Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 305–318

▶ LARS U. SCHOLL

Bernhard Blanke (1818–1877): Kapitän und Hafenmeister in Bremerhaven

Vorbemerkung

Ende 2008 erschien im Hauschild Verlag in Bremen der dritte Band von Peter-Michael Pawliks Forschungsprojekt »Von der Weser in die Welt«. In über dreißig Jahren hatte der Autor unter Auswertung aller relevanten Archivalien, von Zeitungsberichten und sonstigen Quellen die Geschichte der Werften und die Lebensläufe sämtlicher zwischen Bremen und Bremerhaven gebauten Segler erarbeitet. Für keine andere deutsche Region gibt es ein vergleichbares Kompendium, und man übertreibt keineswegs, wenn man feststellt, dass diese Trilogie weltweit einzigartig ist. Dem Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) und der Nicolaus H. Schilling-Stiftung in Bremen gebührt besonderer Dank für die großzügige finanzielle Unterstützung, die die Veröffentlichung der drei Bände ermöglichte.[1]

Die Vorstellung des dritten Bandes fand am zweiten Advent 2008 im Vortragssaal des DSM in Bremerhaven statt. Unter den Zuhörern waren auch die Verlegerin der hiesigen Nordsee-Zeitung Roswitha Ditzen-Blanke und ihr Ehemann Dr. jur. Joachim Ditzen-Blanke. Nur wenige Tage später erhielt ich einen freundlichen Brief von Dr. Ditzen-Blanke, in dem er einerseits sein Interesse an den drei Bänden zum Ausdruck brachte, andererseits von einer Lebensbeschreibung seines Urgroßvaters berichtete, der in einem der Bücher erwähnt worden war. Eine Abschrift der Aufzeichnungen, die leider nicht mehr im Original vorliegen, fügte er dankenswerterweise gleich bei.

Kapitän Bernhard Blanke war auf verschiedenen, bei Pawlik aufgelisteten Seglern gefahren, ehe er 1862 die Stelle eines Hafenmeisters in Bremerhaven übernahm. 1870 wurde er in der Nachfolge von Kapitän Koch zum 1. Hafenmeister ernannt. Im Folgenden werden die dreieinhalb maschinenschriftlichen Seiten Wort für Wort wiedergegeben, lediglich offensichtliche Schreibfehler wurden stillschweigend korrigiert.[2]

Lebensbeschreibung von Bernhard Blanke

Abschrift.
Capitain und Hafenmeister in Bremerhaven.
geb. 22. Februar 1818 in Bremen.
gest. 8. Juli 1877 Bremerhafen.

Bernhard Blanke so geboren den 22. Februar 1818 am Buntentorsteinwege, wo meine Eltern in einem alten Strohdachhause wohnten, mit einem ziemlich großen Hof, wo wir Gemüse anbauten. Mein Vater ging zum Arbeiten fort, und zuweilen auch meine Mutter, deswegen musste ich früh auf dem Lande mit arbeiten, und das Gemüseland mit bestellen, sowie auch, wenn Vater und Mutter nicht da waren, Kartoffeln verkaufen. Wir lebten bei dem Wenigen was wir hatten vergnügt und guter Dinge, wir hatten auch 2 Ziegen und im Herbst wurde ein Schwein fett gemacht, dieses Vieh musste ich auch mitversorgen, dass es sein Recht kriegte und alle sonstigen häuslichen Arbeiten verrichten. Ich besuchte die dortige Schule mit Unterbrechungen von dem 6. Jahre bis ungefähren 12 Jahren. Dann war ich den Sommer über in einer Ziegelei tätig, und verdiente wöchentlich 42 bis 48 Grote. Den Winter darauf erhielt ich bei dem dortigen Lehrer Abendstunden und zu gleicher Zeit Religionsunterricht bei dem Domprediger Rotermund und wurde bei demselben Ostern konfirmiert. Danach kam ich zu einem Herrn Langenberg am Herdentorsteinweg. Meine Beschäftigung war Kegeln aufsetzen, auslaufen und musste auch mit in der Tabakfabrikation tätig sein.

Ich war bei diesem Herrn 2 Jahre, wo ich dann durch Vermittlung Herrn Langenbergs eine Stelle als Schiffsjunge auf der Bremer Brigg »Alwina«, Capt. Kortlang erhielt. Ich war damals wohl 15 Jahre alt. Die 1. Reise ging von Bremen nach New York, meine Beschäftigung war, Capt. und Steuermann aufzuwarten, die Kajüte in Ordnung halten, und auch dem Koch in der Kombüse mithelfen. Die Nächte über musste ich mit auf Wache gehen, von Seiten der Steuerleute und Wachmannschaften wurde ich gut behandelt, aber der Capt., der sehr oft schlechter Laune war, erhielt ich fast jeden Tag Schläge, zuweilen wohl schuldig, weil nicht alles in Ordnung war, wie es sein sollte, aber auch häufig unschuldig. Von New York versegelten wir nach Westindien, Port au Prince, und kehrten von dort nach Hamburg zurück. Die 2. Reise machte ich mit demselben Schiff als Junge, von Hamburg nach Cap Haiti, wo es mir genauso erging wie auf der 1. Reise. Wir kehrten von dort nach Bremen zurück.

Brigg ALWINA (70 CL/181 RT, 22,6 x 7,6 x 3,7 m)

Sie lief am 29. Juli 1833 als Baunummer 46 der Bosse Werft in Burg für Hermann Hagedorn & Sohn, Bremen, vom Stapel. Kapitän Johann Samuel Kortlang aus Bremen erwarb 1836 das Eigentum an dem von ihm geführten Schiff. Zwei Jahre später wurden wieder Hermann Hagedorn & Sohn Eigner der Brigg, die 1839 erneut in Bremen verkauft wurde. Am 26. Juli 1858 strandete die ALWINA während eines schweren Sturms vor der dänischen Insel Rømø. Schiff und Ladung waren nicht mehr zu retten. Die Mannschaft hatte das mit Wasser voll gelaufene Schiff rechtzeitig verlassen.[3]

Ich war eine kurze Zeit in Bremen, dann verheuerte ich mich auf der Bremer Bark »Republik«, Capt. Steenken als Leichtmatrose. Wir segelten von Bremen nach New York. An Bord dieses Schiffes hatte ich es sehr gut, sowohl die Verpflegung, als auch die Behandlung. Ich machte mit demselben Schiff 5 Reisen.

Bark REPUBLIK (100 CL/296 RT, 26,6 x 7,8 x 4,0 m)

Die Bark lief als Nr. 52 der Bosse Werft in Burg am 8. März 1837 für die Bremer Firma Albers & Köncke vom Stapel. Die Jungfernfahrt führte von Bremerhaven nach New York. Bis 1841 segelte die Bark unter Kapitän Daniel Steenken in der Auswandererfahrt nach Nordamerika.

In der Bremer Zeitung vom 22. April 1839 erschien unter der Überschrift »Anerkennung« eine Annonce des Pastors Gotthold Heinrich Löber aus Eichenberg in Sachsen, der mit einer Gruppe von 110 Personen an Bord der REPUBLIK am 15. Januar 1839 in New Orleans angekommen war. Darin bestätigte er *dem Capitain des genannten Schiffes, Herrn*

Dan. Steenken, dass derselbe nicht nur seine Passagiere dem mit dem Schiffsmakler J.D. Lüdering in Bremen abgeschlossenen Contracte gemäß behandelt, sondern auch überhaupt der Empfehlung des Lüderingschen Comptoir bestens entsprochen hat.

Unter dem neuen Kapitän Diedrich Tegeler machte die Bark 1844 eine Rekordreise in nur 22 Tagen nach New York. 1877 ging die ROSALIE ex REPUBLIK vor Langeoog verloren. Die aus acht Mann bestehende Satzung konnte sich retten.[4]

Von der »Republik« kam ich auf die Bremer Brigg »Julie«, Capt. Dannemann als Vollmatrose. Die erste Reise ging von Bremen nach New York und New Bedford, und gingen von dort mit einer Ladung Tran nach Bremen zurück, hatten während der Reise schlechtes Wetter. Auf der 2. Reise wurde ich Bootsmann und Untersteuermann und wurde in der Schule aufgenommen.

Brigg JULIA (85 CL, 25,5 x 6,9 x 3,9 m)

Die Brigg lief am 19. März 1839 als Baunummer 4 auf der Werft F.W. Wencke in Bremerhaven für die Bremer Firma Faber & Fletcher vom Stapel. Beide Partner waren jeweils zur Hälfte an dem Schiff beteiligt. Das in der Auswandererfahrt zur amerikanischen Ostküste und zur Westküste Südamerikas beschäftigte Schiff wurde von Kapitän Eugen Laun befehligt. Die Jungfernfahrt führte am 24. April 1838 von Bremerhaven nach New Orleans.

In der Bremer Zeitung vom 10. April 1838 wurde das Schiff von dem Schiffsmakler Johann Duntze angepriesen: *Nach Neworleans wird nächsten Sonnabend expedirt: die schöne, neue, kupferfeste und gekupferte hiesige Brig* JULIA ...[5]

1839 übernahm Kapitän Johannes Dannemann die Brigg, die 1844 an das Handelshaus A.J. Hertz in Hamburg verkauft wurde. 1846, nach einem weiteren Verkauf, verliert sich die Spur des Schiffes.

Noch eine Reise nach Rio de Janeiro und dann kam ich nach Bremen auf die Steuermannsschule. Mein Mitschüler namens Meyer, wir hatten längere Zeit miteinander gefahren, arbeiteten miteinander. [Ich] *konnte aber nicht mitkommen, weil derselbe mehr Schulkenntnisse hatte wie ich. Durch angestrengten Fleiß und durch die Aufmerksamkeit des Lehrers, der wohl einsah, dass ich gerne weiter wollte, gelang es mir in zirka 3 Monaten fertig zu werden und machte dann ein gutes Examen. Ich verheuerte mich sogleich auf der Bremer Brigg »Anna«, Capt. J. Hindrichson zu einer Fahrt nach New Castle als 2. Steuermann und von dort aus nach St. Thomas und Aguascalientes (Staat Mexiko)*[6] *und von dort aus nach Cronstadt.*

Brigg ANNA (67 CL, 22,9 x 6,7 x 2,9 m)

Die Brigg lief als Baunummer 12 für die Bremer Reederei F. & E. Delius auf der Sager Werft in Vegesack am 26. Juli 1828 vom Stapel. Jürgen Sager war bis 1829 zur Hälfte an dem Schiff beteiligt. Danach war Delius Alleineigentümer. Das Schiff, das 1853 abgewrackt wurde, war vorwiegend in der Nordamerika- und Westindienfahrt beschäftigt. Kapitän Johann Georg Hindrichson befehligte das Schiff vom 22. September 1835 bis zum 28. November 1845.[7]

Wir kamen schon früh in der Jahreszeit in die Ostsee, und wurden längere Zeit wegen Eis aufgehalten, so dass wir noch in Baltic Port[8] *anlaufen mussten. Im Mai kamen wir glücklich in Cronstadt an. Wir löschten dort unsere Ladung Kaffee und nahmen einen großen Teil Tauenden als Ladung wieder ein, segelten dann nach Bremen. Auf der Reise hatten wir viel conträren Wind und schlechtes Wetter, so dass wir eine kurze Zeit in Norwegen binen laufen mussten, und kamen glücklich im August wieder in Bremerhafen an. Die Bremer Brigg musste längere Zeit aufliegen und reparieren. Auf Veranlassung meines Capt. fuhr ich mit seinem Bruder auf der Bremer Brigg »Anne u. Emilie«.*

Brigg Anne & Emilie ex Fregatte La Gironde (60 CL, Länge 72,4 Fuß, Tiefe 11,9 Fuß)

Das Schiff wurde 1825 in Gauriac an der Gironde gebaut. Der Bielbrief wurde am 18. März 1831 in Bordeaux ausgestellt. Eigentümer des Schiffes war die Reederei F. & E. Delius in Bremen zwischen 1832 – der Messbrief aus Bremen datiert vom 31. Mai 1832, der Seepass vom 1. Juni 1833 – und 1845. Kapitän des Schiffes vor dem Verkauf an Poser & Hülseberg, Bremen, am 18. Dezember 1845 war Lüder Hindrichson (1802–1862). Die Brigg wurde 1852 abgewrackt.[9]

Wir segelten Anfang September [1842] *von der Weser nach Angostura*[10]*, nahmen dort eine Ladung Tabak ein und segelten zurück nach Bremen. Die Brigg musste auch wieder zimmern und längere Zeit liegen bleiben, darum verheuerte ich mich schon wieder als 2. Steuermann auf der Bremer Bark »Theodor Körner« zu einer Reise von Bremen nach New Orleans.*

Vollschiff Theodor Körner (180 CL/421 RT, 28,9 x 8,8 x 5,5 m)

Das Vollschiff lief am 4. Juli 1833 als Baunummer. 119 auf der Lange Werft in Vegesack/Grohn für die Firma Gildemeister & Ries, Bremen, vom Stapel. Es machte seine Jungfernfahrt am 10. August 1833 mit dem Ziel New Orleans. Im Jahre 1838 unternahm das Schiff eine Reise von Bremerhaven nach Batavia. Im September 1841 geriet das Schiff auf einer Fahrt von New Orleans nach Cowes und Rotterdam in der Nähe von St. Augustin (Florida) auf Grund und konnte erst nach der Leichterung eines Teils der Ladung nach Savannah zur Reparatur segeln. Auf einer Fahrt von Havanna nach New York unter Kapitän Martin Albert Martens verschwand das Schiff im Frühjahr 1866 spurlos.[11]

Benannt war das Schiff nach dem Freiheitskämpfer und Schriftsteller Karl Theodor Körner (1791–1813), der sich dem Lützowschen Freikorps, dem u.a. auch Joseph von Eichendorff und der sog. »Turnvater« Friedrich Ludwig Jahn angehörten, angeschlossen hatte und im August 1813 im Aufstand gegen Napoleon gefallen war.

Bernhard Blanke (1818–1877)

Wir verließen Bremerhafen im Februar, und hatten eine schöne Reise bis an unseren Bestimmungsort. In New Orleans war nicht viel zu tun, und namentlich keine Rückfahrt für Bremen. Wir nahmen deshalb eine Ladung Pferde an Deck und segelten damit nach Veracruz, wo die Pferde gelandet wurden und fanden dort weitere Beschäftigung an der Küste von Mexiko. Mit Transport an der Küste fuhren wir längere Zeit und besuchten Campeche (Staat Mexiko), Laguna (Süd Brasilien)[12] *und Tabasco (Staat Mexiko), bis unser Schiff leck wurde und wir nach New Orleans zurückkehrten und reparieren mussten. Im September kamen wir in New Orleans an, es war dort sehr ungesund und starben viele Menschen. Ich blieb verschont, ein Teil der Mannschaft lief weg, ein Teil war krank. Später nahmen wir eine Ladung Tabak ein für Bremen und Gotenburg (Göteborg), wohin wir im September segelten. Im Januar kamen wir in Bremen an, löschten den für Bremen bestimmten Tabak und segelten*

Ende Januar nach Göteborg. Hier angekommen, setzte der Winter mit aller Schärfe ein, so dass wir wegen Eis nicht vor April wieder fort kamen. Wir segelten von dort nach New Castle und von dort wieder nach Bremen. Hier verließ ich den »Theodor Körner« und ging wieder an Bord der »Anna & Emilie« als Obersteuermann zur Reise von Brake nach New York mit Passagieren und Havana, kehrten von dort, wo es sehr ungesund war, nach Bremen zurück. Auf Veranlassung von Capt. Hindrichson und Baurat Delius musste ich die »Anna und Emilie« wieder verlassen und wurde nach Vegesack geschickt, die Aufsicht zu führen des neuen Schiffes »Post«. Ich war den ganzen Winter dort beschäftigt bis zum April [1845], *wo das Schiff ablief und nach Bremerhafen gebracht wurde und im Mai die erste Reise antrat, ich war Obersteuermann darauf.*

Vollschiff Post (277 CL/486 RT, 35,3 x 9,3 x 5,8 m)

Der Segler lief am 9. April 1845 als Baunummer 14 auf der Ulrichs Werft in Vegesack für die Bremer Firma F. & E. Delius vom Stapel. Das Vollschiff war nach der Familie der Ehefrau des damaligen Inhabers der Firma, Anna, geb. von Post, benannt. Das Schiff, das 1862 nach Norwegen verkauft worden war, ging 1872 vor der schwedischen Küste verloren.[13]

Von Baltimore kehrten wir nach Bremen zurück, die 2. Reise segelten wir nach New Orleans und zurück, die 3. Reise ging nach Odessa und zurück, wo ich das Schiff »Post« verließ und an Bord des Schiffes aus Bremen »Elise«, Capt. Koch ging. Die erste Reise machte ich als Obersteuermann mit der »Elise«, Capt. Stegmeyer von Bremen nach Baltimore, und von dort nach Rotterdam, wo Capt. Koch das Schiff wieder antrat. Wir segelten von Rotterdam nach New York mit Passagieren und Ladung zurück. In New York angekommen, erhielt ich – eine Empfehlung von Capt. Koch – das amerikanische Schiff »Gaston« als Capitain, musste aber amerikanischer Bürger werden, damit ich das Schiff führen konnte, was mir auch gelang. Das amerikanische Schiff »Gaston« kommandierte ich von 1848–1856. Hauptsächlich war das Schiff für Passagiere geeignet, machte aber auch mehrere Zwischenreisen nach dem Mittelmeer, Buenos Aires, Charleston, Antwerpen, wo das Schiff verkauft wurde 1856. Von Antwerpen nach Bremen zurückgekehrt, contrahierten wir das Schiff »Globus« in Motzen bei der Frau Oltmann. Das Schiff »Globus« wurde im Juni 1857 fertig[14] *und machte die 1. Reise mit Ausländern nach New York, von dort kehrten wir nach Bremen zurück.*

Vollschiff Globus (341CL, 46,9 x 9,9 x 5,8 m)

Die Globus lief als Baunummer 66 auf der Werft D. Oltmann Wwe. vom Stapel. Eigner waren zu je einem Drittel Diedrich Albers, der das Schiff auch bereederte, Johann Friedrich Lehmkuhl und Hermann Ferdinand Henschen. Laut bremischem Schiffsregister wurde die Globus an E. Unkart aus New York verkauft. Kapitän Blanke blieb weiterhin der Schiffsführer.

In der Weser-Zeitung vom 21. Oktober 1860 hieß es: *Bremerhaven, 20. Oct. Das Amerik. Schiff »Globus«, Capt. Blanke, von Bombay auf der Weser angekommen, gerieth heute kurz nach Mittag bei heftigem Wind unterhalb des neuen Hafens auf Strand, ist indessen bereits um 3 Uhr 20 Min. Nachm. durch D. »Simson« und »Pilot« wieder ab und auf der Rhede zu Anker gebracht worden.*[15]

Die 2. Reise ging nach New Orleans und von dort nach Liverpool, von dort nach Baltimore und von Baltimore nach Chicoutimi [Kanada], *San Lorenzo (Panama). Dort nahmen wir eine Ladung Dielen ein und segelten nach London. Von London gingen wir mit einer Ladung Eisenmaterialien nach Bombay (Ostasien), und von dort mit einer Ladung Baumwolle nach Bremen zurück. In Bremerhafen angekommen, löschten wir unsere Ladung, auch wurde das Schiff gehörig nachgesehen und ankerten dasselbe im neuen Hafen. Nach neuer Ladungseinnahme, sowie*

zirka 180 Passagiere segelten wir Ende November damit nach New York. Die Reise ging anfangs sehr gut vorwärts, so dass wir am 5. Tage den englischen Kanal passiert hatten, von da dann hatten wir viel conträren Wind und stürmisches Wetter zu kämpfen, bis wir am 10. Januar auf der Höhe der Bermudas Inseln waren, wo der »Globus« in Feuer aufging. Am Morgen früh 3 Uhr verspürten wir Brandgeruch, es stellte sich heraus, dass das Feuer hinten im Unterraum zwischen der Ladung ausgelaufen war. Nach anfänglichen Löschversuchen sahen wir ein, dass die Sache vergeblich war, das Feuer griff um sich, dass wir erst mal alle Passagiere an Deck stellten. Dann versuchten wir alle Lebensmittel und Wasser zu retten, und sonst was zu retten war, dann machten wir die Luken dicht, verstopften die Löcher so gut wie irgend möglich, dass das Feuer nicht weiter um sich greifen konnte, aber ersticken ließ es sich nicht. In dieser Situation waren wir morgens bis nachmittags 3 Uhr, als wir ein anderes Schiff erblickten, segelten darauf zu, waren um 4 Uhr in der Nähe desselben. Es war das englische Schiff »Morning Star« Capt. Campbell. Ich fuhr sogleich an Bord desselben und bat um Hilfe, die mir sofort bereitwillig zugesagt wurde. Trotz des stürmischen Wetters gelang es uns in zirka 2 Stunden, Passagiere und Mannschaften an Bord des »Morning Star« zu bringen ohne einen Unfall. Nachdem alle Menschen an Bord waren, öffnete ich die Luken und in demselben Augenblicke schlugen die Flammen gen Himmel. Nachdem alles, was an Menschenleben und was sonst noch zu retten war, an Bord des »Morning Star« gebracht worden war, ging das Schiff wieder unter Segel, es war mittlerweile 8 Uhr geworden. Das Wetter war zu einem Sturm angewachsen, der »Globus« brannte bis oben in den Masten, wir segelten direkt davon ab, konnten aber das Feuer auf 20 Meilen weit sehen. Der »Morning Star« war mit Salz und Eisen geladen, die Passagiere mussten größtenteils an Deck kampieren, weil kein anderer Platz da war. Die See ging immer über Deck weg, so dass die Leute sehr leiden mussten von der Nässe. Dazu kam der große Mangel an Lebensmitteln. Ich versuchte von einer englischen Brigg[16], die uns begegnete, etwas zu bekommen, erhielt aber nur sehr wenig. Unter der Küste von Nordamerika angekommen bei Cap Haiti, sahen wir die Bremer Bark »Columbia«, Capt. Semcken, der uns hierauf mit Proviant und Wasser versorgte.

Bark COLUMBIA (213 CL, 33,8 x 9,0 x 5,2 m)

Die Bark lief als Baunummer 189 der Werft Joh. Lange in Vegesack/Grohn am 17. Oktober 1846 für D.H. Wätjen & Co. vom Stapel. Unter der Führung von Kapitän Sievert Geerken fuhr sie 1853 als Paket-Segler zweimal jährlich mit 180 bis 200 Passagieren nach New York und kehrte mit Tabak und Baumwolle nach Bremerhaven zurück. Abfahrtzeiten in Bremerhaven waren Mitte März und Mitte September. Kapitän Geerken verstarb am 13. August 1854 am Gelben Fieber auf der Rückreise von Kuba.[17]

Danach brachte die COLUMBIA vorwiegend Tabak nach Europa zurück. Kapitän Hinrich Semcken übernahm das Schiff 1854. 1861 wurde die COLUMBIA nach Tönsberg in Norwegen verkauft. Sie sank im August 1879 im Atlantik nach einer Kollision mit einem Wal. Sie war in Ballast von London nach Quebec unterwegs. Die Mannschaft konnte gerettet werden.[18] Kapitän Semcken trat 1892 in den Ruhestand. Er erhielt von der Reederei Wätjen neben freier Wohnung eine Jahrespension von 1000 Talern.[19]

Den 9. Tag nach Verlassen des »Globus« landeten wir glücklich und wohl in Norfolk (Virginien). Ich mietete ein ganzes Haus, dort wurden die Passagiere untergebracht. Die Mildtätigkeit war außerordentlich groß, wurde aber von Seiten der Passagiere mit Undank belohnt. Viele betranken sich und machten dann Schlägereien und sonstigen Spektakel, so dass ich mich veranlasst sah, so schnell wie möglich von dort fortzukommen. Charterte einen Dampfer und nahm einen Teil der Passagiere und Mannschaften, die mit wollten, und segelten damit den 8. Tag nach New York. Unterwegs hatten wir sehr schlechtes Wetter, so dass ich befürchtete, nochmal Schiffbruch zu leiden, kamen aber glücklich und wohl den 4. Tag in New York an. Die Passagiere wurden in

verschiedenen Häusern untergebracht, auch erhielten dieselben vollständigen Ersatz für ihre Verluste von der großen Mildtätigkeit, und zerstreuten sich in alle Windrichtungen.

Die MORNING STAR war in Windsor, Nova Scotia, beheimatet und befand mit einer Ladung Salz und Eisen auf dem Weg von Liverpool nach City Point in Virginia (Hampton Roads). Dort kam sie am 18. Januar 1861 mit den Schiffbrüchigen an. In der Weser-Zeitung erschien am 8. Februar ein Bericht über den Untergang:

Am 12. Januar Morgens 4 Uhr wurde Capt. Blanke von dem Steuermann aus dem Schlafe geweckt, der ihm meldete, dass man Rauch im Schiff bemerke. Capt. Blanke eilte sogleich, kaum bekleidet wie er war, sämmtliche Passgiere auf Deck zu beordern und mit Hülfe der Mannschaft sowie einiger Passagiere hinten im Schiff, woher der Rauch drang, Ladung und Proviant wegzuräumen um den Sitz des Feuers zu entdecken, welcher, wie sich bald ergab, im Unterraum war. Durch ein in den Boden der Cajüte gehauenes Loch drang der heisse Rauch mit solcher Gewalt, dass Capt. Blanke sogleich Rettung des Schiffes für unmöglich hielt, das Loch mit Betten wieder verstopfen liess, und zunächst vom Proviant, Brot und Wasser bergen liess, um das Leben der Passagiere und der Mannschaft fristen zu können. Binnen einer halben Stunde hatte das Feuer so zugenommen, dass die Arbeit aufgegeben werden musste; der Capitain liess dann sämmtliche Böte zu Wasser bringen, dieselben mit Proviant und Wasser sowie mit einigen nautischen Instrumenten versehen, und von so vielen Passagieren und Seeleuten besetzen wie sie zu tragen vermochten, alle Luken und Oeffnungen an Bord aber so dicht wie möglich verschliessen. Da das Deck sehr heiss wurde, liess Capt. Blanke dasselbe durch die an Bord gebliebenen Leute mit Wasser begiessen und beorderte gegen 10 Uhr Morgens die Mannschaft und Passagiere wieder an Bord, um den Versuch zu machen nach den Bermudas Inseln zu steuern, wobei er die Böte auf Seiten des Schiffs behielt und eine Wache im Mast um nach Hülfe aus dieser schrecklichen Lage auszusehen. Um 11½ Uhr wurde ein Schiff in Sicht gemeldet, auf welches sie zuhielten und gegen 4 Uhr Nachmittags in dessen Nähe kamen. Es war das Schiff MORNING STAR, *dessen Capitain Campbell sich sogleich zur Rettung bereit erklärte und mit Hülfe eines der Böte des* MORNING STAR *sowie der eigenen Böte des* GLOBUS *wurden dann nach und nach sämmtliche Passagiere bis auf Einen (der laut anderweitiger Nachricht über Bord sprang) und die Mannschaft des* GLOBUS *unter großen Anstrengungen und Gefahren bei heftigem Winde und Seegange auf den* MORNING STAR *übergebracht, wobei Nichts gerettet werden konnte als was die Leute auf dem Leibe trugen.*

Als Capt. Blanke den GLOBUS *verliess, schlugen bereits die Flammen so heftig aus der Cajüte, dass er kaum noch sein Boot erreichen konnte und gelangte erst in finsterer Nacht an Bord des* MORNING STAR, *dessen Capitain sich der Verunglückten mit der größten Menschenfreundlichkeit annahm und mit ihnen in der Nacht vom 17. auf den 18. Januar glücklich in Hampton Roads einlief. Wie aus anderweitigen von Newyork erhaltenen Nachrichten hervorgeht, hatte sich der Bremische Consul in Norfolk vorläufig der Passagiere angenommen, welche zum grössten Theile mit einem Dampfer von da nach Newyork befördert worden sind; auch hatte die Deutsche Gesellschaft in Newyork ein Comité ernannt, um für die Passagiere bei ihrer Ankunft Sorge zu tragen und beabsichtigte man eine Sammlung wohlthätiger Beiträge für sie zu veranstalten. Das Schiff* GLOBUS *war am 23. Novbr. mit 148 Passagieren und einer vollen Ladung Frachtgütern von hier nach Newyork abgegangen.*[20]

In der amerikanischen Zeitung National Intelligence vom 19. Januar 1861 hieß es u.a.: *The saving of so many lives is due to the heroic exertions and gallantry of the Captains and Crews of the two ships. The Capitain of the* MORNING STAR, *his wife, daughter and crew rendered every possible attention to the destitute passengers, among whom were sixty females and a number of children.*

Der Bremische Senat übereichte Capitain Campbell als Zeichen der Anerkennung und Dankbarkeit einen *Patent-Reflexionskreis* von 10 Zoll Durchmesser mit der Inschrift: *Dem Retter der Mannschaft und der Passagiere des Schiffes* GLOBUS, *Capitain vom* MORNING STAR, *der Bremische Senat.*[21]

Dieses Silberkännchen (DSM, Inv.-Nr. I/06270/93) wurde dem Kapitän der Elsflether Brigg THETIS, C.E. von Reeken, von der britischen Regierung überreicht in Anerkennung seiner Verdienste um die Rettung von 26 Schiffbrüchigen der Bark JULIET aus Liverpool am 1. August 1878. Das DSM besitzt ebenfalls das Logbuch der THETIS mit dem entsprechenden Eintrag.
Das Schiff war 1867 auf der Werft von Johann Ahlers in Elsfleth für den ortsansässigen Reeder J.H. Becker gebaut worden. 1880 war die Brigg unter Reekens Führung von Barranquilla mit einer Ladung Tabak und Holz nach Bremerhaven ausgelaufen, strandete jedoch im Rio Magdalena und ging verloren (vgl. Pawlik [wie Anm. 1], Bd. II, S. 89).

Inzwischen wurde durch Herrn E. Unkart ein Teil des amerikanischen Schiffes »Alboni« übernommen, und ich als Führer darauf bestellt. Wir legten das Schiff auf meine Veranlassung in Ladung für Bremen, machten eine sehr gute Fahrt, auch erhielt ich eine Anzahl Passagiere. Wir verließen Anfang April 1861 New York, hatten eine brillante Reise bis nach Bremerhafen, wo wir Ende April ankamen.

Das Vollschiff ALBONI der Reederei Ruger Brothers in New York war nach einer berühmten italienischen Sängerin benannt. Ihr Erbauer Charles Mallory aus Mystic, Connecticut, besaß mehrere Schiffbauplätze, auf denen verschiedene Master Builders für ihn arbeiteten. Das Schiff kostete 55 000 $ und war für die Teefahrt gebaut. In den Jahren 1854 und 1856 brachte es in sehr guten Reisen Tee von Shanghai nach New York. Von New York fuhr das Vollschiff unter deutschen Kapitänen wie Bernhard Blanke nach Europa. Von 1862 bis 1867 war es unter dem Namen ELISE RÜGER, Reederei Theodor Rüger, an der Weser in Geestemünde beheimatet. 1864 brauchte sie mit 168 Tagen extrem lange für eine Fahrt von New York nach Hongkong.[22]

Ich wurde von Senator Albers auf das freundlichste begrüßt, er machte mir den Vorwurf, dass ich die »Alboni« übernommen hätte, sie hätten auch weiter für mich gesorgt, ich hätte so schnell wie möglich als Passagier herüber kommen sollen, was nun jedoch nicht geschehen. Der Verlust das Schiffes »Globus« wurde von einem Seegericht untersucht, und stand ich nach Beendigung desselben glänzend gerechtfertigt vor meinem Reeder. Nachdem die »Alboni« gelöscht, legten wir wieder für New York in Ladung, für Stückgüter und Passagiere. Wir erhielten unsere Ladung sowie auch die volle Anzahl Passagiere in kurzer Zeit, so dass wir Ende Mai wieder segelfertig waren und unsere Reise nach dort antreten konnten. Wir hatten eine schnelle und glückliche Reise nach New York, wo wir im Juni ankamen, landeten unsere Passagiere sowie die Ladung im besten Zustande und legten im Juli für Antwerpen in Ladung. Inzwischen erhielt ich einen Brief von Herrn Senator Albers, dass er das Schiff »Adler« für mich in Burg contrahiert hätte und, wenn ich Lust hätte, die Aufsicht dabei zu führen, möchte ich mit einem Bremer oder Hamburger Steamer sobald wie möglich herüber kommen. Ich verabschiedete mich sofort von der »Alboni« und nahm Passage mit dem Bremer Postdampfer in der 1. Kajüte nach Bremen, wo ich nach einer schnellen Reise im Juli 1861 ankam.

Ich wurde von meinem Reeder auf das freundschaftlichste empfangen und fuhren gemeinsam den nächsten Tag nach Burg, wo mir das im Bau befindliche Schiff »Adler« übergeben wurde. Die ganze Zeit von Juli 1861 bis März 1862 war ich anhaltend bei dem Bau des Schiffes tätig. Im März war das Schiff fertig und wurde vom Stapel gelassen und nach Bremerhafen überführt, wo das Schiff bekupfert wurde und aufgetakelt. Sämtliche Arbeiten wurden unter meiner Aufsicht durchgeführt. Anfang Mai war das Schiff so ziemlich mit allem fertig und legte in Ladung für August.

Vollschiff ADLER (397 CL/887 RT, 43,5 x 8,5 x 6,0 m)

Der Segler lief am 30. April 1862 als Baunummer 102 auf der Bosse Werft in Burg für Diedrich Albers (5/6 Anteil) und Hermann Ferdinand Henschen (1/6 Anteil) aus Bremen vom Stapel. Kapitän Wilhelm Friedrich Wenke hatte auf der Jungfernreise von Bremerhaven nach New York 200 Passagiere an Bord. Auf dieser Reise rettete er die Besatzung des dänischen Schoners SOPHIE, bestehend aus dem Kapitän, seiner Frau und vier Kindern sowie vier Seeleuten, aus Seenot. Das Vollschiff soll 1870 nach Hamburg verkauft worden sein und könnte möglicherweise jenes Schiff mit Namen ADLER sein, das im Juli 1870 von einer französischen Fregatte gekapert und nach Oran verbracht wurde.[23]

Von Herrn Senator Albers wurde ich nun aufgefordert, wenn ich auf die Hafenmeisterstelle reflektierte, so müsste ich zu Hause bleiben und Capt. Wenke die erste Reise mit dem Schiff überlassen. Würde mir inzwischen die Hafenmeisterstelle überlassen, so würde Capt. Wenke das Schiff behalten, erhielt ich die Stelle nicht, bekäme ich das Kommando über das Schiff. Auf den Vorschlag ging ich natürlich ein und ich hatte Glück, Anfang Juli [1862] *zum Hafenmeister in Bremerhafen ernannt zu werden. Am 20. Juli, wenn ich nicht irre, wurde ich vereidigt und trat meinen Dienst sofort an. Die ersten Jahre im Dienst hatte ich mit vielen Widerwärtigkeiten zu kämpfen, was aber von Jahr zu Jahr, sowie die Hafenanstalten vergrößert und verbessert wurden, wurde es auch für mich besser. 1870 starb mein Kollege Koch und wurde ich zum 1. Hafenmeister ernannt. Wir bezogen das Hafenhaus im Juni desselben Jahres. Die ersten 2 Jahre war ich noch alleine Hafenmeister bis 1872. Da ich häufig krank wurde, fand es die Hafenbehörde für nötig, noch einen 2. Hafenmeister anzustellen. Den 1. Juli wurde Herr Miesegat zum 2. Hafenmeister ernannt und zu gleicher Zeit angestellt.*

Nachschrift.

Im März 1877 schrieb mein teurer Mann dieses, als schon schweres körperliches Leiden sein Gemüt erkranken ließen. Am 8. August 1877 endete ein sanfter Tod sein rastloses tätiges Leben, erlöste ihn zugleich von seinem schweren Leiden. Mögen seine Kinder ihm gleich werden in Pflichttreue und Liebe für seine Familie und das Andenken bewahren, was nie erlöschen wird in dem Herzen ihrer Mutter.

Henriette Blanke
Geb. Röwekamp

Bremerhafen, den 29. August 1877.

* * *

In der Provinzial-Zeitung vom 9. August 1877 erschien eine kleine

Todes-Anzeige.
Heute Morgen 6½ Uhr endete ein sanfter Tod die schweren Leiden meines lieben Mannes und unseres guten Vaters, des Hafenmeisters B. Blanke, im 59. Lebensjahre.
Um stille Teilnahmen bitten die Hinterbliebenen.
Bremerhaven, den 8. August 1877.
Die Beerdigung findet am Sonnabend pünktlich 8¾ Uhr vom Trauerhause aus statt.

Unter demselben Datum wurde auch ein kurzer Nachruf veröffentlicht:

Hafenmeister Blanke †. Der erste Hafenmeister über die Hafeneinrichtungen unseres Ortes, Herr Bernhard Blanke, seit Jahresfrist leidend, ist gestern in den Morgenstunden, 58 Jahre alt, verstorben. Derselbe hatte, ehe er 1862 Hafenmeister wurde, amerikanische Fahrzeuge als Capitän gefahren, eines derselben verlor er durch Feuer. Später fuhr er in gleicher Stellung für Senator Albers in Bremen zuletzt das bremische Schiff »Gaston«. Der Verstorbene hatte sich während seiner Dienstzeit den Ruf eines pflichtteuren Beamten zu erwerben gewusst und wurde als solcher geschätzt.[24]

* * *

Im Staatsarchiv Bremen befindet sich das Verzeichnis der bremischen Seeleute 1837–1873, dem der nachfolgende berufliche Lebensweg von Bernhard Blanke entnommen ist:[25]

Bernard Blanke geboren in Bremen wohnt daselbst.

Leichtmatrose	*1837*	*August 8*	Republik	*New York*
Leichtmatrose	*1837*	*Dec. 29*	Republik	*New York*
Leichtmatrose	*1838*	*Oct. 23*	Republik	*New Orleans*
Matrose	*1839*	*April 9*	Republik	*New York*
Matrose	*1839*	*Aug. 26*	Julia	*New Orleans*
Matrose	*1840*	*May 11*	Julia	*New York*
Bootsmann	*1840*	*Novb. 2*	Julia	*Rio de Janeiro*
2. Steuermann	*1841*	*Novb. 12*	Anna	*Westindien*
2. Steuermann	*1842*	*July 23*	Anna & Emilie	*Angostura*
2. Steuermann	*1843*	*Febr. 16*	Theodor Körner	*New Orleans*
1. Steuermann	*1844*	*Mai 23*	Anna & Emilie	*New York*
1. Steuermann	*1845*	*April 8*	Post	*New Orleans*
1. Steuermann	*1845*	*Oct. 9*	Post	*New Orleans*
1. Steuermann	*1846*	*Juni 4*	Post	*Baltimore*
1. Steuermann	*1846*	*Nov. 5*	Post	*Odessa*
1. Steuermann	*1847*	*Aug. 26*	Elise	*Baltimore*
Capitain	*1857*	*Mai 18*	Globus	*New York*
Capitain	*1858*	*Oct. 04*	Globus	*New Orleans*
Capitain	*1860*	*Nov. 13*	Globus	*New York*

Die Lücke zwischen 1847 und 1857 ist leicht erklärt. In jenen Jahren hatte Bernhard Blanke ab 1848 auf dem amerikanischen Vollschiff Gaston der Reederei Henschen & Unkart in New York angeheuert. Deshalb erscheint sein Name nicht im Bremer Verzeichnis. Dafür lässt sich seine Fahrenszeit über das Schiffsregister Bureau Veritas sehr genau nach verfolgen:[26]

1849 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1850 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1851 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1852 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1853 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1854 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1855 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1856 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1857 / Blanke, B.	*Henschen & Unkart, New York*
1858 / Balleer, H.	*Frerk Balleer, Bremen*

Das Vollschiff Gaston war 1838 auf der Werft Smith, Dimon & Cromstock in New York gebaut worden. Diese am East River gelegene Werft wird von Albion zu den vier bedeutendsten Schiffbauunternehmen New Yorks in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gezählt, deren Schiffe für ihre Qualität berühmt waren.[27] Auftraggeber für die Gaston war der Reeder Edward Knight Collins, der das Schiff für seine Collins Line – später Dramatic Line – für die Küsten-Paketfahrt zwischen New York und Savannah geordert hatte. 1844 wurde das Schiff verkauft und in der Trampfahrt eingesetzt. Henschel & Unkart erwarben das Schiff von der Reederei Chamberlain & Phelps in New York. Walter schreibt über das Schiff: *Schon vor dem Verkauf nach Bremen war das Schiff unter einem deutschen Kapitän von New York aus tätig.*[28] Dieser Kapitän war Bernhard Blanke.

Laut Kaufbrief, datiert New York, den 27. November 1856, wurde der Dreimaster für 13 200 Bremer *Rixdollars*, die bar ausgezahlt wurden, an den Bremer Kaufmann Frerk Balleer verkauft.

Diese Transaktion bestätigte *Der Senat der freien Hansestadt Bremen* und beurkundete:

dass der hiesige Bürger, Einwohner und Kaufmann Frerk Balleer beschlossen hat, dass das zu New York im Jahre 1838 erbaute und bisher unter Amerikanischer Flagge befahren gewesene Seeschiff benannt GASTON *durch Ankauf sein alleiniges Eigenthum geworden sei und noch sei, und dass nach vorgängiger Untersuchung und Bewilligung der Behörden das besagte Schiff unter dem gleichen Namen*

GASTON

zu einer Größe von Zweihundertzweiundsechzig Lasten Bremischer Maaße in den hiesigen öffentlichen Schiffsbüchern registrirt worden ist, um unter Bremischer Flagge mit einem Bremischen Seepasse versehen zu werden.

Dieses *Naturalisirungs- und Registrirungscertificat* datiert vom 4. März 1857 und erhielt mit Abzeichnung durch den Präsidenten des Senats, gez. Smidt, Rechtsgültigkeit.[29]

Noch im Jahre 1857 erwarb Hinrich Balleer aus Vegesack ein Drittel an dem Schiff, und am 13. Mai 1859 übernahm Bernhard Balleer ebenfalls ein Drittel Schiffsanteil. Das Vollschiff machte von der Weser aus Reisen nach Quebec, New York, Baltimore und Galveston. 1862 wurde der Segler nach Christiansand in Norwegen verkauft, wo sich seine Spur verliert.[30]

Nachwort

Ziel dieser Miszelle ist es, ein wichtiges Dokument zur Bremer Schifffahrtsgeschichte, das sich im Familienbesitz befand und – angeregt durch eine Buchvorstellung – dem DSM zur Verfügung gestellt wurde, publik zu machen. Die kurzen autobiografischen Aufzeichnungen sind nicht mehr als ein kleines Mosaiksteinchen im historischen Kontext. Sie stellen dennoch Informationen zur Verfügung, die zur Rekonstruktion der Vergangenheit wichtig sind. Die zusätzlich gegebenen Hinweise zur Berufslaufbahn und zu den Schiffen, auf denen Bernhard Blanke gefahren ist, sind keineswegs erschöpfend. Das war in diesem Rahmen auch nicht beabsichtigt. Genauso wenig sollte die Individualkarriere eines Bremer Seemannes, der es bis zum Hafenkapitän in Bremerhaven gebracht hatte, in den größeren Zusammenhang bremischer und internationaler Schifffahrtsgeschichte eingebettet werden. Das muss an anderer Stelle geschehen. Mir kam es in erster Linie darauf an zu zeigen, dass Nachschlagewerke wie die von Pawlik und Walter einen unschätzbaren Reichtum an Informationen beinhalten, die – kombiniert mit den vorhandenen Schiffsregistern – völlig neue Betrachtungsmöglichkeiten eröffnen, wenn auch noch so kleine Egodokumente, wie man handschriftliche Familienschriften heute gerne nennt, der Forschung zugeführt werden.

Zwei Beispiele aus der letzten Vergangenheit belegen, wie sich aus zufälligen Überlieferungen ganze Bücher entwickeln können, die ohne von Schiffsbiografien ausgehende Anregungen nie geschrieben worden wären: Aufgrund der Recherchen von Pawlik zu der Bremer Bark LIBELLE konnten die Aufzeichnungen des Obersteuermanns Rudolf Kausch aus Vegesack aus den Jahren 1864 bis 1866, der seine Erlebnisse auf der LIBELLE, die Strandung des Schiffes und die glückliche Rettung eines Großteils der Verunglückten schriftlich festgehalten hatte, zu einer spannungsgeladenen wie anrührenden Reportage erweitert werden, deren Veröffentlichung der Förderverein des DSM maßgeblich gefördert hat.[31] Daneben konnte Hans Petersen, über viele Jahre für die Pressearbeit des DSM verantwortlich, ausgehend von einem Manuskript, das ein Neffe des Kapi-

täns Arend Berend Schumacher (1837–1913) aus Oldersum verfasst hatte, nach intensiven Archivforschungen und der Auswertung von zwölf Originalbriefen des Seemannes an seine Frau sowie einer Flaschenpost den gesamten Lebenslauf des in Leer Verstorbenen rekonstruieren. Diese bewegende Darstellung aus dem Seemannsleben eines Schiffseigners und Kapitäns, der mehrfach dem Tod in die Augen gesehen hatte, konnte 2005 veröffentlicht werden.[32]

Beide Bücher stehen in der Tradition der vom DSM seit vielen Jahren in loser Folge herausgegebenen autobiografischen Schriften.[33] Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist jederzeit an weiteren Egodokumenten interessiert, die der Forschung zugänglich gemacht werden können.

Anmerkungen:

1 Peter-Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt. Band I: Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893. (= Schriften des DSM, Bd. 33). Hamburg 1993, ²1994; Band II: Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Hunte und ihrer Bauwerften 1790 bis 1926. Elsfleth – Brake – Oldenburg. Bremen 2003; Band III: Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Geeste und ihrer Bauwerften von 1710 bis 1927. Bremen – Bremerhaven – Geestemünde. Bremen 2008.
2 Die Abschrift ist im Archiv des DSM hinterlegt. Ich danke Dr. Joachim Ditzen-Blanke für die Erlaubnis, den Text und ein Foto seines Urgroßvaters zu veröffentlichen.
3 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 371.
4 Ebd., S. 375. Siehe auch Otto Höver: Von der Galiot zum Fünfmaster. Unsere Segelschiffe in der Weltschiffahrt 1780–1930. Norderstedt ²1975, S. 183f.
5 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. III, S. 140.
6 Vermutlich wurde der Hafen Tampico angelaufen, denn die Stadt Aguascalientes liegt weit im Landesinneren.
7 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 125. Siehe auch Bremer Schiffsregister 1592–1940.
8 Paldiski in Estland.
9 Siehe Bremer Schiffsregister 1592–1940. Da das Schiff nicht an der Weser gebaut worden war, wird es bei Pawlik auch nicht aufgeführt.
10 Heute heißt der Hafen Ciudad Bolívar. Er liegt im Landesinneren am Orinoco, bevor der Fluss sein Delta bildet, und ist Ausgangspunkt der flussaufwärts führenden Orinoco-Schifffahrt. Cuidad Bolívar gehörte im 19. Jahrhundert zu den fünf Erste-Klasse-Häfen Venezuelas. In Venezuela wurde auch Tabak angebaut, der jedoch nicht zu den Hauptausfuhrgütern gehörte. Vgl. The Encyclopedia Britannica. 11. Aufl. New York 1911, S. 988–994. Ich danke Herrn Peter-Michael Pawlik für die Entschlüsselung der durch die Überlieferung korrupten Schreibweise des Ortes.
11 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 179f.
12 Nördlich von Porto Allegre.
13 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 270.
14 Nach Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 451f. muss sich Blanke um ein Jahr geirrt haben.
15 Zitiert nach Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 451.
16 Es handelte sich um die Brigg BOOMERANG unter dem Kommando von Kapitän Young.
17 Hans Wätjen: Weißes W im blauen Feld. Die bremische Reederei und Überseehandlung D.H. Wätjen & Co., 1821–1921. Wolfsburg 1983, S. 47 und 63.
18 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 211.
19 Wätjen (wie Anm. 17), S. 47.
20 Zitiert nach Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 452f.
21 Ebd., S. 453.
22 Wolfgang Walter: Downeasters und Nova-Scotians. Amerikanische und kanadische Segler von der Weser. Geschichte – Menschen – Schiffsregister. (= Schriften des DSM, Bd. 59). Hamburg 2003, S. 193f., 288, 367.
23 Pawlik (wie Anm. 1), Bd. I, S. 395f.
24 Provinzial-Zeitung, 9.8.1877. Ich danke Dr. Hartmut Bickelmann vom Stadtarchiv Bremerhaven für die Übermittlung der entsprechenden Informationen.
25 Staatsarchiv Bremen 4,24-E.8 (Verzeichnis der bremischen Seeleute, 1837–1873).
26 Bureau Veritas, 1847–1857.
27 Robert Greenhalgh Albion: The Rise of New York Port (1815–1860). Newton Abbot 1970, S. 292f.
28 Walter (wie Anm. 22), S. 183f.
29 Bremer Schiffsregister 1592–1940.
30 Walter (wie Anm. 22), S. 183f.
31 Bernd Drechsler, Thomas Begerow und Peter-Michael Pawlik: Den Tod vor Augen. Die unglückliche Reise der Bremer Bark LIBELLE in den Jahren 1864 bis 1866. Bremen 2007.
32 Hans Petersen: Liebe theure Sara und Kinder. Das bewegte und bewegende Leben des Schiffskapitäns Arend Berend Schumacher aus Oldersum. Bremen 2005.
33 Neben diversen im Rahmen seines wissenschaftlichen Jahrbuchs »Deutsches Schiffahrtsarchiv« publizierten Selbstzeugnissen hat das DSM allein seit 1990 rund 20 Egodokumente in Buchform vorgelegt, zuletzt ein von Ursula Feld-

kamp, Inga Brantzky und Antje-Kathrin Hinrichsen-Mohr betreutes Museumsprojekt mit Schülern unter dem Titel »Erwachsen werden in Sturm und Stille. Aufzeichnungen des Schiffsjungen Enno Rudolph Koch über seine Reise auf dem Segler Arthur Fitger 1903« (Bremerhaven, Wiefelstede 2009). – Als Begleitband zu dieser Ausgabe des DSA erscheint ein weiteres Egodokument, das Text- und Bildquellen vereint: »Die Jungfernreise der Viermastbark Padua 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer«. Herausgegeben von Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann. Bremerhaven, Wiefelstede 2009.

Bernhard Blanke (1818–1877): Captain and Harbour Master in Bremerhaven

Summary

A three-and-a-half page autobiographical text written by Bernhard Blanke of Bremen has been placed at the disposal of the German Maritime Museum. In it, Blanke – who lived from 1818 to 1877 – briefly describes his career from his employment as a ship's boy on a Bremen brig to his position as harbour captain in Bremerhaven. The text appears here as written, with a few cautious corrections in cases of obvious errors. Basic information is moreover provided on each of the ships he travelled on, taken from the reference works by Peter-Michael Pawlik and Wolfgang Walter as well as the municipal archive (Stadtarchiv) in Bremerhaven and the state archive (Staatsarchiv) in Bremen. The aim of this publication is to make a brief autobiographical document available to scholarship.

Bernhard Blanke (1818–1877) : capitaine et capitaine de port à Bremerhaven

Résumé

Un texte autobiographique, comportant trois pages et demie et rédigé par le Brêmois Bernhard Blanke, a été mis à la disposition du Musée allemand de la Marine. Blanke, qui a vécu de 1818 à 1877, y décrit en peu de phrases sa carrière de mousse sur une goélette brêmoise jusqu'au grade de capitaine de port à Bremerhaven. Le texte est rendu littéralement, avec quelques corrections prudentes pour des fautes manifestes. Sur chacun des navires sur lesquels il a navigué, de brèves remarques sont données, provenant des ouvrages de référence de Peter-Michael Pawlik et de Wolfgang Walter, ainsi que des Archives de la ville de Brême. Le but de la parution est de mettre à disposition de la recherche un petit égodocument.