948 von der Station Coal Harbour auf Vancouver Island aus eingesetzt. Walschütze dürfte ein Louis Larsen gewesen sein. Indes, das Schiff erwies sich als veraltet, wurde außer Dienst gestellt und 1950 verschrottet.<sup>53</sup>

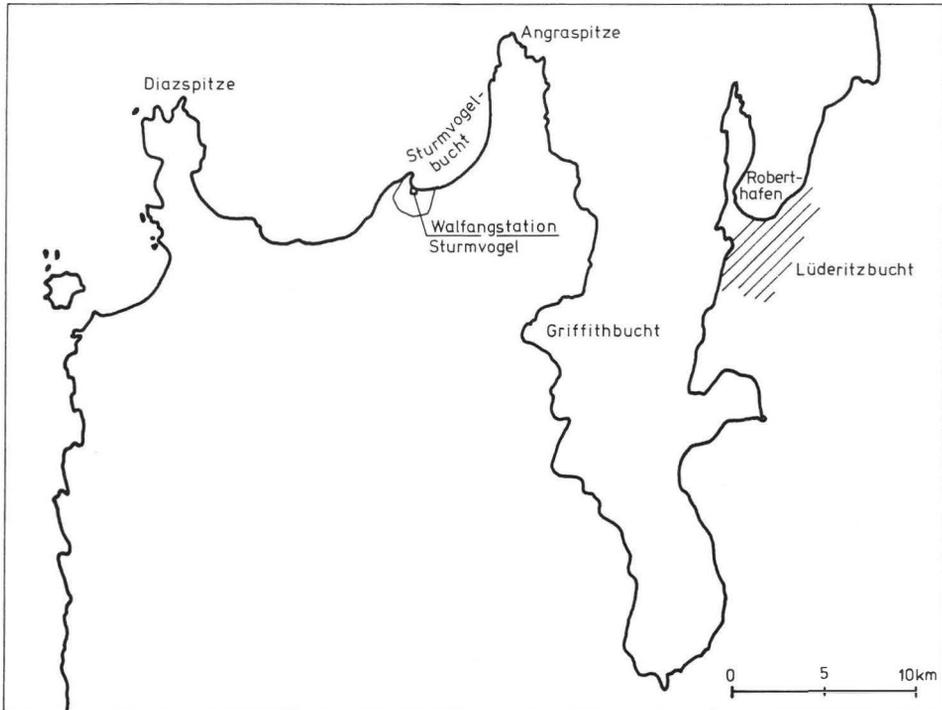
Im März 1907 wurde in Osaka die Nagai Suisan K(abushiki) K(aisha) (= Naigai Fischerei AG) mit einem Kapital von 250 000 Yen gegründet. Die Gesellschaft erwarb durch norwegische Vermittlung die ISLAND, die unter einem Schützen namens Jacobsen und nach der unumgänglichen Umbenennung in ISLAND MARU bereits wenige Wochen später den Fang vor der Ostküste von Japans Hauptinsel Honshu aufnahm. 1916 ging Naigai Suisan K. K. in der Toyo Hogei K. K. (= Ost Walfang AG) auf, die die ISLAND MARU noch bis 1936 einsetzte. Das Schiff wurde im August 1936 verschrottet.<sup>54</sup>

### *Die Deutsche Walfang Gesellschaft »Sturmvogel« m.b.H.*

Die weltweite, boomhafte Entwicklung der Walfangindustrie in den folgenden Jahren ließ wilhelminische Unternehmer nicht lange ruhen. Bereits im Februar 1911 war ein hübsch illustrierter, 10seitiger und »streng vertraulich« Prospekt mit der Zeichnungs Aufforderung für die Deutsch-Südwestafrikanische Walfang Aktiengesellschaft in Hamburg erschienen und gezielt an potentielle Interessenten verteilt worden. Mit Nachdruck wurde darin auf die Rekord-Dividende von 65% verwiesen, die ein Jahr zuvor die norwegische Walfanggesellschaft Viking, die eine Station bei Mossamedes betrieb, den Aktionären ausbezahlt hatte. Auf die gestiegenen Tranpreise der beiden vorangegangenen Jahre wurde ebenfalls Betonung gelegt. Die Absicht der Hamburger Gesellschaft im Entstehen war es, zunächst vor dem Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika den Walfang mit zwei Dampfern zu betreiben, denen ein Kochschiff beigegeben wird, welches die Wale sofort auf See abspeckt, die Fischbarten, deren Wert ein sehr hoher ist [...] entnimmt und das Walfett auskocht. [...] Nach der Fangzeit, die in den südlichen Regionen von März bis November währt, kehren die Schiffe mit der Fangladung, soweit diese nicht schon mit Frachtdampfern verladen worden ist, nach hier [Hamburg] zur Neu-ausrüstung pp. zurück. Wenn die Fänge beweisen, daß die bei Südwest Afrika im Atlantischen Ozean festgestellten Wale nahe genug an die deutsche Küste zu kommen pflegen, ist beabsichtigt, später an derselben, etwa bei Lüderitzbucht, eine deutsche Faktorei zu errichten, wohin die Wale geschleppt werden, um nicht nur den Tran und die Barten zu verwerten, sondern auch die Rückstände und die Kadaver zu dem so wertvollen Fischguano zu verarbeiten ...<sup>55</sup> Grundstücke hier für seien von der Kolonialregierung bereits in Aussicht gestellt worden.

Verantwortlich für die Zeichnungs- Aufforderung schrieben: Karl Schmidt, ehemaliger Kaiserlicher Bezirksamtmann von Keetmanshoop; der Norweger H. N. Aagaard von der Hamburger Firma Daniel Milberg; Georg Rohde von Mathias Rohde & Co., Hamburg; Ludwig Scholz, Kolonialwirtschaftliches Büro, Berlin; und Dr. Wilhelm Bittner, Rechtsanwalt in Hamburg. Ganz ohne Zweifel sind die Fehlinformationen in bezug auf die Sturmvogel Walfang GmbH, die sich in der gesamten Literatur zur modernen deutschen Walfanggeschichte finden, auf diese Broschüre zurückzuführen, indem die geplante Deutsch Südwestafrikanische Walfang Aktiengesellschaft zu Hamburg mit der tatsächlich in Betrieb gekommenen Deutschen Walfanggesellschaft »Sturmvogel« mbH zu Bremen verwechselt wird.

Am 17. Juni 1911 kommentierte die »Lüderitzbucht-Zeitung« die Walfangpläne der Hamburger Walfang AG und verwies darauf, daß entgegen den Prospektangaben nicht zwei, sondern



Lüderitzbucht und die Walfangstation Sturmvogel. (Zeichnung: Barthelmeß/Breden, DSM)

acht Walfangstationen von beiden Küsten Afrikas aus operierten. Die Trangewinnung einer schwimmenden Kocherei, deren Ladung in Hamburg und nicht im Schutzgebiet gelöscht werde, allein schon ihr Betrieb auf See, der keine Arbeitsplätze an Land schaffe, sei *eine großkapitalistische Ausbeutung unserer Gewässer*. Eine Landstation sei es, die man sich wünsche.

Etwa zur gleichen Zeit wie die Hamburger Interessenten erkundigte sich eine Gruppe von Kaufleuten aus Port Elisabeth in der britisch-südafrikanischen Kapkolonie beim Kaiserlichen Gouvernement Windhuk bzw. beim Kaiserlichen Bezirksamt Lüderitzbucht nach Möglichkeiten, eine Konzession zum Betrieb einer Walfangstation zu erhalten. Da einer der betreffenden Kaufleute Jude war, wurden zunächst *nationale Bedenken* von den kaiserlichen Behörden geprüft, aber alsbald verworfen.<sup>56</sup> Es hatte sich bereits eine feste Gruppe potentieller Gesellschafter in Konkurrenz zu den Hamburger Plänen gebildet, in deren Auftrag der Lüderitzbuchter Rechtsanwalt Dr. Erich Lübbert noch am 19. April 1911 gegenüber dem Bezirksamt und dem Gouvernement starke Bedenken gegen das Hamburger Vorhaben äußerte.<sup>57</sup> Es sei die erklärte Absicht einiger Lüderitzbuchter Honoratioren innerhalb dieser Gruppe – darunter Bürgermeister Emil Kreplin und auch Dr. Lübbert –, namhafte Anteile an einer Walfanggesellschaft zu erwerben, die eine Landstation im Schutzgebiet betreiben würde.

Mit dem Beauftragten der kapkolonialen Interessentengruppe, dem Deutsch-Belgier Charles Weidner – vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Erich Lübbert –, schloß am 22. Mai 1911 die Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwest Afrika einen Pachtvertrag: Auf 30 Jahre sollte *ein Grundstück an der Sturmvogelbucht in der Größe von ca. 9 ha zum Zwecke des Fanges und der Verwertung von Walfischen* genutzt werden dürfen. Bergrechte (Diamantengebiet!) waren ausdrücklich von der Verpachtung ausgeschlossen.<sup>58</sup>

Bei diesem Vertragsabschluß wurde die Kolonialgesellschaft in Spezialvollmacht durch die eigens schnell gegründete Lüderitzbucht Gesellschaft des Kolonialwirt-

schaftlichen Büros Ludwig Scholz & Co. mbH, Berlin, vertreten.<sup>59</sup> Scholz war ja einer der Mitinitiatoren des Hamburger Walfang-Projektes gewesen. Er scheint sich schon Jahre zuvor ein großes Ufergelände in der Griffithsbucht bei Lüderitzbucht gesichert zu haben.<sup>60</sup>

Die Elisabether Kaufleute um Charles Weidner haben selber von Anfang an offensichtlich nichts mit der Walfängerei im Sinn gehabt, sondern wollten lediglich eine Konzession zum Zwecke des Weiterverkaufs an die Lüderitzbuchter Interessenten erwerben. Bis Dezember 1911 hatte Weidner den Lüderitzbuchtern einen Satz von zehn Grundstücksplänen erarbeitet, die die geplanten Baulichkeiten der Walfangstation vom Flensplan bis zur Arbeitertoilette detailliert aufzeigten.<sup>61</sup>

Natürlich stand die Lüderitzbuchter Gruppe nicht allein vor ihrem kapitalaufwendigen Vorhaben. Der Großteil des Kapitals sollte aus dem Reich, von norddeutschen Kaufleuten und auch von norwegischen Unternehmern kommen.

## Deutsche Walfang-Gesellschaft „Sturmvogel“ mit beschränkter Haftung.

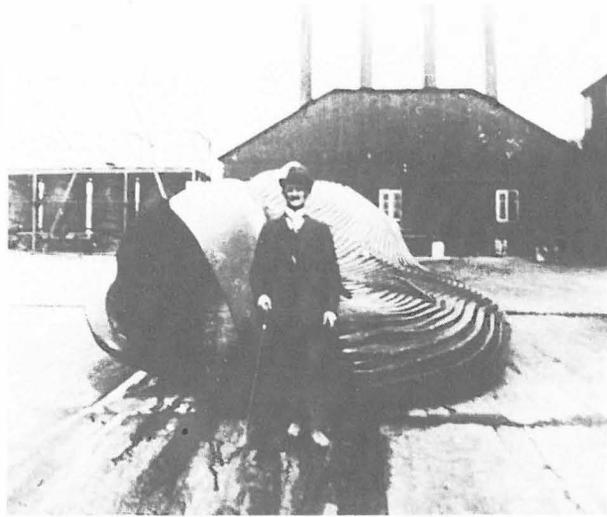
BREMEN, den .....

### *Der Briefkopf der Gesellschaft*

Als am 8. Juli 1912 in Bremen der Gesellschaftsvertrag<sup>62</sup> der Deutschen Walfanggesellschaft »Sturmvogel« mbH (DWG Sturmvogel) geschlossen wurde, leisteten 19 Parteien Einzahlungen auf ihre Stammeinlagen, die sich insgesamt auf ein Kapital von 920000  $\mathfrak{M}$  beliefen. Namhafte Beträge zahlten u.a.: die Deutsche Nationalbank KGaA, Bremen, mit 109000  $\mathfrak{M}$ ; Charles Weidner, Lüderitzbucht und Kapstadt, mit 240000  $\mathfrak{M}$ , wobei ihm und seinen Hintermännern 200000  $\mathfrak{M}$  für seine vor der Gründung gehaltenen Auslagen und geleisteten Dienste auf die Stammeinlage angerechnet wurden; die norwegische Walfang-Agentur Bugge & Olsen, Larvik, die mittels der nominellen Tochtergesellschaft Norsk Aktieselskap Sturmvogel<sup>63</sup> als Disponent der Bremer Gesellschaft fungierte, mit 200000  $\mathfrak{M}$ ; die Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwest Afrika, Berlin, mit 100000  $\mathfrak{M}$ , die sie ursprünglich wohl in die geplante Hamburger Aktiengesellschaft hatte investieren wollen.<sup>64</sup> Die übrigen Gesellschafter hatten ihre Sitze überwiegend in Bremen, je einer in Berlin, in Hamburg, in Lüderitzbucht (Dr. Erich Lübbert) und in Oldenburg.

Jener Oldenburger war ein gewisser *Direktor Dr. Carl Maria Johannes Cornelius Paul, wohnt in Oldenburg, an der Hochhauserstrasse No. 1*, der zugleich einer von fünf persönlich unterzeichnenden Gesellschaftern des Gründungsvertrags war! Seine Einlage betrug lediglich 5000  $\mathfrak{M}$ . Offensichtlich ließ der Walfang den Chemiker trotz der schlechten Erfahrungen, die er mit der Germania WFI ein paar Jahre zuvor hatte machen müssen, nicht los! »Von der Heydt's Kolonial Handbuch« für 1913<sup>65</sup> vermeldet Dr. Paul in der Eigenschaft als »Inspektor« der DWG Sturmvogel. Vom eventuellen Einsatz seiner Patente bei der Walfangverarbeitung auf der Sturmvogelstation findet sich nichts in den Unterlagen.

Geschäftsführer war Paul Siebel von der Deutschen Nationalbank KGaA, in deren Räumlichkeiten per Adresse Unserer Lieben Frauen Kirchhof 4 7 zu Bremen auch der

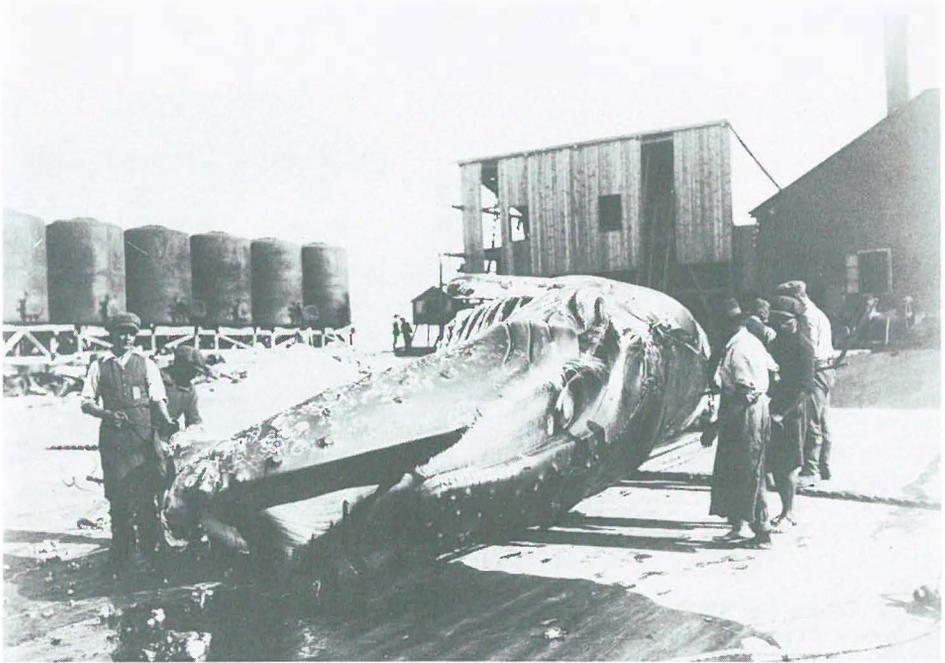


*Walfangstation Sturmvogel  
1913. Ein unbekanntes Mitglied  
der Honoratiorenschaft posiert  
vor einem Blauwalkadaver. Das  
Kocherhaus links ist noch nicht  
fertig umbaut. (Foto Lüderitz  
museum)*

Sitz der Gesellschaft war.<sup>66</sup> Zu Mitgliedern des Aufsichtsrates wurden bestimmt: Rechtsanwalt Dr. Erwin Hauers, Hamburg (Einlage 30000 ₰), der unter anderem die Firma Bugge & Olsen, Larvik, (Einlage 70000 ₰) vertrat; Bankier Dr. jur. August W. Strube, Bremen (Einlage 30000 ₰), der unter anderem die Deutsche Nationalbank vertrat; Kaufmann Alf Halle, Teilhaber von Hoffmann & Leisewitz, Bremen (Einlage 15000 ₰); Friedrich Mühlinghaus, Direktor der Deutschen Kolonialgesellschaft für Südwest-Afrika, Berlin (Einlage 100000 ₰); Ingenieur Emil Samuelsen, Larvik; Kaufmann Arne Christensen, Frederikstad; Kaufmann Hans Ludwig Meyer, Larvik<sup>67</sup>; Rechtsanwalt Dr. Erich Lübbert, Lüderitzbucht (Einlage 60000 ₰) und Emil Kreplin, Bürgermeister von Lüderitzbucht. Im Januar 1913 übermittelte Geschäftsführer Siebel dem Amtsgericht Bremen eine neue Liste von Gesellschaftern, die auf 38 Personen angewachsen war. Einige der Gründungsgesellschafter hatten ihre Einlage durch Teilverkäufe verkleinert. Das Kapital betrug nach wie vor 920000 ₰.<sup>68</sup>

Gleichzeitig mit der Gründung in Bremen wurde eine Zweigniederlassung der DWG Sturmvogel in Lüderitzbucht geschaffen. Unverzüglich waren auch die Aufträge für die Verarbeitungsanlage und die Fangdampfer an norwegische Firmen erteilt worden. Wieder baute die spezialisierte Akers Mekanisk Verksted die Fangdampfer. Unter den Baunummern 356 und 357 liefen im April 1913 die Schwesterschiffe STURMVOGEL und SEEEADLER in Christiania vom Stapel. Zehn Jahre technologischer Entwicklung hatten eine Generation größerer, stärkerer und damit effizienterer Fangdampfer entstehen lassen: Der Germanische Lloyd gibt die Tonnage mit 167 BRT an, die Länge betrug 31,56 m, die Breite 6,25 m, die Tiefe 3,60 m. Dreifachexpansionsmaschinen erzeugten 520 PS.<sup>69</sup> Als Schiffsführer, also möglicherweise auch als Harpunenschützen, werden im Register des Germanischen Lloyd ein Samuelsen und ein H. Hansen genannt.

Anfang Januar 1913 traf ein Dampfer mit Bauteilen der Station und mit norwegischen Fachkräften der Firma Bugge & Olsen in Lüderitzbucht ein. Im März folgte die Fabrikationsanlage mit weiteren 26 norwegischen Spezialisten. Rund sechs Wochen nach dem Stapellauf konnte die »Lüderitzbuchter Zeitung« das Einlaufen der beiden Fangdampfer am 27. Mai 1913 melden. Die Konstruktion der Verarbeitungsanlage, vor allem des Kondensators<sup>70</sup>, der das für die Walverarbeitung unentbehrliche Süßwasser an der trockenen Namibküste produzieren sollte, verzögerte sich jedoch infolge etlicher Probleme.

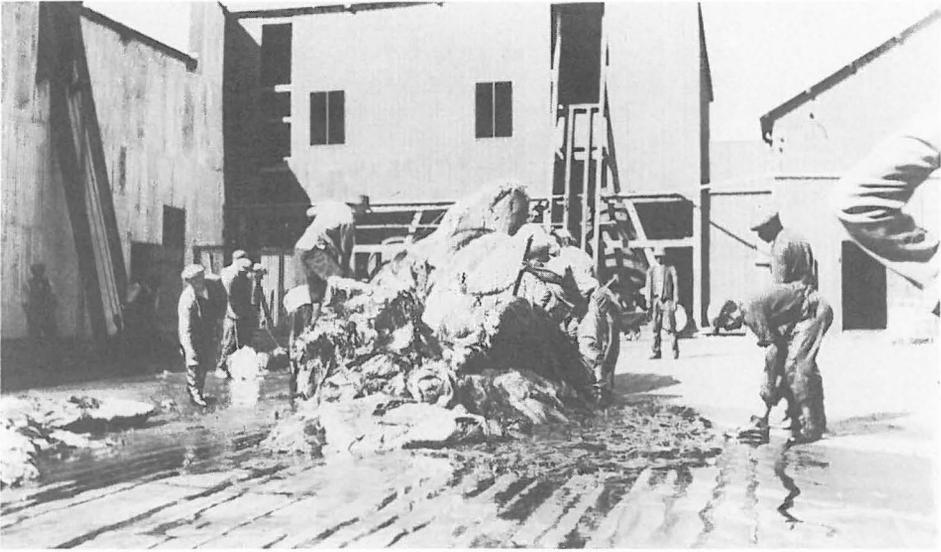


*Walfangstation Sturmvogel 1913. Ein weiblicher Buckelwal liegt auf dem Flensplan. Blut aus der just eingeschnittenen Zunge bildet einen dunklen Fleck im Vordergrund. Mit der quer unter dem Kadaver liegenden Kette wird der Wal gekentert, sobald die oberliegende Speckschicht abgeflent ist. Unter den Arbeitern sind drei Schwarze und drei Europäer zu erkennen. Das Kocherhaus aus der vorigen Abb. ist nahezu fertiggestellt, die Kocherzeile ganz links hingegen ist noch nicht eingerüstet. (Foto Lüderitzmuseum)*

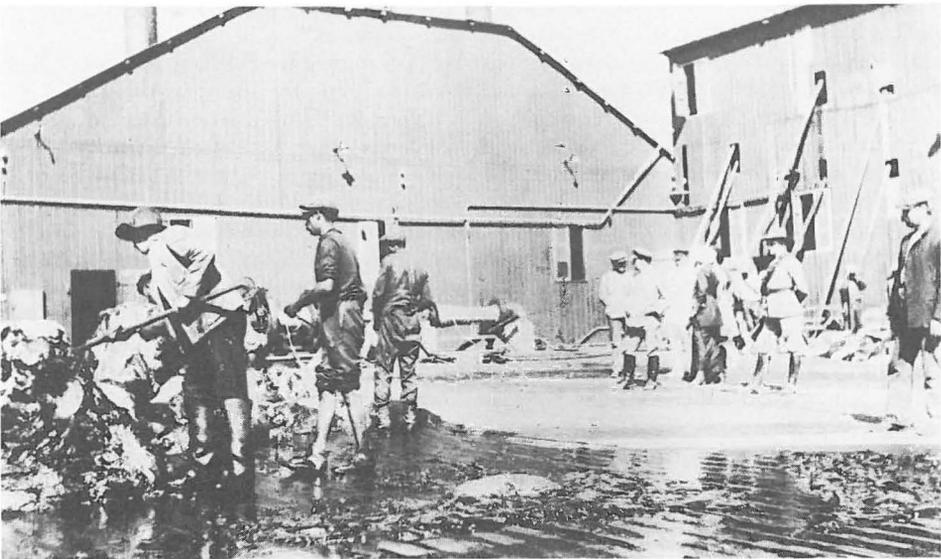
*Die Walfang Gesellschaft m.b.H. Sturmvogel hat nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten den Betrieb aufgenommen. Am Montagnachmittag [den 4. August 1913, Anm. von mir] wurde der erste Wal erlegt. Dieser erste zur Strecke gebrachte Wal gehört keiner der hier häufigeren Arten, sondern der Gattung der Blauwale an und ist ein Koloß von 21 m Länge, jubilierte die »Lüderitzbucher Zeitung«.<sup>71</sup>*

Noch einige Zeit, nachdem der Walfang begonnen hatte, wurde an der Station emsig weiter gebaut. Betriebsleiter war der Norweger Hans Pettersen, der zuvor die Station Donkergat in der südafrikanischen Saldanha Bay geleitet hatte. (Der in der »Lüderitzbucher Zeitung« zweimal genannte Betriebsleiter Kapitän Andersen überwachte wohl lediglich den Aufbau der Station.<sup>72</sup>) Pettersen jedenfalls fertigte 1918 einen Bericht an, in dem er Angaben über die technische Ausstattung der Anlage machte. Demzufolge verfügte die Station über 12 offene Speckköcher, 17 Preßköcher, zwei Guanotrockner und eine Kondensatoranlage mit einer Kapazität von 100 t Frischwasser pro Tag. Angeblich habe das Ganze £ 50 000 gekostet. Die Wasserversorgung sei ein ständiges Problem gewesen. In jener ersten Saison habe man kaum 2000 Faß (6 Faß = 1,016 t) Walöl produziert.<sup>73</sup> Hieraus auf eine Walquote zurückzurechnen ist nicht möglich, da verschiedene Arten gefangen wurden; in späterer Zeit z.B. kalkulierte man die Ölausbeute eines Blauwals als der von zweieinhalb Buckelwalen gleich.

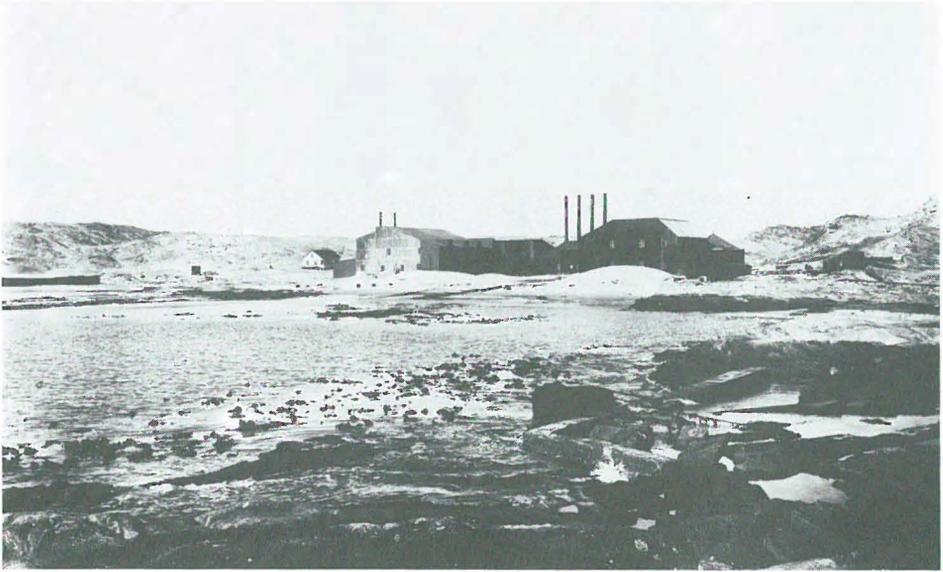
Rechtzeitig zu Beginn der zweiten Fangsaison trafen Mitte März 1914 die beiden Walboote STURMVOGEL und SEADLER nach einem Dockaufenthalt in Kapstadt wieder in Lüderitzbucht ein. Erst kurz zuvor war die Guanofabrik fertig geworden.<sup>74</sup>



Walfangstation Sturmvogel 1913 oder 1914. Das »Lemmen« (die weitere Verarbeitung, nachdem der Hautspeck abgeflent ist) eines Buckelwals. Hautspeck und Kopf sind bereits entfernt, der schräg aufragende Kamm ist die linke Thoraxwand. Vorn auf dem Flensplan hat sich der Mageninhalt ergossen. Anders als in der vorigen Abb. trägt das eingeborene Personal inzwischen eben falls festes Schuhwerk. Der schwarze Arbeiter in der Bildmitte am Kadaver ist zu der schwierigen Arbeit mit dem Flensmesser angelernt worden. Alle Kochegebäude sind nun fertiggestellt. (Foto Lüderitzmuseum)



Walfangstation Sturmvogel 1913 oder 1914. Dieselbe Szene, kurze Zeit später. Im Hintergrund die großen Walwischen. Rechts eine Ausflugspartie weißer Honoratioren um Bürgermeister und Sturmvogel Aufsichtsrat Emil Kreplin. (Foto Lüderitzmuseum)



Walfangstation Sturmvoegel nach ihrer Fertigstellung; Ansicht von Norden. Links das Direktorenhaus. (Foto: Hubrich; Lüderitzmuseum)

Keine zwei Monate nach dem Kriegsausbruch in Europa besetzten am 19. September 1914 englische Streitkräfte Lüderitzbucht. Bis zu diesem erzwungenen Fangstopp hatte die DWG Sturmvoegel in dieser Saison 4000 Faß Walöl produziert, eine Menge, die, legt man eine ideale Fangzeit von März bis November zugrunde, etwa der Produktionsleistung des Vorjahres entsprach. Risting erwähnt daneben noch 2000 Sack Walguano.<sup>75</sup>

1916 vermerkt das norwegische Verzeichnis aller Walfangschiffe »Hvalfangerflaaten« hinter den Bremer Fangdampfern STURMVOGEL und SEEADLER: *beslaglagt*, beschlagnahmt.

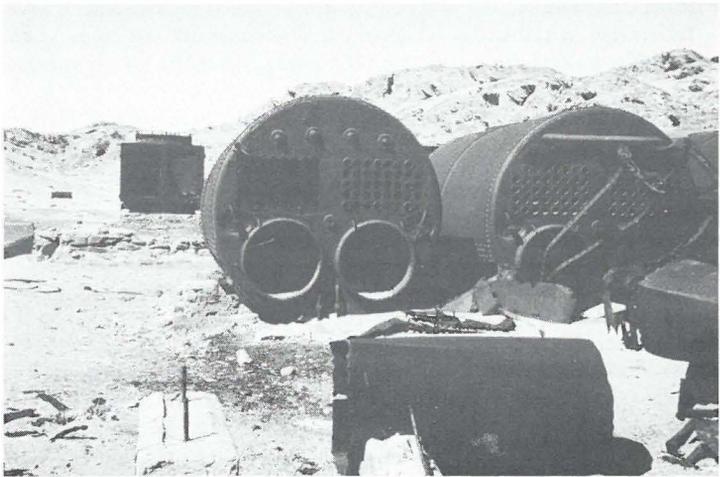
Mit Datum vom 23. Februar 1922 erging ein Schreiben der DWG Sturmvoegel an das britische Office of the Registrar of Deeds in Windhoek mit folgendem Wortlaut: *Auf die Anfrage vom 28. November 1921 teilen wir höflichst mit, daß wir im Januar 1920 unsere Landstation in Lüderitzbucht verkauft haben und seither keinen geschäftlichen Wohnsitz im Territorium haben. Hochachtungsvoll* [unleserliche Unterschrift]. Der Geschäftsstempel der DWG Sturmvoegel m. b. H. trägt den handschriftlichen Zusatz *illiqui*.<sup>76</sup> Mit dieser freiwilligen Liquidation fand das zweite, auch tatsächlich aktiv gewordene wilhelminische Walfangunternehmen ein Ende.

Bezüglich des weiteren Schicksals der Station finden sich widersprüchliche Angaben in der Literatur. Tønessen<sup>77</sup> schreibt, daß danach nie wieder Walfang von dieser Station aus betrieben wurde. Schubert<sup>78</sup>, der allerdings hinsichtlich der vorausgegangenen Ereignisse die unselige Broschüre der Hamburger Walfang AG weiter kolportiert hat, berichtet, daß eine englische African Whaling Corporation Pläne des Lüderitzbuchter Walfangunternehmens nach dem Krieg übernommen und einige Jahre lang recht gute Fänge gehabt habe. Eine Firma dieses Namens ist jedoch nirgends sonst literaturbekannt. Die britisch-südafrikanische South African Whaling Company jedoch fing an der indischen wie atlantischen Küste Südafrikas Wale. Ihre Station bei Durban ging letztlich in der Union Whaling Co. auf, die bis 1976 aktiv war und bei welcher der 1963 verstorbene Dr. Erich Lübbert zeitweise Großaktionär war.<sup>79</sup> Anhand zweier Commemorial-Artikel von Schoedder et al.<sup>80</sup> läßt sich folgender Sachverhalt rekonstruieren: 1921 oder 1931 erwarb Hermann Metje, Teilhaber der örtlichen

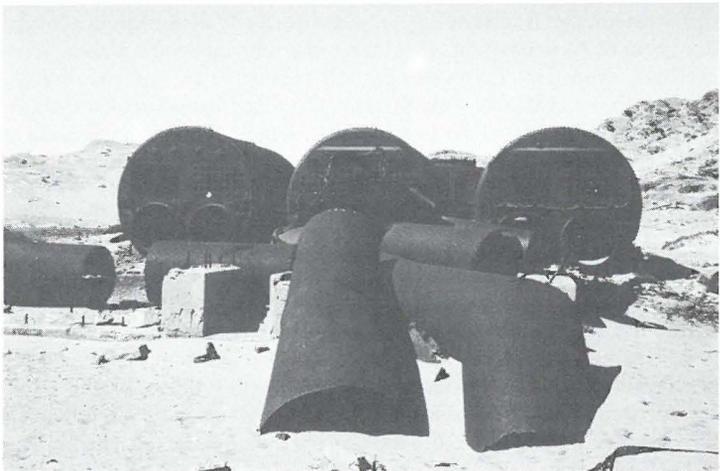
Walfangstation  
Sturmvogel, Zustand  
Februar 1984. (Alle  
Photos: Werner E.  
Wendt)



Die ehemalige  
Mannschaftsbaracke  
und die zur Erinne-  
rung aufgestellte  
Harpunenkanone.



Anlagenreste, wahr-  
scheinlich Guano  
trockner, aus dem  
Quergebäude am  
oberen Ende des  
Flensplans, davor  
die Betonsockel der  
Walwischen.



Anlagenreste, wahr-  
scheinlich Guano  
trockner, aus dem  
Quergebäude am  
oberen Ende des  
Flensplans. Die ver-  
rosteten Schornsteine  
sind über die Beton-  
sockel der Walwin-  
schen gestürzt.

Baufirma Metje und Ziegler die Holzhäuser der Station. Die Maschinenbauwerkstatt Albert Plietz erwarb die Tanks; Maschinen und Gußeisen sollen nach Japan verkauft worden sein. 1934 und 1935 wurden die Bauten abgetragen bis auf eine der beiden Baracken für die norwegischen Arbeiter, die von Hermann Metje dem deutschen Schulverein geschenkt wurde und von diesem noch heute als Freizeitunterkunft genutzt wird. Inwieweit die Station gegebenenfalls in den 1920er Jahren noch genutzt wurde, ist also noch offen. Jahrzehnte später hat die Firma Albert Plietz südöstlich der Stationsreste zur Erinnerung eine Bofors-Walkanone mit im Lauf plzierter Harpune auf einem Betonsockel aufgestellt; zur lehrreichen Anschauung waren eine zweite Harpune an die Geschützgabel geschweißt, dekoratives Tauwerk angespleißt und eine Plakette montiert.<sup>81</sup> Wenn auch inzwischen manchen Schmucks und Funktionsteiles von Besuchern beraubt und stark verrostet, steht die Kanone dort heute noch. Auf den Lagerzapfen sind die eingeschlagenen Seriennummern 356/357 erkennbar.<sup>82</sup> Es handelt sich um eine Vorderladerkanone mit Glycerinrückstoßbremse, wie sie kurz vor dem Ersten Weltkrieg auf Walbooten allenthalben in Gebrauch war. Reste der alten Guanotrockner mit vier umgestürzten Schornsteinen rosten im Sand vor sich hin. Davor sind noch die Betonfundamente für die großen Walwischen zu sehen, die einst am Kopf des Flensplans standen. Die rostzerfressenen, morschen Eisenblechwände des großen, runden Wasserreservoirs an der Westseite der Station sind eine oft eingefangene Fotoimpression in der kargen Landschaft.

Bisher ließ sich über das Schicksal des Walbootes SEEDLER lediglich ermitteln, daß es 1938/39 als Fischereifahrzeug PICKLE (168 BRT) der Ocean Fisheries (Pty.) Ltd., Durban, registriert war.

Die Schiffsbiographie der STURMVOGEL ist hingegen vollständiger. 1923/24 ist sie erstmalig im »Lloyd's Register« unter dem Namen HARPUN I (155 BRT) erwähnt. Sie gehörte der seit 1919 in Christiania ansässigen Walfangreederei A/S Laboremus, die 1904 von Tarald Dannevig & Co. in Sandefjord gegründet worden war. A/S Laboremus operierte schon vor dem Kriege auf verschiedenen Fangfeldern, so auch vor Westafrika. Dannevig bevorzugte Walbootnamen wie KRUTT (= Schießpulver), KANON, GRANAT und HARPUN. Drei Antarktis Saisons, von 1922/23 bis 1924/25, gehörte HARPUN I zur Flotte um die Walkocherei ROALD AMUNDSEN (II), die bei den South Shetland Inseln Wale fing. 1925 wechselte das Schiff den Besitzer. Hans Borge (der übrigens in der Vorkriegssaison 1913/14 Fangleiter der in Anm. 67 erwähnten POLYNESIA war) war von 1919 bis 1937 Disponent der berühmten Tønsbergs Hvalfangeri. In dieser Eigenschaft erwarb er am 27. Januar 1925 von der ecuadorianischen Regierung ein zehnjähriges Walfangmonopol für die kontinentalen Hoheitsgewässer des Landes und eine allgemeine Walfanglizenz für die Hoheitsgewässer um die Galapagos-Inseln. Er gründete die Compañía Ballenera del Ecuador Ltda. mit Sitz in Guayaquil. Der deutschstämmige Brauereibesitzer und vielfache Walfangaktionär Johan Gmeiner zeichnete fast das gesamte Aktienkapital. 1926 nahm die schwimmende Walkocherei WHALE (ex ORWELL, gechartert von der Tønsbergs Hvalfangeri) mit vier Walbooten, darunter ARPON (155 BRT), ex HARPUN I, ex STURMVOGEL den Fang vor den Galapagos-Inseln auf. Am 12. November 1927 wurde die britisch norwegische Walfanggesellschaft Anglo Norse Co. A/S gegründet, die Gmeiners Anteilpakete an mehreren Tønsberger Walfanggesellschaften übernahm. Für 10000 Aktien à 100 Kronen übertrug Gmeiner auch die vier ecuadorianischen Walboote an die neue Gesellschaft. ARPON (ex HARPUN I, ex STURMVOGEL) erhielt nun den Namen A-N. 3 und operierte bis 1938 unter zwei Mutterschiffen namens ANGLO-NORSE auf zahlreichen Walfanggründen der Welt, die meiste Zeit geeignet von Falkland Shipowners Ltd., London und bereedert von verschiedenen Tønsberger Walfangfirmen. 1938 wurde das Fangboot von der Tønsberger Schiffswerft Kaldnes Mekanisk Verksted erworben, umgebaut und als Werftschlepper unter dem Namen BÅSEN eingesetzt. Unter der Schlagzeile *sic transit* meldet die Werkszeitung »Kaldnes Blink« 1965, daß die verdienstvolle BÅSEN nach fast drei Jahrzehnten Schlepptätigkeit auf der Werft an eine Østfolder Abwrackfirma verkauft worden sei. Ein moderner Schwimmkran gleichen Namens ersetzt bis heute das vormalige deutsche Walfangboot.<sup>83</sup>

## Anmerkungen:

- \* Der vorliegende Artikel ist die vorläufige Zusammenfassung einiger erster Ergebnisse im Zusammenhang mit einer größeren wirtschaftshistorischen Untersuchung über deutsche Unternehmerinteressen am modernen Walfang vor 1914.
- 1 Arne Odd Johnsen und Johan Nicolay Tønnessen: Den moderne hvalfangsts historie. 4 Bde. Oslo 1959, Sandefjord 1967 70. Im folgenden abgekürzt Dmhh plus Bandnummer. Hier Dmhh I, S. 213.
  - 2 Dmhh I, S. 216.
  - 3 N.A. Ytreberg: Tromsø bys historie. Bd. II. Tromsø 1962. S. 211f. Ein Artikel von Boye Meyer Friese zu des Kaisers Walfangreise erscheint in den Mitteilungen des Kieler Yacht Clubs.
  - 4 Wray Vamplew: Salvesen of Leith. Edinburgh, London 1975. S. 139; Graeme Somner: From 70 North to 70 South: A History of the Christian Salvesen Fleet. Edinburgh 1984. S. 49f.
  - 5 Dmhh I, S. 536, 542; II, S. 185.
  - 6 Werner Jaeger: Das Robbenfang und Expeditionsschiff VEGA. In: Schiff und Zeit 11, 1980, S. 22 27. S. 27, Anm. 3.
  - 7 Der Dögling, eine Zahnwalart, die bis zu 9,80 m lang werden kann, wurde im Nordatlantik seit den 1880er Jahren bis weit in die 1960er Jahre gefangen. Wissenschaftliche Bezeichnung *Hyperoodon ampullatus*, andere Namen: Schnabelwal, Entenwal, englisch und in Norwegen Bottlenose.
  - 8 Nahezu jede einzelne Angabe zu den in den vorstehenden Abschnitten erwähnten, bisher kaum dokumentierten unternehmerischen Initiativen und kurzlebigen Firmen wurden puzzleartig aus weit verstreuter Literatur und ungedruckten Quellen zusammengetragen. Manche Verknüpfung von Einzelinformationen ist bisher bloße Mutmaßung. Kritische Leser mögen mir daher die fehlende, zukünftigen Recherchen vorbehaltene Quellendokumentation nachsehen und sich mit Fragen, vor allem aber willkommenen Korrekturen und Hinweisen direkt an mich wenden.
  - 9 Die Handelsregister Akte der G W F I ist heute unter Signatur 1943 271 im Staatsarchiv Hamburg abgelegt und besteht aus 54 Schriftstücken. Als Quellennachweis wird im folgenden lediglich das Kürzel StA und die Schriftstücknummer angegeben, hier: StA 1.
  - 10 Willi Schnakenbeck: Der Walfang. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band V, Heft 4). Stuttgart 1928. S. 31.
  - 11 StA 9.
  - 12 StA 1.
  - 13 StA 4.
  - 14 StA 14, 19 und 30.
  - 15 StA 24.
  - 16 StA 15.
  - 17 Erna Mohr: Fischfette (einschließlich Lebertran). In: Ferdinand Pax und Walter Arndt (Hrsg.): Die Rohstoffe des Tierreichs. 3. Lieferung. Berlin 1929. S. 47 67. S. 54f.; StA 17.
  - 18 Heinrich Viktorin: Die Meeresprodukte: Darstellung ihrer Gewinnung, Aufbereitung und chemisch technischen Verwertung. Wien, Leipzig 1906. S. 244f. Ein hydraulisches Speckpreßverfahren Pauls erhielt am 26. September 1900 die norwegische Patentnummer 9530. Vgl. Dmhh III, S. 28, sowie: Arne Odd Johnsen: Norwegian Patents Relating to Whaling and the Whaling Industry. Oslo 1947. S. 134, Nr. 55. Ein gewisser »Paul« zeichnet auch als Autor eines Artikels *über Fischerei und Walfang bei Island* verantwortlich, der in den »Berichten des Fischerei Vereins für die Provinz Ostpreussen«, (Königsberg) 1902/03, S. 14 22 (die Zeitschrift erschien unter wechselnden Titeln) abgedruckt sein soll. Das einzige von mir lokalisierte Exemplar des Jahrgangs befindet sich in der Kongressbibliothek Washington, ist aber *too fragile to copy*. Der bibliographische Hinweis stammt aus James Travis Jenkins: Bibliography of Whaling. In: The Journal of the Society for the Bibliography of Natural History, Vol. 2, Part 4, (London) 1948, S. 71 166.
  - 19 StA 15.
  - 20 Urkundenregister des Sysselmanns für Fáskrúðsfjörður, Dokument Nr. 29/1903, sowie Nrn. 106/1902 und 107/1902. Ich danke Herrn Trausti Einarsson, Reykjavik, für die freundliche Überlassung von Aktenkopien aus seinem Verfasserarchiv zur Geschichte des Walfangs in Island.
  - 21 StA 24.
  - 22 Dmhh II, S. 39.
  - 23 Germanischer Lloyd: Schiffsklassifikationsregister 1906. Die nicht veröffentlichte Bauliste der Akers werft vermeldet 100 BRT für GERMANIA und 105 BRT für ISLAND. In späterer Zeit nennt das norwegische Register »Hvalfangerflaaten« für GERMANIA weiterhin 106 BRT, für ISLAND 110 BRT, doch noch spätere norwegische und japanische Quellen geben für ISLAND 105 BRT an. Für die Überlassung ent

sprechender Auszüge danke ich Dr. John H. Harland, Kelowna, Kanada; Dr. Hideo Omura, Whales Research Institute, Tokio; Einar Wexelsen, Christensen Hvalfangstmuseet, Sandefjord.

24 Dmhh II, S. 39; StA 24.

25 StA 24.

26 Dmhh II, S. 39. Julius Tadsen, private Aufzeichnungen, heute aufbewahrt in der Bibliothek des Haaberlin Friesen Museums zu Wyk auf Föhr. Auf dieses Konvolut verschiedener, ungeordneter Schriftstücke wird im folgenden unter »Konvolut Tadsen« Bezug genommen. Ich danke Herrn Walter Läden von diesem Museum für freundliche Zusammenarbeit.

27 StA 24.

28 Dmhh II, S. 540.

29 StA 24, 34 und 39; eine von Schnakenbeck (wie Anm. 10), S. 28, erwähnte dritte Prämie in Höhe von 50000 ~~Sk~~ ist in den Handelsregisterakten nicht vermerkt.

30 StA 25 bis 31.

31 Dmhh II, S. 540.

32 StA 21.

33 StA 34. Einige sehr schöne Photos, die Grohmann auf seiner Inspektionsreise von der Faskrudsford station und anderen isländischen Walstationen machte, sind abgebildet in: Sigurd Risting und Harald B. Paulsen: Der norwegische Walfang. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band VIII, Heft 1b). Stuttgart 1938. Abb. 26-37. Vier von ihnen sind hier auf den Seiten 232-234 wiedergegeben.

34 StA 34.

35 Das in Anm. 26 erwähnte Konvolut Tadsen.

36 Albrecht Janssen: Tausend Jahre deutscher Walfang. Leipzig 1937. S. 199f. ist augenscheinlich der erste Autor, der Tadsen unter dem falsch wiedergegebenen Vornamen »Paul« im Zusammenhang mit der G W F I erwähnt. H.P. Kaufmann: Deutscher Walfang früherer Zeiten. In: Fette und Seifen 45/1, (Berlin) 1938 (= Sonderheft Deutscher Walfang), S. 7-13, hier S. 11 übernimmt hieraus den falschen Vornamen und Geburtsort, ebenso Karl Kircheiss: Wal hooo! Weltreisen mit Harpunen, Angelhaken und Netzen. Rendsburg 1950. S. 198ff. Auch Tønnessen, Dmhh II, S. 39 kolportiert den falschen Namen. (In den übrigen Werken zur modernen deutschen Walfanggeschichte, die kurz die G W F I erwähnen und dabei sich offensichtlich auf Schnakenbeck, S. 31 stützen, fällt der Name Tadsen nicht.) Julius Tadsen, der der ältesten Kapitänfamilie Schleswig Holsteins entstammt, wurde 1868 in Oevenum (nicht Oldsum), Föhr, geboren. Er fuhr 15jährig zur See, tat 1889/90 Marinedienst und war als Steuermann für die Reederei L a e i s z, später als Kapitän für Kn ö h r & Burchard, Nfl. tätig. Von 1907 bis 1935 arbeitete er bei verschiedenen Reedereien und Schiffsagenturen in Sydney. Nach Deutschland zurückgekehrt, hat er in gewissem Umfang Pläne zur Aufnahme deutschen Antarkt iswalfangs unterstützt. Jedenfalls berichtet der rührige Protagonist deutschen Antarkt iswalfangs vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, Kapitän Karl Kircheiss bekannt für manches gute »Garn« von einer diesbezüglichen Begegnung mit Tadsen, wobei er jedoch sowohl den Vornamen als auch den Geburtsort Tadsens aus der gedruckten Literatur falsch übernimmt und auch hinsichtlich der Altersangabe ohne Zweifel unrichtige Aufzeichnungen benutzt hat (Wal hooo! S. 198ff.). In seinen eigenen Aufzeichnungen betont Julius Tadsen nicht nur seine persönlichen Bemühungen, bei den Alliierten 1948 die Erlaubnis zur Wiederaufnahme deutschen Walfangs zu erhalten, sondern auch die nirgends sonst vermeldete Lesart, daß er bereits 1906 konkrete Pläne zum Bau eines Walfangmutterschiffes gehabt habe, bei dem man den ganzen Walkadaver zur Verarbeitung hätte an Deck ziehen können. Seine erhalten gebliebenen »Abschriften« von diesbezüglichen »Originaldokumenten«, die »Tønsberg, im August 1906« datiert seien, stammen aus dem Jahre 1949! Sofern Tadsens Abschriften keinerlei Unrichtigkeiten enthalten, würden seine Ideen etliche norwegische Patente um Jahre und deren erfolgreiche technische Umsetzung gar um fast zwei Jahrzehnte vorweggenommen haben (vgl. hierzu Dmhh III, S. 50ff.).

37 Dmhh II, S. 39 und 540.

38 StA 39. Im Konvolut Tadsen findet sich ein handschriftlicher Zettel, auf dem *Gehalt lt. Kontrakt und Tantiemen* (für Patente?) für *Direktor Paul* bis einschließlich 1907 aufgelistet sind.

39 StA 39.

40 Konvolut Tadsen.

41 StA 44.

42 Konvolut Tadsen. Tadsen stellte für die Wahrnehmung seiner Aufgabe als *bestyrer* (Betriebsleiter) vom 1. April bis zum 1. Oktober 1906 über 1800 Kronen in Rechnung.

43 Dmhh II, S. 540.

44 StA 44 und 24.

- 45 StA 48. Dmhh II, S. 40.
- 46 StA 48. Dmhh II, S. 40.
- 47 Konvolut Tadsen.
- 48 Dmhh II, S. 40. StA 48. Am 16. Januar 1909 verarbeitete die schottische Firma ihren ersten auf der Süd halbkugel erlegten Wal in dieser Landstation, der einzigen, die je auf dem Falkland Archipel selber gelegen war. Ein Feuer gegen Ende der Saison 1909/10 zerstörte große Teile der Anlage, die noch bis zur Saison 1915/16 in Betrieb war. Danach wurde die noch verwertbare Ausrüstung in *Salveens* Walfangstation Leith Harbour auf South Georgia eingebaut. Vgl. hierzu: Vamplew (wie Anm. 4), S. 152f., Somner (wie Anm. 4), S. 49. Zeitgenössische Postkarten mit Ansichten der New Island Walfangstation sind abgebildet in: Henry und Frances Heyburn: *Postcards of the Falkland Islands: A Catalogue 1900 1950*. Chippenham 1985. S. 93, 157 und 231. Laut Auskunft von Trausti Einarsson, Reykjavik, soll die »Villa« der Station zerlegt und 1923/24 leicht verändert in der Siedlung Fáskrúðs fjörður (amtliche Bezeichnung heute: Buðir) wieder aufgebaut worden sein, wo sie angeblich heute noch steht. Einige Betonfundamente der alten Walwischen sollen noch an ihrem Platz bei Fagraeyri nahe der neuen Straße zu sehen sein.
- 49 StA 48.
- 50 StA 50.
- 51 StA 54.
- 52 Eine hübsche Aktie dieser Gesellschaft ist abgebildet in: Klaus Barthelmeß: *Das Bild des Wals in fünf Jahrhunderten*. (Ausstellungsführer). Köln 1982. Nr. 81, Tafel 26.
- 53 *Lloyd's Register of Shipping*, verschiedene Bände; *Hvalfangerflaaten, 1912 1916*; Robert L. Spearing, *Typoscript Auszüge zur Geschichte der Schlepper vor British Columbia*; Hans S.I. Bogen: *70 år Lars Christensen og hans samtid*. Oslo 1955. S. 198f.; Dmhh II, S. 150 156; *Norsk Hvalfangst Tidende* 37/11, 1948, S. 460. Robert Lloyd Webb vom Kendall Whaling Museum, Sharon, Massachusetts, war so freundlich, mir entsprechende Details aus seinem noch nicht erschienenen Buch zur Walfanggeschichte der nordamerikanischen Nordwestküste mitzuteilen.
- 54 Ich danke Herrn Dr. Hideo Omura herzlich für seine sehr ausführlichen Angaben und Übersetzungen aus drei japanischen Werken. *Toyo Hogeï K.K.*, die 1934 den japanischen Antarktiswalfang eröffnete, ist als *Nippon Suisan K.K.* (= Japan Fischerei AG, eine Tochter des *Mitsubishi* Konzerns) noch heute innerhalb der *Japan Whaling Association* aktiv.
- 55 Der genannte Prospekt befindet sich unter den Akten, die im Staatsarchiv Windhoek, SWA Namibia, unter Bezug auf verschiedene örtliche Walfangprojekte abgelegt sind. Ganz besonderer Dank gebührt Frau Edda Schoedder, Windhoek, die etliche dieser Faszikel für mich sichtete und Kopien anfertigte. Im folgenden wird auf die Bestände im Staatsarchiv Windhoek unter der jeweiligen Aktsignatur bezuggenommen, hier: ZBU 1194 2.
- 56 ZBU 1194 1 und 2.
- 57 ZBU 1194 1.
- 58 HRB 112 1.
- 59 HRB 112 1.
- 60 ZBU 1194 1.
- 61 ZBU 1194; BLU 56; LD 190 1613.
- 62 HRB 112 1.
- 63 HRB 112 4.
- 64 Lüderitzbuchter Zeitung vom 17. Juni 1911.
- 65 Erschienen Berlin 1913.
- 66 HRB 112 4 und 6.
- 67 Meyer war Vorsitzender der im Januar 1912 gegründeten *A/S Antarctic Whaling Co.*, deren Disponent ebenfalls Bugge & Olsen waren. Die schwimmende Walkocherei dieser Gesellschaft, *POLYNESIA*, operierte Ende des Jahres mit miserablem Erfolg im australisch neuseeländischen Fangfeld. Man erwog daraufhin rasch offensichtlich auf Anraten von Meyer eine Zusammenarbeit mit der *DWG Sturmvogel*, die indes ihren Walfangbetrieb noch nicht aufgenommen hatte. Meyers Firma erlangte Berühmtheit als jene kurz vor dem Konkurs stehende Walfanggesellschaft, die durch den Fund eines einzigen Ambraklumpens des größten je bekanntgewordenen im Darm eines Pottwals mit einem Schlag für's erste saniert war. Dmhh II, S. 484, 532 und 583.
- 68 HRB 112 2.
- 69 Die *Akers* Bauliste nennt für *STURMVOGEL* 159 BRT, ein Maß, das mit den später in *Lloyd's Register* 1939 und in *Hvalfangerflaaten* 1916 angegebenen von 159 bzw. 160 BRT übereinstimmt.
- 70 ZBU 1194 8.

- 71 Lüderitzbuchter Zeitung vom 8. August 1913; Berichte über den Fortgang der Arbeiten erschienen ebenda am 10. Januar, 14. Februar, 9. März und 30. Mai 1913.
- 72 9. November 1912 und 10. Januar 1913.
- 73 Dmhh II, S. 472.
- 74 Lüderitzbuchter Zeitung vom 20. März 1914.
- 75 Dmhh II, S. 472. Sigurd Risting: Av hvalfangstens historie. Christiania 1922. S. 515.
- 76 HRB 112 6.
- 77 Dmhh II, S. 472.
- 78 Kurt Schubert: Der Walfang der Gegenwart. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band XI, Heft 6). Stuttgart 1955. S. 141. Offensichtlich eine Kolportage aus: Karl Kircheiss: Polarkreis Süd Polarkreis Nord. Leipzig 1933. S. 295.
- 79 Freundliche Mitteilung von Erich Lübbert jr., München. Zur Geschichte der Gesellschaft vgl. Cornelis de Jong: The Union Whaling Company at Durban, 1910 1976. (Vortragstext). Pretoria, 1983. Ray Gambell: A Short History of Modern Whaling off Natal. In: Mercurius Tydskrif van die Departement Ekonomie, Universiteit van Suid Afrika, 17, 1971, S. 37 44.
- 80 Edda Schoedder und Gisela Scheele: Streiflichter auf die Sturmvogelbucht. In: Simon van der Stel Stigting SWA Nuusbrief 3, Heft 4, (Windhoek) 1978, S. 6; Edda Schoedder, Antje Otto und Walter Rusch: Lüderitzbucht damals und gestern. Windhoek 1983. Nr. 167.
- 81 Siehe Photo in Schoedder et al. (wie Anm. 80), Nr. 167.
- 82 Ebenfalls besonderer Dank gebührt Herrn Dr. Werner E. Wendt, Windhoek und Köln, der bei seinen archäologischen Arbeiten in Namibia Zeit fand, zahlreiche Photos von den Stationsresten für mich anzufertigen.
- 83 Dmhh II, S. 386, 390 und 461; Dmhh III, S. 238f. und 353f.; Hans Bogen: Omkring navngivingen i hvalfangstflåten. In: Polar Årboken, (Oslo) 1936, S. 23 35; Kaldnes Blink 13, Heft 2, (Tønsberg) 1965, S. 27; Norsk Hvalfangst Tidende 6/5, 1917, S. 110, sowie 11/7, 1922, S. 84 (bzw. 74, falsch paginiert!), und 12/5, 1923, S. 53. Ein Photo von BÅSEN beim Bugsieren des Walfangmutterschiffes PELAGOS findet sich in: Knut Berg: PELAGOS ex ATHENIC. In: Asbjørn Bakken und Erling Eriksen (Hrsg.): Hval og hvalfangst. (= Vestfold Minne 1964). Tønsberg 1964. S. 88 133, S. 123.

Digitized by Google