

15

$\frac{V}{4}$

S

40498

Der Walfang

VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZE
FLANDERS MARINE INSTITUT
Oostende - Belgium

Von

Dr. W. Schnakenbeck, Hamburg

Kustos am Zoologischen Staatsinstitut und Zoologischen Museum
(Fischereibiologische Abteilung)

Mit 2 Tafeln und 6 Abbildungen im Text



Stuttgart 1928

E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung
(Erwin Nägele) G. m. b. H.

Der Waffengang

Printed in Germany.



Inhaltsverzeichnis.

- A. Einleitung (1).
- B. Entstehung und Betrieb der Grönlandfahrten: Der Name (1), die ältesten Walfangunternehmungen und Deutschlands Eintritt (2), Betrieb des Walfanges (2), Fangobjekte (3), Fangweise (3), Verarbeitung (5), Seehunds- und Walroßjagd (7), Besatzung (8), Grönländisches Recht (9), andere Vereinbarungen (11), Reedereiverhältnisse (11).
- C. Beteiligung Deutschlands am Walfang: Hamburg (12), Altona (20), Glückstadt (21), Kollmar (22), andere Elborte (22), Westküste Schlesiwijs (22), Bremen (23), Emden (25), Vegesack und Oldenburg (26), Unternehmungen von Ostseestädten (27), Deutsche als Besatzung der Walfangschiffe (28).
- D. Fahrzeuge (30).
- E. Beteiligung Deutschlands am Walfang in der „Südsee“ (31).
- F. Ein deutsches Walfangunternehmen im 20. Jahrhundert (31).

Verzeichnis der Abbildungen.

	Seite
Abb. 1. Walharpune und Lanze	5
„ 2. Speckmesser	6
„ 3. Walfangschiffe im Eis	10
„ 4. Walfang bei Spitzbergen (17. Jahrh.)	13
„ 5. Hamburgisches Walfangschiff beim Fang und bei der Verarbeitung eines Wals	16
„ 6. Bemaltes Schulterblatt eines Wals als Aushängeschild eines Wirtshauses	19
„ 7. Elmshorner Walfänger	24
„ 8. Längsschnitt durch ein Walfangschiff	24
„ 9. Hamburger Walfangschiff „Der junge Conrad“	24
„ 10. Bremer Walfangschiff „Europa“	24

A. Einleitung.

Wenn der deutsche Walfang hier von der übrigen Fischerei abgetrennt ist und gesondert behandelt wird, so geschieht das aus verschiedenen Gründen. Unter „Fischerei“ verstehen wir zwar nach heutigem Sprachgebrauch die Gewinnung aller Objekte, die dem menschlichen Gebrauch nutzbar gemacht werden, aus dem Wasser, ganz gleichgültig, ob es sich dabei um Fische oder Muscheln, Krebse oder Schwämme, Pflanzen oder Bernstein handelt. Ebensogut, wie also hier der ursprünglich vom Fisch abgeleitete Ausdruck „Fischerei“ auch auf die Erbeutung anderer im Wasser lebenden Organismen übertragen ist, könnte man natürlich auch beim Fang der Wale von Fischerei sprechen. Aber doch pflegt man es im deutschen Sprachgebrauch nicht zu tun, sondern man spricht stets vom **Walfang**.

Schon dieser Brauch weist darauf hin, daß der Walfang als ein besonderer Betrieb angesehen wird, dem man eine besondere Stellung zur Fischerei beimißt. In anderen Ländern, in Norwegen z. B., werden Fischerei und Walfang unbedingt getrennt gehalten. Und das hat auch eine gewisse Berechtigung, denn der ganze Betrieb beim Walfang ist vollkommen anders als in der Fischerei, und besonders in der Fangweise besteht ein wesentlicher Unterschied.

In der Fischerei im engeren Sinne werden in der Regel mit Netzen oder Angeln Fische oder andere Meerestiere in einer Vielzahl gleichzeitig gefangen und aus dem Wasser herausgeholt, ohne daß die Fangobjekte dem Fischer vorher sichtbar sind. Es wird mehr oder weniger wahllos erbeutet, was sich in oder an den Geräten fängt, und erst nach dem Fang erfolgt eine Auslese dessen, was zur menschlichen Verwendung nutzbar gemacht werden soll. Beim Walfang dagegen handelt es sich mehr um eine Jagd. Ein einzelnes von den Fängern gesichtetes Individuum wird verfolgt und durch Geschosse erbeutet. Beim Robbenfang liegen die Dinge ähnlich.

Ein anderer Grund für die getrennte Behandlung des Walfanges besteht darin, daß dieser von Deutschland in ganz anderen Gebieten ausgeübt wurde als die Fischerei. Und schließlich gehört der Wal- und Robbenfang für Deutschland heute der Geschichte an. Mögen auch in jüngerer Zeit einzelne Ansätze oder Pläne zur Beteiligung an diesen Unternehmungen vorhanden gewesen sein, so ist Deutschland doch zurzeit nicht am Walfang beteiligt.

Früher aber nahmen deutsche Städte, vor allen Dingen die in der Hanse zusammengeschlossenen, eifrig teil an dieser Ausbeute, und deutsche Männer bildeten einen gesuchten Stamm für die Besatzungen heimischer wie fremder Fangfahrzeuge. Die „Grönlandfahrten“ waren Anlaß zu Eifersüchteleien und Streitigkeiten zwischen den beteiligten Ländern, und ein „Grönlandfahrer“ zu werden, war das Ziel eines jeden kräftigen jungen Mannes in manchen deutschen Küstengegenden, besonders Nordfrieslands.

B. Entstehung und Betrieb der Grönlandfahrten.

Die Bezeichnung „Grönlandfahrten“ ist allerdings irreführend, denn die Unternehmungen, die hiermit gemeint sind, führten nicht nach Grönland. Die hierhin gerichteten Fahrten gingen unter der Benennung „Straße Davis“, aber von deutscher Seite war die Beteiligung hieran nur gering, die „Grönlandfahrten“ hatten die Haupt-

bedeutung. Der Name ist entstanden infolge einer irrtümlichen Ansicht, und er hatte sich so fest eingebürgert, daß er selbst dann nicht geändert wurde, als man den anfänglichen Irrtum erkannt hatte. Als nämlich im Jahre 1596 die Holländer durch Wilhelm Barents bei dem Versuch, die Nordostdurchfahrt zu finden, Spitzbergen entdeckten, wurde dieses für einen Teil Grönlands gehalten. Hierbei hatte man den ungeheuren Reichtum jener Gewässer an Walen festgestellt, und die Holländer rüsteten sofort Fahrzeuge zum Fang dieser Tiere aus, und man nannte diese Fahrten kurz „Grönlandfahrten“. So entstand dieser Name.

Die ältesten Unternehmungen.

Nach den Holländern beteiligten sich auch die Dänen, Schotten, Engländer, Franzosen und Basken an der Ausbeutung. Aber deutsche Städte mußten zunächst noch fernbleiben, da sie, allein auf sich selbst angewiesen, nicht gestützt auf die Macht eines gefestigten Deutschen Reiches, nicht mit eigener Kraft den Widerstand anderer Länder, vor allen Dingen Dänemarks, gegen ihre Beteiligung überwinden konnten. Denn nicht allein das Interesse an der Ausbeute der reichen nordischen Fanggründe, sondern auch rein politische Interessen, Besitzrechte an Spitzbergen, spielten hier mit, um den Deutschen Hindernisse in den Weg zu legen. So kam es, daß Deutschland an dem ersten und bequemsten Walfang nicht teilnehmen konnte, sondern erst dann sich beteiligte, als die Wale wegen der starken Verfolgungen, denen sie ausgesetzt waren, nur noch wenig in Landnähe gefangen werden konnten.

Baienfischerei.

Es hatte sich nämlich in der ersten Zeit nach der Entdeckung jener reichen Walfanggründe der Fang ausschließlich in den Buchten unmittelbar am Lande abgepielt. Man bezeichnet diese Periode als „Baienfischerei“. Diese Betriebsart wurde in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts ausgeübt. Sie vollzog sich in der Weise, daß die Schiffe in den Buchten vor Anker gingen. Der zur Verarbeitung der Fänge bestimmte Teil der Besatzung ging an Land. Hier wurden Zelte, Hütten, Tranbrennereien und Packhäuser errichtet. Der Fang wurde nämlich sofort verarbeitet und der Speck auch sogleich zu Tran gebrannt. Dieser wurde durch Frachtschiffe in die Heimathäfen gebracht. Da aber mitunter die Ausbeute so groß war, daß die Frachtfahrzeuge selbst in zweimaliger Fahrt nicht alles fortbringen konnten, blieb der Rest des Trans vielfach den Winter über in den Packhäusern liegen, um im nächsten Frühjahr bei Beginn der neuen Fangzeit abbefördert zu werden.

Während die Beute an Land verarbeitet wurde, war der übrige Teil der Besatzung nur mit dem Fang beschäftigt. Ein Ausguckmann meldete die Wale. Die Mannschaften eilten zu den bereit liegenden Schaluppen und fuhren zu der Stelle, wo sich der Wal gezeigt hatte. War ein Tier erlegt, wurde es durch die Boote an Land geschleppt.

See- und Eisfischerei.

Aber die dauernde starke Verfolgung hatte es zuwege gebracht, daß die Wale schließlich nicht mehr so nahe an Land gefangen werden konnten, weil sie hier fortblieben. Wollte man überhaupt den Betrieb noch lohnend erhalten, mußte man den Walen folgen. Anfangs hielt man sich aber noch in der Nähe der Küste, wo die Schiffe kreuzend nach Walen Ausschau hielten. Zunächst war man noch immer bemüht, den Fang an Land zu verarbeiten und dort auch gleich den Tran zu brennen. Aber bald mußte das aufhören, da man genötigt war, den Walen immer mehr auf See und ins Eis zu folgen. Die an Land errichteten Baulichkeiten wurden zweck- und wertlos. So entwickelte sich aus der „Baienfischerei“ die „See- und Eisfischerei“. Diese war erheblich schwieriger und anstrengender als jene, weil Fahrzeuge und Mannschaften in viel stärkerem Maße den Witterungs- und Eisverhältnissen ausgesetzt waren. Hinzu kam noch, daß jetzt die Beute auch auf See verarbeitet werden mußte.

Das Tranbrennen konnte an Ort und Stelle nicht mehr erfolgen, sondern es wurde nur der Speck abgenommen und in Fässern verpackt. Die weitere Verarbeitung geschah in den Heimatshäfen, wo nunmehr nach Beendigung der Baienfischerei Tranbrennereien entstanden, so in Hamburg auf dem heutigen St. Pauli.

F a n g o b j e k t e.

Bevor wir uns jedoch der chronologischen Darstellung über die Beteiligung deutscher Städte am Walfang zuwenden, müssen wir uns zunächst mit den Fangobjekten und den Fangmethoden beschäftigen. In erster Linie galten jene Fahrten dem Fang der Wale. Demgegenüber spielten die verschiedenen Robben eine ganz geringe Rolle, jedenfalls zu Anfang, weil die Wale damals noch in so großen Mengen vorhanden waren, daß die Grönlandfahrer es verschmähten, sich mit dem mühseligen Fang und mit der die Schiffe stark mit Blut beschmutzenden Verarbeitung der Seehunde abzugeben. Während des 17. Jahrhunderts und auch noch zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde der Seehundfang fast ganz vernachlässigt. Erst um 1718 ging man auch mehr zum Robbenschlag über. Die Jagd auf Walrosse hat zwar immer nur eine geringe Bedeutung gehabt, jedoch wurde sie nie ganz vernachlässigt.

Von den verschiedenen im nördlichen Eismeer vorkommenden Walen spielte in früheren Zeiten eigentlich nur eine Art für den Fang eine Rolle, das war der G r ö n - l a n d w a l oder P o l a r w a l (*Balaena mysticetus*), von den damaligen Walfängern als „Eylander“ bezeichnet. Dieser erreicht eine Länge von 15—18 m und ist von überaus massivem Bau. Er besitzt eine mächtige Speckschicht und zeichnet sich von allen anderen Walen durch seine außerordentlich langen Barten aus. Daß dieser Wal bei den sogenannten Grönlandfahrten eine so fast ausschließliche Rolle als Jagdtier spielte, obwohl noch eine Reihe anderer Wale in jenen Gewässern lebten, lag nicht allein an seiner Häufigkeit, sondern vor allen Dingen daran, daß andere Arten mit den damaligen Fanggeräten — es wurde ausschließlich die Handharpune verwandt — garnicht oder doch nur sehr schwer zu erbeuten waren. Dies galt besonders für den F i n n w a l (*Balaena physalus*), weil dieser sehr schnell schwimmt und verwundet nicht tief und lange taucht wie der Grönlandwal, sondern mit großer Schnelligkeit an der Oberfläche dahinschwimmt. Einerseits bleibt er so stets an der Luft und bei Atem, sodaß er nicht so leicht ermattet, und andererseits konnten ihm die Boote schwer folgen, und diese wie die Mannschaft gerieten dabei in große Gefahr.

Der Grönlandwal, der in den vergangenen Jahrhunderten der Blütezeit des nordischen Walfanges in den spitzbergischen Gewässern in so ungeheuren Mengen vorkam, daß wir uns heute kaum noch eine Vorstellung davon machen können, ist derartig vom Menschen verfolgt worden, daß er im heutigen Walfang kaum noch eine Rolle spielt.

Außer dem Grönlandwal kam noch der N o r d k a p e r , B a s k e n w a l oder B i s k a y e r (*Balaena glacialis*) in Betracht. Dieser ist etwas kleiner als die vorige Art, wird kaum über 12 m lang und besitzt außerdem kürzere Barten.

Die beste Zeit des Fanges waren im allgemeinen die Monate Mai und Juni, da aber doch das Erscheinen der Wale einem starken Wechsel unterworfen war, konnte sich die beste Fangzeit auch bis in den Juli und August verschieben. Die Fahrten begannen natürlich im Frühjahr, erst wenn der lange Polarwinter zu Ende ging, und hörte mit dessen Wiedereintritt im Herbst auf.

F a n g w e i s e.

Die Fahrzeuge fuhren also mit ihrer Ausrüstung, zu der vor allen Dingen die „Fleet“ gehörte, d. h. die als „Schlupen“ (Schaluppen) bezeichneten Fangboote, zu den Jagdgründen hinaus. Nachdem die Baienfischerei aufgehört hatte, machten die Fahrzeuge am liebsten an einem günstigen Eisfelde fest. Die Fangboote lagen dann bereit, und jeder Mann war einem bestimmten Boot und in diesem einem bestimmten Platz zugewiesen. Ein Drittel der Mannschaft wurde dann auf „Brand-

wache“ gestellt, d. h. auf jeder Seite des Schiffes lag wenigstens ein Boot mit voller Besatzung immer für vier Stunden bereit. Wurde ein Wal entdeckt, ruderten die wachehaltenden Boote sofort hin, und die anderen folgten ihnen so schnell wie möglich. Oft machte die Entfernung es natürlich nötig, daß stundenlang gerudert werden mußte, um den gesichteten Wal zu erreichen, und wenn es das Pech wollte, entkam ihnen dann noch die Beute oder sie wurde von einem glücklicheren Konkurrenten, der schneller zur Stelle gewesen war, vorher harpuniert. Die Besatzung eines Bootes bestand aus sechs Mann, dem Harpunier, der seinen Platz an der Spitze hatte, dem „Leinenschießer“, der das Ablaufen und Einholen der Harpunenleine zu überwachen, sonst aber mit den drei folgenden Leuten zu rudern hatte, und dem Steuerer.

Beim Anrudern an die Beute mußte man natürlich vorsichtig zu Werke gehen, damit der Wal nicht zu früh der Boote ansichtig wurde. Diese Gefahr bestand vor allen Dingen bei klarem und windstillem Wetter, weil die Wale dann leicht die Riemenschläge vernahmen. Man näherte sich entweder ganz von vorn oder, was noch besser war, von hinten und suchte auf 6—10 Schritt heranzukommen. Dann wurde die Harpune geschleudert, am besten an die Stelle unmittelbar hinter den Spritzlöchern oder in den dicken Speck des Rückens.

Die Harpune (Abb. 1) bestand aus einem 3 Fuß langen stählernen Teil mit zwei großen Widerhaken, „Bärte“ genannt. Die Spitze der Harpune und die Vorderkanten der Widerhaken waren messerscharf, die Rückseiten der Widerhaken breit, um das Wiederherausgleiten zu verhindern. Der Schaft der Harpune war an beiden Enden verdickt, in der Mitte verjüngt. In dem hinteren Teil dieses Schaftes, dem „Knopf“, befand sich eine trichterförmige Aushöhlung, in die der 6—8 Fuß lange Wurfstock hineingesteckt wurde. Dieser saß nur lose drin und fiel meist schon beim Wurf oder beim Auftreffen heraus, denn er diente nur dem Harpunier zum Schleudern des Wurfgeschosses. Zwischen den Bärten und dem Kopf des Schaftes saß ein zwar ziemlich enger, aber beweglicher Ring, an dem eine 6 Faden lange, ungeteerte, geschmeidige Hanfleine, der „Vorgänger“, befestigt war. Hieran war die starke, geteerte Leine angeknüpft. In jedem Boot befand sich ein „Stell“ solcher Leinen, das sich aus 6—7 Stück von je 120 Faden Länge zusammensetzte. Die Leinen lagen sorgfältig aufgeschossen in zwei Behältern, den „Leinhoks“, am Boden der Schaluppe, damit sie ungehindert auslaufen konnten. Diese ursprünglich nur zur Verwendung kommenden Handharpunen wurden später (im 19. Jahrhundert) durch Schießharpunen ersetzt. Diese sind jedoch beim deutschen Walfang nur noch in ganz geringem Umfange zur Anwendung gekommen.

Die Harpune hatte nicht den Zweck, den Wal zu töten oder auch nur ernstlich zu verwunden, denn sie drang meist nicht einmal durch die ganze Speckschicht hindurch, sondern es galt, nur eine Verbindung zwischen dem Boot und dem Wal herzustellen, um diesen nicht zu verlieren. Denn sowie das Tier getroffen war, schoß es mit rasender Geschwindigkeit in die Tiefe und zog die ablaufende Leine hinter sich her. Jetzt galt es, scharf aufzupassen, denn die Leine mußte immer vorn auslaufen, ging sie seitwärts über Bord, so konnte das Boot leicht kentern. Der Harpunier stand vorne, in der Hand den sog. „Dweiel“, einen Stock, an dem vorne ein Tuch befestigt war. Mit diesem befeuchteten Tuch benetzte er ständig den Bordrand, damit dieser durch die auslaufende Leine nicht in Brand geriet. Ein Mann stand hinten im Boot und steuerte mit einem Riemen die Schaluppe so, daß die Leine immer nach vorn ausstand. Leine wurde so lange ausgelassen, wie der Wal anzog, sobald aber die Leine lose war, ward sie wieder etwas eingeholt. Es galt, die Beute zu ermatten. Sobald der Wal zum Luftholen wieder an die Oberfläche kam, versuchte man eine zweite Harpune bei ihm anzubringen — auch die anderen Schaluppen des betreffenden Fahrzeuges waren der Jagd gefolgt, um ebenfalls ihre Harpunen zu werfen. Das dauerte so lange, bis der Wal ermüdet war. Dann trachtete man danach, ihn mit den Lanzen zu töten. Eine Lanze (Abb. 1) bestand ebenso wie die Harpune aus einem Eisen- und einem Holzteil. Jeder von diesen hatte eine Länge

von 6 Fuß. An dem Stiel befand sich eine Handhabe, um dem Stoß die nötige Kraft geben zu können.

Um dem Wal die Lanzen einzustoßen, mußten die Boote nahe an ihn heranrudern. Das Töten des Wales war der gefährlichste Teil der ganzen Jagd, denn die Tiere schlugen heftig mit dem Schwanz um sich. Wenn der Wal Blut aus dem Blasloch stieß, so war das ein Zeichen dafür, daß er dem Verenden nahe war.

Die Dauer einer solchen Jagd, d. h. die Zeit vom ersten Harpunenwurf bis zum endgültigen Fang der Beute, war sehr verschieden. Es kam zwar vor, daß ein Wal schon innerhalb einer halben Stunde erlegt war, aber im allgemeinen konnte man mit einer Jagd von 3—4 Stunden rechnen. Aber darüber hinaus konnte es auch vorkommen, daß es einen ganzen Tag und noch länger dauerte.

Ohne Zweifel ist der Walfang (Abb. 4, 5, 9, 10) eine aufregende Jagd, und gerade dies Moment gab sicherlich manchen Grönlandfahrern mit den Anreiz, an solchen Fahrten teilzunehmen, und sie wurde bei ihnen zur Leidenschaft. Sie erforderte Unerschrockenheit und Geschicklichkeit, und es ist deshalb nicht verwunderlich, daß es in manchen Küstengegenden Deutschlands als besonderer Ruhm galt, Grönlandfahrer zu werden. Es muß noch hervorgehoben werden, daß die Eisverhältnisse und andere widrige Zufälle oft die Jagd besonders schwierig gestalteten, und nicht selten kam es vor, daß die Beute den Jägern entging. Und zuweilen mußten sie es auch mit ansehen, wie glücklichere Konkurrenten sich dann der Beute bemächtigten. Ueber die Besitzrechte an der Beute bestanden bestimmte Vereinbarungen, die allgemein befolgt wurden, sodaß es hierbei kaum zu Streitigkeiten kam.

Verarbeitung.

War die Jagd beendet, der Wal getötet, so schleppten ihn die Boote zum Schiff. Hier wurde er festgemacht und blieb liegen, wenn sich weitere Wale zeigten, auf die man dann zunächst Jagd machte. Sonst ging man gleich an die weitere Verarbeitung der Beute. Zur Zeit der Baienfischerei erfolgte, wie erwähnt, diese Arbeit an Land, und sie war einfacher. Später, während der Eisfischerei, mußte alles vom Schiff aus gemacht werden, und das gestaltete die Sache schwieriger.

Der erlegte Wal wurde mit Tauen an der Backbordseite befestigt und dann begann man mit dem Abziehen der Speckschicht; „flensen“ nannte man diese Tätigkeit (Abb. 4 u. 5). Alles mußte mit an diese Arbeit heran, jeder hatte seinen bestimmten Posten. Eine Schaluppe legte sich auf die andere Seite des Wals und wurde mit einem langen Haken vom Schiff aus festgehalten. In dem Boot saß der Speckabschneider mit seinen Gehilfen. Mit großen, an langen Stielen sitzenden Messern (Abb. 2) schnitten sie nun vom Boot aus oder auch auf dem Wal selbst stehend quer über den Körper des Tieres herüber lange, 3—4 Fuß breite Speckstreifen, die „Flensstücke“ heraus. Man begann hinter dem Kopf. So wurde ein Flensstück nach dem andern von dem über dem Wasser befindlichen Teil des Wales abgezogen. Ein Streifen an der Stelle

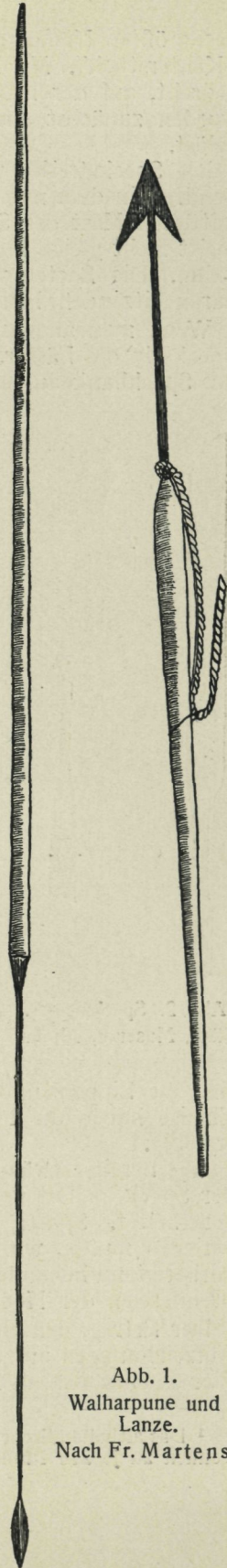


Abb. 1.
Walharpune und
Lanze.
Nach Fr. Martens.

des größten Umfanges des Tieres blieb zunächst noch sitzen. Es war dies das sog. „Kenterstück“. Mit Hilfe dieses Stückes wurde der Wal dann auf die andere Seite gedreht, auf der man darauf ebenfalls die Speckschicht ablöste. Auch die Barten wurden zunächst aus dem oberen, dann aus dem unteren Teil des Maules herausgelöst.

Die Speckstreifen wurden in das „Flensgat“ geworfen, d. h. in einen Raum des Schiffes, in dem man auch die Fässer aufzubewahren pflegte und der sich vor dem mittleren Mast des Schiffes befand. Die weitere Verarbeitung des Specks erfolgte meist nicht gleich hinterher, weil schon das Flensen allein 12 Stunden in Anspruch nahm. Die Barten wurden an Bord mit den Bartenbeilen zerteilt und von dem daran sitzenden Fleisch gereinigt.

Wenn man an das Abmachen ging, d. h. an das Zerkleinern und Einfüllen des Specks in die Fässer, machte das Schiff an einem großen Eisfeld fest. Hier wurde die Speckbank aufgestellt. Einige Mann standen im Flensgat „bis zum Leibe im Specke“, andere standen am Spill, und so wurden die Flensstücke hochgewunden. Zwei bis drei „Pieckenierders“ legten die Streifen mit Picken nieder und die beiden „Strantschneiders“ schnitten sie mit langen Messern (Abb. 2) in viereckige Stücke. Diese wurden von einem Mann, dem „Speck auf der Bank“, mit einer Hacke erfaßt und auf die Speckbank geworfen. Hier zerteilten die „Bankschneider“ mit kürzeren Messern den Speck in lange dünne Stücke. Derjenige Speck, der schwer zu durchschneiden war, wurde vom „Kapper“ mit großen Messern zerhauen. Dieser wurde bei seiner Arbeit „heßlich besprützet, darumb er sich mit alten Lumpen behänget wie ein Narr“. Der zerteilte Speck wurde von der Bank in eine hölzerne Rinne geschoben, die unmittelbar aufs Schiff führte. Hier hing am Ende ein langer, schlauchartiger Beutel in den Schiffsraum hinab, wo man die Speckstücke in Kübeln auffing und in Fässer füllte.

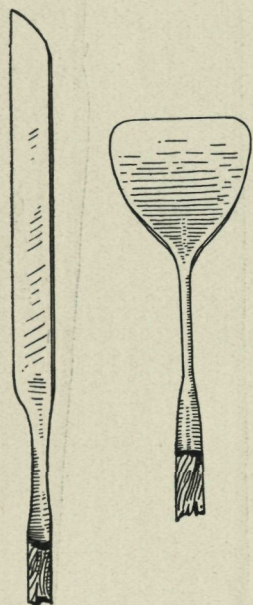


Abb. 2. Speckmesser.
Städt. Museum, Altona.

Das Abmachen war in der Tat eine sehr unangenehme und unsaubere Arbeit, „eine schmierige Adviesse“, wie Frercksen sagt. Noch schlimmer wurde die Sache aber, wenn der Wal erst einige Tage im Wasser gelegen hatte, bevor man ihn verarbeitete. Denn dann barst er und üble Düfte entströmten seinem Innern.

In erster Linie war es die dicke Speckschicht der Wale, auf die man es bei diesen Fängen abgesehen hatte. Diese Schicht umgibt allerdings in verschiedener Dicke den ganzen Körper. An manchen Stellen beträgt sie 25—50 cm. Besonders fettreich sind die Lippen, und auch aus der Zunge wurde ein guter, heller Tran gewonnen. Ebenso haben die Flossen eine dicke Speckschicht, nur der Schwanz ist weniger ergiebig.

Wie bereits erwähnt, wurde zu Beginn des Walfangs, zur Zeit der Baienfischerei, der Speck an Ort und Stelle an Land in den dort errichteten Brennereien zu Tran verarbeitet. Später, als man den Schauplatz der Fangtätigkeit weiter in die See verlegen mußte, wurde der gewonnene Speck in der oben geschilderten Weise nur vorbereitend behandelt und in Fässer, die sog. Quardeele¹, gepackt, um in den Tranbrennereien der Heimat vollends verarbeitet zu werden.

Der Ertrag, den ein Wal an Speck lieferte, war natürlich sehr verschieden. Nach Aufzeichnungen aus den Jahren 1695—1795 über die Erträge an Speck aus einem Tier ergeben sich als Ausbeute 2—99, in einem Falle sogar 120 und in einem anderen

¹ Das altholländische Quardeel ist gleich 12 Stechkannen, das spätere Quardeel gleich 3 Bremer Tonnen zu je 216 Pfund.

130 Quardeele. In den meisten Fällen bewegten sich die Mengen zwischen 30 und 60 Quardeelen. Wie überaus verschieden die Erträge sein konnten, ersieht man aus den Fangergebnissen zweier Jahre. Es wurden nämlich im Jahre 1674 aus 520⁵/₆ Walen 30 129 Quardeele Speck gewonnen, im Jahre 1697 dagegen aus 520 Walen nur 18 798 Quardeele. Der Speck junger Tiere liefert übrigens verhältnismäßig mehr Tran als derjenige alter Tiere, da bei diesen die zahlreichen Sehnen, die den Speck durchziehen, viel stärker entwickelt sind.

Obwohl die Ergiebigkeit eines Wales an Speck bzw. an Tran sehr verschieden war und nicht immer in einer durchaus festen Beziehung zur Größe des Tieres stand, so hatte man doch eine Tabelle aufgestellt, nach der man den Ertrag an Tran, den man aus einem Tier gewinnen konnte, abschätzte. Und zwar wurde dieser Schätzung die Länge der Barten zugrunde gelegt. Diese Tabelle lautete folgendermaßen:

Länge der Barten in Fuß:	1	2	3	4	5	6
Ertrag an Tran in Tons:	1½	2¼	2¾	3¼	4	5
	7	8	9	10	11	12
	6½	8½	11	13½	17	21

Natürlich war eine derartige Schätzung sehr unsicher; so wird z. B. berichtet, um einige Extreme herauszugreifen, daß ein Wal mit Barten von 2½ Fuß Länge fast 10 t Tran lieferte, dagegen ein anderer mit Barten von 12 Fuß Länge nur 9 t.

Ursprünglich wurde nur der Speck zur Trangewinnung ausgenutzt, die Barten fanden garkeine Beachtung, weil man sie nicht zu verwenden wußte. Es scheint, daß anfänglich nur Leute der Besatzungen sich Fischbein aneigneten, da von den Reedern kein Wert darauf gelegt wurde. Erst allmählich erkannte man den Wert der Barten, und von da an war es natürlich der Besatzung streng verboten, Fischbein für sich zu verwerten.

Von den Schiffsleuten wurden aber vielfach Kieferknochen und Rippen mit heimgenommen, wo man sie zur Errichtung von Zäunen und teilweise auch zum Einbau in Häuser benutzte. Auch heute noch findet man auf den friesischen Inseln vereinzelt derartige Walknochen. Dicke Rippenstücke wurden als „Kantsteine“ an den Wegecken, als sog. „Kakebene“ benutzt. Solche Kakebene stehen noch am Wall in Bremen. Andere Knochenteile, Bartenstücke und Walroßzähne wurden von Walfängern zu Zierstücken verarbeitet, oder es wurden Szenen aus dem Walfang eingeritzt. Das Focke-Museum in Bremen besitzt eine ganze Reihe derartiger Gegenstände.

Schulterknochen von Walen dienten vielfach als Wirtshaus-Aushängeschilder. Die Knochen waren bemalt mit Bier- und Schnapsgläsern, Pfeifen und Walen- und Sprüchen. In Bremen¹ und Hamburg² sind derartige Aushängeschilder noch erhalten. Eins von diesen hing früher an einem Wirtshaus an der Hamburg-Altonaer Grenze, und danach hat die jetzige Straße „Schulterblatt“ ihren Namen erhalten (Abb. 6).

Die Haut der Wale fand nur in ganz geringem Maße Verwendung, wenigstens von deutscher Seite. Vor allen Dingen scheinen es die Holländer gewesen zu sein, die aus der Haut Riemen herstellten.

R o b b e n s c h l a g .

Von sehr viel geringerer Bedeutung als der Walfang war, wie schon erwähnt, der Robbenschlagn. Die zwar in sehr großen Mengen früher in jenen Gegenden vorhandenen Robben verschiedener Arten fanden anfangs, im 17. Jahrhundert, garkeine Beachtung. Es waren eben damals noch so viele Wale vorhanden, daß man sich

¹ Original im Focke-Museum, Nachbildung im Städt. Museum, Bremen.

² 2 Originale im Museum für Hamburgische Geschichte.

garnicht mit den Seehunden abgab, um so weniger, als deren Verarbeitung ein sehr blutiges Gewerbe war, bei dem man das Schiff stark verschmutzte. Da man, als später auch der Robbenfang aufgenommen wurde, es zur Hauptsache auf junge Seehunde abgesehen hatte, weil nur diese geschlagen werden konnten, war es eine ganz bestimmte Zeit, während der diese Jagd auszuüben war. Diese Zeit und auch der Ort, wo die jungen Seehunde anzutreffen waren, wechselten immer ziemlich beträchtlich, und hierin lag natürlich auch eine gewisse Unsicherheit für das Ergebnis dieses Betriebes. Der Hauptschauplatz des Robbenschlages war die Gegend von Jan Mayen.

War ein Eisfeld entdeckt, auf dem sich eine Anzahl junger Seehunde befand — diese waren, nachdem sie herangewachsen, von den Alten verlassen —, so ruderte man mit den Schaluppen hin, ging aufs Eis und stürzte sich mit Knüppeln auf die Seehunde. Durch einen Schlag auf die Schnauze wurden sie betäubt und dann getötet. Darauf wurden sie „abgebuft“, d. h. mit dem sog. „Buffenmesser“ schnitt man sie auf und zog ihnen die Haut mit der darunter sitzenden Speckschicht ab. Vielfach nahm man auch Lunge und Leber heraus.

Befanden sich die Seehunde auf kleineren treibenden Eisschollen, so nahm man die Beute zunächst ganz in die Schaluppen und vollzog das Abbuften erst später auf einem größeren Eisfeld.

Die weitere Verarbeitung, d. h. das Abtrennen des Speckes vom Fell, was sehr sorgfältig geschehen mußte, um die Felle nicht zu beschädigen, erfolgte später an Bord. Aus dem Speck gewann man einen ganz vorzüglichen Tran, und die Felle wurden zu Pelzwerk verarbeitet. Auch die Lebern wurden teilweise mitgenommen und an die Helgoländer verkauft, die sie mit Vorliebe als Köder benutzten.

Schließlich ist noch die Walroßjagd zu nennen. Diese war, solange es Fahrten ins Eismeer gab, immer ausgeübt worden, aber ihre Bedeutung wurde besonders durch die Entdeckung der reichen Walgründe bei Spitzbergen stark zurückgedrängt.

Auf die im Wasser befindlichen Walrosse warf man ebenso wie auf die Wale mit Harpunen, jedoch war die Walroßharpune stärker als die Walharpune, weil sie sonst die dicke Haut nicht hätte durchdringen können. Auch die Lanzen, mit denen man die Walrosse tötete, waren kurz und kräftig.

In der Regel wurden nur die großen Zähne verwandt, und man trennte deshalb kurzerhand nur den Kopf vom Körper. In früheren Zeiten, vor der eigentlichen Walfangperiode, und auch später, als der Walfang nicht mehr so ergiebig war, verwertete man auch den Speck der Walrosse, obwohl er nicht so viel Tran lieferte wie der Wal- oder Seehundsspeck. Darum verschwendete man in der guten Walfangperiode im allgemeinen nicht die Zeit mit der Jagd auf Walrosse, sondern diese bildeten nur eine Gelegenheitsbeute.

Ferner wurde zuweilen auch, besonders wenn gerade keine Wale gesichtet wurden, und wenn sich eine günstige Gelegenheit dafür bot, auf andere Polartiere wie Eisbären, Rentiere und Eidergänse Jagd gemacht.

Besatzung.

Die oben kurz geschilderte umfangreiche und schwierige Tätigkeit beim Fang und dessen Verarbeitung erforderte natürlich eine große Besatzung für das Fahrzeug. Da der Fang selbst mit den dem Mutterschiff beigegebenen Booten, die man in ihrer Gesamtheit als „Fleet“ bezeichnete, ausgeführt wurde, machte die Bemannung dieser Boote den Hauptteil der Besatzung eines Grönlandfahrers aus, bestand demnach also, da in der Regel jede Schaluppe mit 6 Mann bemannt war, aus 30, 36 oder 42 Köpfen. Diese waren in erster Linie für den Fang bestimmt. Außerdem befanden sich aber auch noch einige andere Leute an Bord, die in der Regel am Fang selbst nicht beteiligt waren, sondern die höchstens in Notfällen einmal mit einspringen mußten. Es waren dies der Steuermann, der Barbier, der Koch und 1 oder 2 Jungen.

Die Oberleitung hatte der Kommandeur, der gewöhnlich auch gleichzeitig als Harpunier mitwirkte. Die Bezeichnung Kommandeur war aus einem rein formalen

Grunde gewählt, weil nämlich nach einer in den Hansastädten geltenden Bestimmung „Schiffer“ oder „Kapitän“ nur ein Bürger der betreffenden Stadt werden konnte. Da aber für den Leiter einer Grönlandfahrt nicht immer geeignete Bürger vorhanden waren, und da man deshalb meist auf Auswärtige zurückgreifen mußte, wählte man einen Ausweg, indem man die Bezeichnung „Kommandeur“ einführte. Die nautische Leitung hatte der Steuermann. Die einzelnen Obliegenheiten beim Fang und bei der Verarbeitung wurden den Mannschaften für die Reise durch das Los zugeteilt, nur die Harpuniere wurden nicht auf diese Weise bestimmt, sie hatten Offiziersrang und hatten vielfach gleichzeitig noch eine andere Obliegenheit, z. B. als Speckschneider, Bootsmann, Zimmermann. Auch die Bootssteuerer wurden nicht gelost, sondern ernannt, da man hierzu nur sehr geschickte Leute gebrauchen konnte, deren Auswahl man nicht dem Zufall beim Losen überlassen durfte. Der Koch und auch der Barbier nahmen besondere Stellungen ein. Diesem, den man auch „Doktor“, „Meister“ oder „Chirurgus“ nannte, war gewöhnlich auch noch die Führung der Listen übertragen.

Die Löhnung der Grönlandfahrer bestand nicht nur aus einem festen Monatslohn, der sich natürlich vom Kommandeur bis zum Kajütsjungen staffelte, sondern es kam noch ein prozentualer, ebenfalls gestaffelter Anteil vom Fang hinzu. Bei Bergungen von Schiffen, die im Eis stecken geblieben waren, oder von deren Ladungen erhöhte sich der Verdienst. Andererseits erlitt aber die Mannschaft derartig verunglückter Schiffe einen Verlust am Verdienst oder büßte diesen gar vollkommen ein, da sie den Bergungslohn mittragen mußten.

Grönländisches Recht.

Um die gesamte Jagd, an der sich so viele Nationen beteiligten, zu regeln und unangenehme Streitigkeiten zu vermeiden, und um ferner feste Regeln für die Bergung verunglückter Schiffe und deren Ladungen zu geben, bestand eine als das „Grönländische Recht“ bezeichnete Vereinbarung, die 12 Artikel umfaßte. Zum Teil war dieses Reglement uralte und stammte bereits von den Basken oder „Biskayern“, wie sie damals genannt wurden, her, die schon seit Jahrhunderten, allerdings nicht in den Gewässern Spitzbergens, den Walfang betrieben hatten. Die spätere Form, wie sie bis ins 18. Jahrhundert Gültigkeit gehabt hatte, war dem „Grönländischen Recht“ von den Holländern gegeben, und es wurde auch von den Deutschen offiziell anerkannt. Diese Abmachung setzte folgende Regeln fest:

Art. 1 enthielt die Verpflichtung jedes Kommandeurs, Schiffbrüchige aufzunehmen. Begegnete man einem anderen Fahrzeug, so sollte dieses die Hälfte der Geborgenen übernehmen. Hatte dieses aber schon Gerettete an Bord, so sollte die Zahl auf beiden Fahrzeugen ausgeglichen werden. Und so sollte weiter verfahren werden, wenn noch andere Schiffe angetroffen wurden.

Art. 2 bezog sich auf die von den Schiffbrüchigen mitgeführten Lebensmittel, die den Geretteten selbst zustanden. Hatten sie keine Lebensmittel, sollten sie an Bord des sie aufnehmenden Schiffes gepflegt werden, mußten dann aber an allen Arbeiten teilnehmen.

Art. 3 stellte es dem Ermessen des Kommandeurs oder dessen Stellvertreters anheim, ob er bei Verlust des Schiffes im Eis die Ladung durch ein anderes Fahrzeug bergen lassen wollte oder nicht. Ebenso war es aber auch jedem anderen Kommandeur freigestellt, ob er eine solche Bergung übernehmen oder ablehnen wollte.

Art. 4 gestattete jedem Fahrzeug, von einem durch die Mannschaft verlassenen Schiff so viel zu bergen, wie sie wollten und konnten. Von dem geborgenen Gut fiel die Hälfte in den Besitz des bergenden Schiffes. Die andere Hälfte mußte aber dem rechtmäßigen Besitzer ohne weitere Entschädigung abgeliefert werden.

Art. 5—7 behandelte die Löhne und die Bestimmungen über die Verteilung des Gewinns bei Bergungen von Ladungen verunglückter Schiffe.

Art. 8 bestimmte, daß bei Havarien oder anderen Schäden die geborgenen Güter ebenso zu behandeln seien wie die eigenen.

Art. 9 und 10 enthielten Bestimmungen über den Fang und über das Eigentumsrecht an toten Walen. Diese Regelung war besonders wichtig, da beim Fang und beim Auffinden toter Tiere naturgemäß sehr leicht Streitigkeiten entstehen konnten. Die Bestimmungen schrieben folgendes vor: Auf einen lebenden noch nicht harpunierten Wal durfte jeder jagen. Sowie aber eine Harpune festsaß, durften sich die Boote der übrigen Schiffe nicht mehr an der Jagd beteiligen. Das Festschießen

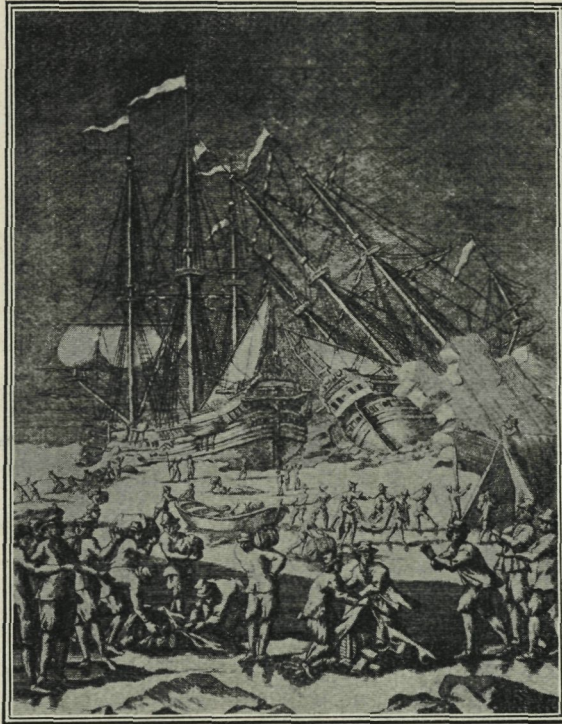


Abb. 3. Walfangschiffe im Eis. Nach Happelius.
Aus dem Bildarchiv der Staatl. Fischereidirektion in Hamburg.

einer Harpune wurde von der betreffenden Schaluppe durch eine kleine Flagge angezeigt, worauf das Mutterschiff eine große Flagge hißte. Wenn dagegen eine Harpune losriß, oder wenn die Leine einer festsitzenden Harpune gekappt werden mußte, so war der Wal wieder für alle frei. Wurde ein Tier von zwei oder drei Booten verschiedener Fahrzeuge gleichzeitig getroffen, so fiel jedem Schiff die Hälfte bzw. ein Drittel zu. Ein toter Wal, auch wenn er von anderen gefangen, aber ohne Wache zurückgelassen war, gehörte demjenigen, der ihn fand. Ein Tier dagegen, das am Lande festgemacht und mit einem Zeichen oder einer Flagge versehen war, durfte nicht von anderen in Besitz genommen werden.

Art. 11 regelte Entschädigungen für Unglücksfälle, und Art. 12 bestimmte, daß Streitfragen, die nicht im Reglement festgelegt waren, durch ein Schiedsgericht oder durch die Admiralität (dies war ein Zusatz des hamburgischen Rats) geregelt werden sollten.

Dieses Grönlandische Recht, ursprünglich aus einem Gewohnheitsrecht entstanden, bewährte sich gut und wurde von allen Grönlandfahrern anerkannt. Es hat bis weit

in das 19. Jahrhundert hinein Geltung gehabt, nur die Engländer führten um die Mitte des 18. Jahrhunderts einige Abänderungen ein. Von Bremen, Hamburg und wahrscheinlich auch Emden wurde das Reglement offiziell anerkannt.

Zeitliche Vereinbarungen.

Abgesehen von diesen allgemeinen Abmachungen kamen zuweilen besondere zeitliche Vereinbarungen über gemeinsamen Fang zwischen einzelnen Kommandeuren zustande. In sehr vielen Fällen betrieben nämlich die einzelnen Schiffe den Fang nicht für sich allein, sondern sie taten sich zu zwei oder mehr zu sog. „Mackerschaften“ zusammen, übten die Jagd gemeinsam aus und teilten die Beute gleichmäßig unter sich. Zwar taten sich gewöhnlich Schiffe von der gleichen Reederei zu einer Mackerschaft zusammen, aber zuweilen auch fremde, sowohl gleicher wie verschiedener Nationalität. Die Mackerschaften konnten aber sehr schnell wieder gelöst werden.

Reedereiverhältnisse.

Die Reedereiverhältnisse und Besitzanteile waren sehr verschiedenartig. In den meisten Fällen handelte es sich um sog. „Partenreederei“, d. h. verschiedene Interessenten hatten einen bestimmten Anteil an dem Unternehmen. Dieser Anteil betrug bei den deutschen Reedereien $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{7}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{24}$ oder $\frac{1}{32}$. Noch kleinere Anteile, wie sie bei den Holländern vorkamen, waren bei den Deutschen nicht üblich. Derartige Interessenten bildeten eine sog. „Grönländische Kompagnie“, der ein Direktor vorstand. Dies war gewöhnlich derjenige, dem die meisten Anteile gehörten. Den Gewinn erhielten die Partner nicht in barem Gelde ausbezahlt, sondern nach der Höhe ihres Anteils wurde ihnen der Ertrag in Tonnen Tran und Pfunden Fischbein ausgeliefert.

Neben dieser Partenreederei gab es aber auch noch andere Formen. In Hamburg und Glückstadt beispielsweise und wahrscheinlich auch in Bremen und Altona besaßen einige Handelshäuser eigene Schiffe, die sie selbst für Grönlandfahrten ausrüsteten und für eigene Rechnung fahren ließen. An anderen Orten, z. B. Emden, bestanden auch regelrechte Aktiengesellschaften.

Eine andere Form der Beteiligung, wie sie Ende des 17. Jahrhunderts in Holland in Aufnahme kam, hat, abgesehen von einem Fall, keinen Eingang in Deutschland gefunden. Es handelte sich hierbei um eine bodmereiartige Beteiligung einer größeren Zahl kleiner Leute, Handwerker und Gewerbetreibende, am Gewinn und Verlust der Fahrten. In Deutschland ist diese Form, wie gesagt, nur in einem einzigen Fall zur Ausführung gekommen, und zwar bei dem Schiff „Klein Kollmar“, das in der Zeit von 1769 bis 1807 von Kollmar a. d. Elbe aus auf den Fang geschickt wurde.

Die Entdeckung der reichen Walfanggründe bei Spitzbergen führt zurück in das Ende des 16. und den Anfang des 17. Jahrhunderts, als englische und holländische Seefahrer die Nordostdurchfahrt suchten. Engländer und Holländer nahmen dort sofort den Walfang auf, und es führte dabei zu mancherlei blutigen Streitigkeiten. Die Holländer gingen aber mit großer Energie vor und sicherten ihre Unternehmungen in den nordischen Gewässern. Es wurde in Holland die „Noordsche Matschappij“ gegründet, der das ausschließliche Fangrecht zustand. Im Jahre 1615 traten auch die Dänen mit Ansprüchen auf. Sie erhoben Besitzrechte an Spitzbergen, weil sie Grönland entdeckt hätten und weil Spitzbergen zu Grönland gehöre. Es kam aber schließlich zu einem Vergleich zwischen den verschiedenen Nationen, und den einzelnen Ländern wurden bestimmte Baien zugeteilt.

Die deutschen Städte waren dabei allerdings zunächst sehr benachteiligt, weil ihnen die nötigen Machtmittel fehlten, um sich durchzusetzen. Und auch späterhin haben sie viel gegen die Mißgunst anderer Länder, besonders Dänemarks, zu kämpfen gehabt.

C. Die Beteiligung Deutschlands am Walfang.

1. Hamburg.

Anfänge des deutschen Walfanges.

Von allen deutschen Städten war es Hamburg, das im stärksten Maße am Walfang beteiligt war. Nur in wenigen besonders ungünstigen Jahren wurde es von Bremen überflügelt. Es finden sich Angaben, nach denen bereits um 1620 die Hamburger Grönlandfahrten begonnen hätten. Ein direkter Beweis dafür besteht nicht, und es wird deshalb von anderer Seite bestritten. Besonders angesichts der Haltung Dänemarks erscheint es recht unwahrscheinlich, daß Hamburg schon damals am Walfang teilgenommen hat. Alle auslaufenden Schiffe wurden von den seit 1625 auf der Untereibe kreuzenden dänischen Kriegsschiffen kontrolliert und seit 1630 wurde sogar mit der Erhebung eines Zolls bei Glückstadt begonnen. Es waren das alles Maßnahmen des Königs Christian IV., um Hamburg seine Selbständigkeit zu nehmen.

Erst mit dem Jahre 1644 begann nachweislich die Hamburger Grönlandfahrt, und zwar war sie der Initiative eines Privatmannes zu danken, des Johann Been, eines Holländers, der sich in Hamburg niedergelassen hatte. Dieser erkannte, daß mit der Auflösung der Noordschen Maatschappij die Möglichkeit einer Beteiligung am Walfang gegeben war; er erkannte aber auch gleichzeitig, daß eine derartige Beteiligung nur mit ausdrücklicher Genehmigung des dänischen Königs möglich sei. Er suchte deshalb um eine solche Erlaubnis nach. Wenn diese tatsächlich erteilt wurde, so lag der Grund einerseits darin, daß durch ein derartiges Gesuch den Machtbestrebungen des Königs geschmeichelt wurde, und daß dieser darin eine gewisse Anerkennung seiner von ihm geltend gemachten Besitzrechte an Spitzbergen sah, andererseits aber darin, daß die dänischen Walfangunternehmungen wenig Erfolg hatten.

Dänisches Privileg.

So wurde denn am 5. September 1643 durch ein Privileg König Christians IV. Johann Been sowie seinen Gesellschaftern und Erben für einen Zeitraum von 10 Jahren das Recht zum Walfang gewährt. Es wurde sogar für weitere 10 Jahre nach Ablauf dieser Zeit eine Verlängerung des Privilegs in Aussicht gestellt, falls darum nachgesucht würde. Es war allerdings die Bedingung daran geknüpft, daß die Inhaber des Privilegs hamburgische Bürger seien und daß der Tran nach Hamburg oder Glückstadt gebracht würde. Es wurde sowohl bei Grönland wie bei Spitzbergen den Hamburgern der Fang gestattet, jedoch durften sie nicht den Hafen benutzen, welcher der Kopenhagener Walfang-Kompagnie durch Sondervertrag zugestanden war, es sei denn mit deren ausdrücklicher Erlaubnis. Das hamburgische Unternehmen sollte unter „königlichem Schutz und Namen“ seinen Betrieb ausüben, und es wurde ihm dazu ein Siegel verliehen, das ein großes römisches C enthielt mit einer darin stehenden 4 und mit der Königskrone überdeckt.

So wurde, wahrscheinlich noch Ende 1643, die „Societas Groenlandiae“ gegründet, die 1644 ihr erstes Schiff auf den Fang aussandte. Dieses Schiff, das unter dem Kommando von Hein Nannings stand, brachte 820 Quardeele Tran mit. Das ist eine so große Ausbeute, wie sie später kaum wieder erreicht ist. Die Tatsache, daß das Schiff nicht Speck, sondern Tran mitbrachte, deutet darauf hin, daß der Fang in der Nähe der Küste ausgeübt und der gewonnene Speck auch gleich dort verarbeitet wurde, wie es in der ersten Zeit des spitzbergischen Walfanges ja noch üblich war. Wie die anderen beteiligten Nationen erhielten auch die Hamburger

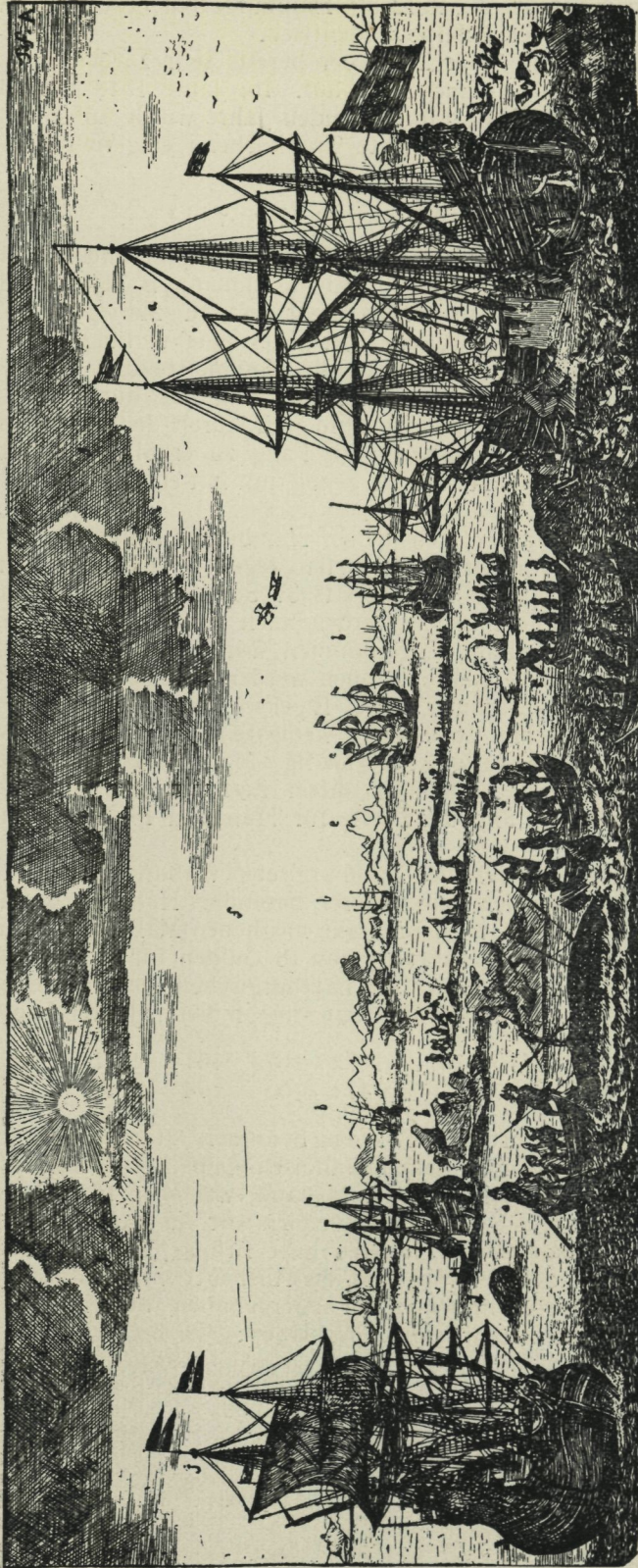


Abb. 4. Walfang bei Spitzbergen, 17. Jahrh. Nach Martens.

eine bestimmte Bai zugeteilt, die kurz als Hamburgerbai bezeichnet wurde. Nach *B r i n n e r* ist diese mit der Ulfeldbai identisch.

Die Baienfischerei ging in jener Zeit aber bereits sehr zurück und damit hörte auch die Tranbrennerei an Ort und Stelle auf. Im Jahre 1648 geschah dies durch die Hamburger zum letzten Male. Im folgenden Jahre wurde auf dem „Hamburger Berge“, dem jetzigen St. Pauli, die erste Trankocherei eingerichtet.

Beseitigung des Privilegs.

Ueber die weiteren Erfolge der hamburgischen Kompagnie und über ihre Tätigkeit wissen wir nichts. Als aber im Jahre 1653 das *Johann B e e n* gewährte Privileg ablief, wurde das Gesuch um Erneuerung nicht gestellt. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß der hamburgische Rat gegen eine Verlängerung des Privilegs gewesen ist. Einerseits hat er wohl gegen die Monopolstellung einer einzelnen Gesellschaft eine Abneigung gehabt, andererseits, und das dürfte der Hauptgrund sein, war es der Hansestadt nicht angenehm, nur durch die Gnade eines fremden, machtlüsternen Fürsten die Erlaubnis zum Fang zu erhalten. Hamburg glaubte sich nach dem Tode *Christians IV.* kräftig genug, um mit eigenem Recht den Walfang auszuüben.

Seit dem Jahre 1654 wurde verschiedenen Hamburger Bürgern vom Rat die Erlaubnis zur Ausrüstung von Grönlandfahrten gegeben und rasch vermehrte sich die Walfangflotte, die im Jahre 1669 bereits 37 Schiffe zählte. Mit der günstigen Entwicklung dieser Unternehmungen werden auch die Mennoniten in Zusammenhang gebracht, die in Hamburg aufgenommen waren und sich in starkem Maße an den Grönlandreedereien beteiligten. Ihnen werden große Sparsamkeit und andere zur Ausübung mancher Geschäfte gute Eigenschaften nachgerühmt. Von den 37 Grönlandschiffen des Jahres 1669 waren wenigstens 22 in mennonitischem Besitz.

Aber auch äußere Umstände wirkten günstig auf Hamburgs Walfang ein, so die englisch-holländischen Kriege. Denn in dieser Zeit konnten die Holländer keine Grönlandfahrten ausführen, und die Preise für Tran und Fischbein stiegen infolgedessen.

Auch weiter entwickelte sich der hamburgische Walfang überaus günstig, und das erregte natürlich wieder den Neid anderer, besonders Hollands, das die wachsende Konkurrenz Hamburgs fürchtete. Durch alle möglichen Maßnahmen, unter anderem auch durch einen Zoll auf eingeführten Tran (8 Gulden für 1 Quardeel), suchte es dieser Konkurrenz zu wehren. Aber die hamburgischen Unternehmungen wuchsen zunächst stetig weiter, die Zahl der Fahrzeuge stieg in diesen Jahren folgendermaßen¹:

Jahr	1669	1670	1671	1672	1673	1674	1675	1676	1677	1678
Zahl der Schiffe	37	40	40	47	53	74	83	53	72	55

Wenn gerade die Jahre 1672—1674 ein besonders starkes Anwachsen zeigen, so dürfte eine Ursache dafür in dem holländisch-englischen Krieg zu suchen sein, der sich in dieser Zeit abspielte und der Holland, wie oben bereits angedeutet, an der Ausübung des Walfanges verhinderte. Jedoch war das nicht die einzige Ursache. Die hamburgischen Grönlandfahrer hatten gute Erfolge, und das reizte natürlich zur Ausrüstung weiterer Schiffe. Wie groß die Ausbeute in jenen Jahren war, zeigen uns die überlieferten durchschnittlichen Fangergebnisse, berechnet auf ein Schiff. Diese mittleren Werte stellen sich folgendermaßen:

Jahr	1669	1670	1671	1672	1673
Zahl der Wale	7,08	3,89	8,79	11	11,13
Anzahl der Quardeele Speck.	394,65	216,3	423,5	496,7	549,69

¹ Die Fang- und Fahrzeugstatistik ist zur Hauptsache den Zusammenstellungen von *B r i n n e r* (1) entnommen.

Jahr	1674	1675	1676	1677	1678
Zahl der Wale	7,04	5,84	2	4,12	9,33
Anzahl der Quardeele Speck.	408,36	309,—	91	204	378,67

Hierbei ist noch nicht die Ausbeute an Fischbein angeführt, das ebenfalls einen beträchtlichen Wert darstellte. Nur für das Jahr 1672 ist die Menge des erbeuteten Fischbeins mit 700 000 Pfd. angegeben, was im Mittel auf ein Fahrzeug 14 893,57 Pfd. ausmachte. Welchen Gewinn gute Grönlandfahrten in jener Zeit brachten, zeigt die Aufstellung einer Grönlandreederei von Carl d e V l i e g e r und Hinr. P e n d e r, die im Jahre 1673 mit 8 Schiffen, von denen eins vollkommen verloren ging, aus einem Fang von 83½ Walen mit 4300 Quardeelen Speck einen Reingewinn von 32 800 Mkl. hatten, das sind, wenn es sich um Courant gehandelt hat, 39 460 Mk., bei Banco sogar 49 320 Mk.

Behinderungen durch kriegerische Ereignisse.

Schwierigkeiten traten dann ein, als neue kriegerische Ereignisse die gesamte Lage sehr unsicher machten, zumal als Hamburg selbst nach anfänglicher Neutralität in die politischen Verwicklungen mit hineingezogen wurde. Vor allen Dingen hatten die Grönlandfahrer sehr unter den zahlreichen Kapern, besonders den französischen, zu leiden, denen die Walfänger mit ihrer Beute als gute Prise galten. Sogar auf der Elbe selbst waren die Hamburger Schiffe nicht sicher, denn hier drohte ihnen von den Dänen Gefahr, die vor Glückstadt bereits vier Hamburger Handelsschiffe gekapert hatten.

Diese höchst unsicheren Verhältnisse übten natürlich eine lähmende Wirkung auf alle Unternehmungen aus. Manche Grönlandfahrer wurden zur Selbsthilfe mit Kanonen ausgerüstet, jedoch die Mennoniten, die ja so stark am Walfang beteiligt waren, ließen für ihre Schiffe keine Bewaffnung zu, da sie nach den Vorschriften ihres Glaubens jeden Krieg verwarfen. Aber die 53 auslaufenden hamburgischen Fahrzeuge wurden 1676 unter Convoi gestellt und von dem Kriegsschiff „Wappen von Hamburg“ geleitet. Jedoch auch in bezug auf das Fangergebnis war es ein überaus schlechtes Jahr, denn von den 52 zurückkehrenden Schiffen kamen 11 ganz leer heim, und die übrigen hatten zusammen einen Ertrag von nur 4823 Quardeelen Speck.

Um so verwunderlicher ist es, daß im folgenden Jahre, 1677, trotz der unsicheren Zeiten und der schlechten Ergebnisse des Vorjahres eine Flotte von 72 Fahrzeugen von Hamburg auslief, geleitet von dem Convoischiff „Leopoldus Primus“ unter dem Kommando des berühmten Jakob K a r p f a n g e r und von einem privaten Geleitschiff. Ein Glückstädter Walfänger schloß sich dieser Flotte an.

Auch in diesem Jahre waren die Hamburger vom Unglück verfolgt, denn während die Hamburger Geleitschiffe bei der Insel Loppen in der Nähe von Hammerfest lagen und auf die Rückkehr der Walfänger warteten, nahmen französische Kaper bei Spitzbergen 5 Hamburger Grönlandfahrer und störten außerdem den Fang so, daß 6 Fahrzeuge leer zurückkehrten. Andere Fahrzeuge jedoch, die ihren Fang ungehindert hatten ausüben können, machten gute Beute.

Trotzdem liefen aber 1678 wieder 55 Hamburger Schiffe, geleitet von Karpfanger, mit dem „Leopoldus Primus“ aus, der diesmal die Anweisung hatte, ihnen bis auf die Fangplätze zu folgen und sie hier zu schützen. 2 Schiffe gingen verloren, 1 wurde gekapert, aber die übrigen 52 kehrten mit reichem Fang zurück. Vor der Elbemündung lauerten den heimkehrenden Grönlandfahrern zwar 5 französische Kaper auf, aber K a r p f a n g e r vernichtete nach zwölfstündigem Kampfe 2 von ihnen und die übrigen ergriffen darauf die Flucht.

Unter solchen unsicheren äußeren Verhältnissen und mit schwankenden Fangergebnissen beteiligte sich also damals Hamburg am Walfang. Im allgemeinen waren aber die Erträge zunächst noch immer günstig. Im Jahre 1686 waren sie aber schon recht schlecht, im Mittel je Schiff 126 Quardeele. Dann ging es aber immer mehr bergab, 1687 ergab der Fang nur 105, 1688 sogar nur 33 und 1689 nur

43 Quardeele Speck je Schiff. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß auch die Zahl der ausgesandten Fahrzeuge immer mehr verringert wurde, von 56 Schiffen im Jahre 1688 auf 43 im Jahre 1689 und auf 35 im Jahre 1690. Dieses Jahr lieferte allerdings wieder gute Erträge, aber diesmal hatten die Hamburger wieder von anderer Seite Pech, denn ein französischer Kaper nahm ihnen vor der Elbe 9 Schiffe mit zusammen 3432 Quardeelen Speck fort. Trotzdem rüsteten aber die Hamburger für das Jahr 1691 wieder 43 Fahrzeuge für den Fang aus.

Dänische Machenschaften gegen Hamburg.

Nun aber verbot Christian V. von Dänemark, nachdem auch Holland bereits vorher beim Kaiser versucht hatte, ein Verbot durchzusetzen, im Februar 1691 die Grönlandfahrt, es sei denn, sie führten dänische Pässe. Die an dieses Verbot anknüpfenden Intriguen waren wohl die unsaubersten Machenschaften, die in jenen



Abb. 5. Hamburgisches Walfangschiff beim Fang und bei der Verarbeitung eines Wals (17. Jahrh.).
Nach Happelius.

Aus dem Bildarchiv der Staatl. Fischereidirektion in Hamburg.

Zeiten gegen Hamburg ins Werk gesetzt wurden und die das Ziel verfolgten, die Hansestadt in dänische Gewalt zu bekommen. Zum Verständins der Sache muß gesagt werden, daß es damals üblich war, in Kriegszeiten den Handelsschiffen neutrale Pässe mitzugeben, um sie vor Kaperung durch feindliche Fahrzeuge zu schützen. Da auch Hamburg damals als Reichsstadt mit in die kriegerischen Verwicklungen des Reiches mit Frankreich hineingezogen wurde, benutzten auch die Hamburger Reeder fremde Pässe. Von dänischer Seite nun wurden Altonaer Kaufleute veranlaßt, an der Hamburger Börse zu verbreiten, daß es leicht sei, durch geringes Geld einen dänischen Paß zu bekommen. Man müsse nur einem dänischen Untertan scheinbar oder wirklich ein Part am Schiff geben und ihn ermächtigen, sich als Eigentümer oder Mitreeder auszugeben. Der Schiffer müsse außerdem in Glückstadt oder Altona das Bürgerrecht erwerben. Zwar warnte der hamburgische Rat vor diesen Ausstreuungen, aber man hörte nicht darauf, und auch die Grönlandreeder sandten ihre Schiffe mit dänischen Pässen aus, da für sie sonst bei dem Verbot, das der König für den Walfang, allerdings ohne rechtliche Grundlage, erlassen hatte, keine Möglichkeit bestand, die bereits für die Fahrt ausgerüsteten Schiffe auszuschicken.

Die Ueberraschung kam aber, als sie im Herbst zurückkehrten. Auf eine Anordnung des dänischen Königs hin wurden die Grönlandfahrer bei Glückstadt durch Kanonenschüsse angehalten. Diese Schüsse mußten die Schiffsführer zunächst bezahlen, und dann durften diejenigen weiterfahren, die keine dänischen Pässe hatten. Die andern aber wurden festgehalten. Die hamburgischen Interessenten dieser Schiffe mußten nach Glückstadt kommen und sich durch eine Verschreibung verpflichten, ihre Schiffe 10 Jahre lang in der Fahrt zu halten, sie aber in dänischen Häfen zu laden und zu löschen. Die Führer der Schiffe sollten während dieser 10 Jahre ihren Wohnsitz auf dänischem Gebiet nehmen. Für alle diese Verpflichtungen mußten die Reeder eine Kautions von 1000 Thaler und mehr hinterlegen oder Bürgen stellen. Es dürften etwa 13 hamburgische Grönlandfahrer gewesen sein, die mit derartigen Pässen ausgefahren waren.

Aber ganz abgesehen von diesem Schlag, der den Hamburger Walfang traf, war es auch sonst ein Unglücksjahr. Das Fangergebnis war so gering, daß von den 43 ausgelaufenen Schiffen 25 ganz leer zurückkamen, und daß der Gesamtertrag nur 319 Quardeele Speck ausmachte. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn im folgenden Jahre (1692) nur 33 Schiffe auf den Fang ausliefen. Allerdings wurden 1692 in dem „Kopenhagener Rezeß“ die königlichen Verordnungen gegen die Grönlandfahrt wieder aufgehoben. Es zeigte sich aber doch, daß dänische Pässe, die jetzt ganz offen und ohne schlimme Folgen von den Hamburgern genommen werden konnten, von großem Nutzen waren.

Die 51 im Jahre 1693 auf den Walfang ausfahrenden Hamburger Schiffe besaßen dänische Pässe, und diese ermöglichten es ihnen, aus einem großen Kaperunternehmen der Franzosen nach Spitzbergen glimpflich davonzukommen. Allerdings hatte eine große Anzahl der hamburgischen Schiffe die Fangplätze bereits verlassen, als die Franzosen dort erschienen. Der Ertrag dieses Jahres war aber ohnehin sehr mäßig. Da auch weiterhin die Ergebnisse gering waren und die Schiffsverluste durch Unfall (1693: 5; 1694: 6) und Kaperung (1694: 3) erheblich, so nahm der Umfang der Grönlandfahrten 1695 erheblich ab. In diesem Jahre liefen nur 43 Fahrzeuge aus, die wiederum nur eine geringe Ausbeute hatten, rund 1 Wal, bzw. 64 Quardeele Speck im Durchschnitt auf ein Schiff.

Eine Besserung trat erst wieder im Jahre 1697 ein, als 58 Schiffe auf den Walfang ausliefen, die durch zwei hamburgische Geleitschiffe und ferner noch durch holländische Kriegsschiffe Schutz gegen die französischen Kaper hatten. Der Fang dieses Jahres war mit einem Gesamtertrag von 520 Walen bzw. 18 798 Quardeelen Speck sehr gut.

Die Zahl der hamburgischen Grönlandflotte hielt sich in den nächsten Jahren etwa auf der gleichen Höhe, zumal durch den Friedensschluß eine Beruhigung in der Lage eintrat. Die Stärke der Flotte in diesen Jahren betrug:

1698	1699	1700	1701	1702	1703
54	52	53	54	58	54

Niedergang im spanischen Erbfolgekrieg.

Das Bild änderte sich aber vollkommen im Jahre 1704, als auch Hamburg gezwungen wurde, seine Neutralität im spanischen Erbfolgekrieg aufzugeben. Die damit auch für die Grönlandfahrt gegebene Unsicherheit ließ die Reeder die Forderung nach Convoyierung ihrer Flotte erheben. Das wurde jedoch abgelehnt, und nur 8 Schiffe wagten die Reise zu unternehmen. Sie gingen zunächst mit einem Geleitzug von Handelsfahrzeugen nach Holland und schlossen sich hier dem Geleitzug der holländischen Grönlandfahrer an. Das Ergebnis dieses Jahres war recht gut, es betrug 162 Quardeele Speck im Durchschnitt für ein Schiff.

In den nächsten Jahren lebte die Beteiligung am Walfang zunächst wieder auf, sank dann aber ganz erheblich. Die Zahlen der in diesen Jahren auf den Fang ausgesandten Schiffe sind folgende:

1705	1706	1707	1708	1709	1710	1711	1712	1713	1714	1715
32	35	25	22	23	32	27	19	18	32	40

Unter diesen Jahren war 1710 besonders schlecht, denn von den 32 Fahrzeugen kehrten 22 ganz leer zurück, und der Gesamtertrag belief sich auf nur 427 Quardeele Speck. Das Ansteigen der Schiffszahl im Jahre 1714 wurde durch den Friedensschluß von Utrecht veranlaßt.

Trotz mancher guter Fangjahre hatte sich aber in der letzten Zeit ein fortschreitendes Sinken der Erträge bemerkbar gemacht, eine Erscheinung, die besonders klar zum Ausdruck kommt, wenn man die Durchschnittserträge je Schiff in 10-Jahresperioden seit 1669 nebeneinandersetzt. Es zeigt sich dann eine stetige Abnahme, wie sie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist:

1669—1678	1679—1688	1689—1698	1699—1708	1709—1718	1719—1728
347,18 Qu.	215,73 Qu.	146,28 Qu.	133,50 Qu.	95,63 Qu.	51,51 Qu.

Aber nicht nur der Gesamtertrag hatte eine stetige Abnahme zu verzeichnen, sondern auch die großen und an Speck besonders ergiebigen Wale waren immer seltener geworden. So hatten z. B. im Jahre 1674 eine Anzahl von 520⁵/₆ Walen 30 129 Quardeele Speck geliefert, im Jahre 1697 dagegen 520 Wale nur 18 798 Quardeele.

Angesichts eines derartigen Rückganges in den Erträgen ist es nicht verwunderlich, wenn man auf andere Weise versuchte, den Betrieb rentabler zu machen. Einerseits wurden kleinere Schiffe mit geringerer Besatzung, die infolgedessen natürlich weniger Betriebskosten erforderten, nur zum Robbenschlag ausgerüstet. Solche Fahrzeuge wurden von Hamburg zum erstenmal im Jahre 1716 ausgesandt. Außerdem begann man auch die Fangplätze in der Davisstraße aufzusuchen, und das geschah von Hamburg aus wahrscheinlich im Jahre 1719 zum ersten Male.

Die Zahl der Fahrzeuge stieg in den nächsten Jahren beträchtlich, sie betrug:

	1716	1717	1718	1719	1720	1723	1726	1727
Walfänger nach Spitzbergen .	41	47	42	41	47	60	40	27
Robbenschläger n. Spitzbergen	3	2	9	9	4	9	11	14
Walfänger nach Davisstraße .	—	—	—	4	6	4	9	16
		1729	1730	1731	1732	1733	1734	1735
Walfänger nach Spitzbergen . . .		22	21	18	11	20	21	17
Robbenschläger nach Spitzbergen .		19	22	21	23	14	17	12
Walfänger nach Davisstraße		5	8	8	11	6	3	0

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, wie überaus schwankend die Beteiligung an den verschiedenen Betriebszweigen bzw. Fanggebieten war. Darin kommt zum Ausdruck, daß nirgends die Erträge auf die Dauer so recht befriedigten, und daß man es deshalb bald hier, bald dort versuchte. Der Robbenschlag hatte durchschnittlich recht gute Erträge und übertraf im Mittel teilweise sogar die Ausbeute des Walfanges, wie folgende Zahlen beweisen, von denen die der oberen Reihe die Jahre angeben, die der mittleren Verhältnis von Walfängern zu Robbenschlägern, der unteren Verhältnis des durchschnittlichen Speckertrages von Walen zu Robben je Schiff in Quardeelen:

1736	1737	1738	1739	1740	1741
18 : 12	18 : 9	17 : 8	16 : 9	14 : 9	14 : 5
142 : 84	93 : 50	75 : 105	137 : 109	109 : 44	30 : 76

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich auch, daß die Zahl der Grönlandfahrer wieder stark gesunken war, aber die Hamburger hielten mit großer Zähigkeit an diesem Betrieb fest, wenn sie auch noch so oft Fehlschläge hatten. 1742 fuhr auch ein Schiff wieder in die Davisstraße, aber regelmäßige Fahrten dorthin fanden erst wieder in den Jahren 1749—1755 und 1759—1783 statt.

Letzter Aufstieg.

Noch einmal kam dann wieder ein Aufstieg, der in den 50er Jahren des 18. Jahrhunderts einsetzte, zunächst sehr schwankend, mit einer Schiffszahl etwa zwischen 30 und 40. 1764 wuchs sie aber auf 43 an, stieg dann auf 54 im Jahre 1769. Das war aber der letzte Aufschwung in dem wechselvollen und von vielen Hemmnissen betroffenen Hamburger Walfang. Von jener Zeit an ging es unaufhaltsam bergab. Besonders schwierig gestaltete sich die Lage für die Hamburger Grönlandfahrer noch deshalb, weil die anderen Länder dazu übergegangen waren, Prämien auszuzahlen,



Abb. 6. Bemaltes Schulterblatt eines Wals als Aushängeschild eines Wirtshauses. Dieses befand sich früher an der Hamburg—Altonaer Grenze, und danach hat die jetzige Straße „Schulterblatt“ ihren Namen erhalten.

Original im Museum für Hamburgische Geschichte.

sodaß sie infolgedessen bedeutend billiger ihre Fahrten ausrüsten konnten. Die Hamburger Grönlandreeder fanden eine derartige Unterstützung nicht, mußten vielmehr noch einen Schiffszoll von 5 Reichsthalern und ein Fischgeld von 4 Reichsthalern für jeden eingebrachten Wal bezahlen, Abgaben, die ihnen trotz aller Anträge nicht erlassen wurden. Auch ein Schutzzoll für Tran und Fischbein konnte nicht durchgesetzt werden. So hatten die Grönlandreeder einen schweren Stand, aber trotzdem ging der Abstieg nicht so schnell vor sich, denn 1777 wurden immerhin noch 47 Fahrzeuge auf den Fang ausgeschickt.

Stärkere Aufnahme des Robbenfanges.

Daß bei diesen Unternehmungen nicht ein so rascher Abstieg erfolgte, hatte seinen Grund einerseits darin, daß die Reeder nicht so ohne weiteres den Betrieb einstellen konnten, wenn sie nicht ihre Anteile mit großem Schaden verkaufen oder die Fahr-

zeuge verfaulen lassen wollten. Andererseits verhinderte aber auch eine Veränderung des Betriebes einen rascheren Abstieg. Es wurde nämlich eine Anzahl Fahrzeuge gleichzeitig für den Walfang und für den Robbensschlag ausgerüstet. Diese liefen frühzeitig aus, während die eigentlichen Walfänger erst zwei Monate später folgten.

Aber das bereits erwähnte Jahr 1777 war ein Unglücksjahr, in dem nicht weniger als 7 Schiffe und mit ihnen viele Menschenleben verloren gingen. Von da an ging es rasch bergab, wie folgende Zahlen zeigen:

1778	1779	1780	1781	1782
36	32	29	24	23

Mit dem Jahre 1783 hatten die Fahrten in die Davisstraße ihr Ende gefunden. Das einzige Schiff, das in diesem Jahre dorthin ausgelaufen war, ging mit seiner ganzen Besatzung unter.

(Niedergang.

Zwar kam in der Folgezeit noch ein kleiner Aufschwung, der die Schiffszahl wieder auf über 30 ansteigen ließ, aber 1796 fuhren nur noch 19 Schiffe aus, und auch in den folgenden Jahren blieb die Zahl der Fahrzeuge auf diesem geringen Stand. Es kamen jetzt auch noch Schwierigkeiten in der Mannschaftswerbung hinzu. Zwar stiegen die Preise für Tran und Fischbein in jener Zeit stark, da die Holländer damals infolge der Kriegswirren aus dem Walfang ausschieden, aber schließlich wurde auch die Hamburger Grönlandfahrt durch diese Verhältnisse in Mitleidenschaft gezogen. Die Verhängung der Kontinentalsperre schloß im Juni 1803 auch die Elbe. Bereits die in diesem Jahre zurückkehrenden Grönlandfahrer durften nicht mehr in die Elbe einlaufen, sondern mußten nach Tönning gehen. Zwar wurde in den nächsten Jahren den Walfängern auf ein besonderes Gesuch das Aus- und Einlaufen gestattet, und 1805 wurde die Sperre vollkommen aufgehoben, aber bereits 1806 wurde sie von neuem verhängt. Die 11 in diesem Jahre ausgelaufenen Grönlandfahrer erhielten allerdings auf ein besonderes Gesuch hin die Erlaubnis zur Rückkehr nach Hamburg.

So bestand auch weiterhin für den hamburgischen Walfang größte Unsicherheit, in manchen Jahren konnten gar keine Schiffe auslaufen, in anderen waren es nur sehr wenige. Von 1811—1814 ruhte der Fang vollkommen. Seit 1815 fuhren wieder Schiffe aus, und zwar in diesem Jahre 4. 1816 wuchs die Zahl auf 7 an, 1817 auf 10 oder 12, 1818 auf 12 oder 13. Die Erträge waren aber immer sehr gering, besonders 1819, wo 4 Schiffe nur 45 Quardeele Speck heimbrachten. Infolgedessen nahm dieser einst so blühende Betrieb immer mehr ab. In den nächsten Jahren des 19. Jahrhunderts fuhren stets nur sehr wenig Schiffe aus, im Höchsthalle 4 im Jahr, und 1861 lief das letzte Schiff zum Walfang aus. Damit endete Hamburgs Grönlandfahrt.

2. Andere Elbhäfen.

Altona.

Wenn auch kein anderer Elbhafen an die Bedeutung Hamburgs im Walfang heranreichte, so war doch eine ganze Reihe von Ortschaften daran beteiligt. In erster Linie ist hier Altona zu nennen. Hier kam, wie es bei der unmittelbaren Nachbarschaft nicht zu verwundern ist, auch die erste Anregung von Hamburg aus, indem ein Mennonit, die ja, wie bereits erwähnt, einen hervorragenden Anteil am hamburgischen Walfang hatten, im Jahre 1685 von Hamburg nach Altona ging und hier eine Grönlandkompagnie gründete. Aber bereits vorher scheint Altona einen gewissen Anteil am hamburgischen Walfang gehabt zu haben, jedoch waren das keine selbständigen altonaischen Unternehmungen. Und wie in dieser Zeit Altonaer an der hamburgischen Grönlandfahrt beteiligt waren, so hatten auch umgekehrt Hamburger Anteil an den altonaischen Grönlandfahrten.

Unter der Direktion des erwähnten nach Altona übergesiedelten, später aber wieder nach Hamburg zurückgegangenen Mennoniten liefen am Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts Walfangschiffe in folgender Zahl aus:

1685—87	1688	1689	1690	1691	1692	1693	1694—95	1696—99
je 3	4	3	9	1	2	3	je 4	je 3
1700	1701	1702—03	1704—05	1706—07	1708—09	1710—11		
0	4	je 3	je 1	je 2	je 1	je 2		

Seit dem Jahre 1740 wird in den Listen überhaupt erst ganz scharf zwischen hamburgischen und altonaischen Schiffen unterschieden. 1721 soll aber bereits ein Schiff von Altona aus auf den Robbensschlag gefahren sein. Für die Zeit von 1722—1731 werden 42 von Altona auslaufende Fahrzeuge angegeben, für 1732 und 1741 schon 68. Dann ging der Betrieb wieder etwas zurück, und 1752—1761 liefen nur noch 24 Fahrzeuge aus. Wenn dann in dem darauf folgenden Jahrzehnt die Zahl der Schiffe fast auf das Vierfache (92) anstieg, so ist die Ursache dafür wohl nicht in guten Fängen zu suchen, denn diese hatten sich gegen die vorhergehenden Jahre durchaus nicht gebessert. Nach *B r i n n e r* haben wahrscheinlich hamburgische Juden, denen die Beteiligung an Grönlandreedereien in Hamburg verwehrt war, sich an den altonaischen Unternehmungen beteiligt. Auch scheint für das Aufblühen der Grönlandfahrt Altonas ein Grund mit in der Gewährung von Prämien und in der Freiheit von gewissen Abgaben zu suchen zu sein. Aber trotzdem war es nur eine kurze Blütezeit, bald ging es wieder bergab, und in der Zeit von 1779—1783 lief jährlich nur 1 Schiff aus. Und jetzt fielen für Altona sogar noch die Vergünstigungen fort, da ihm nicht dieselbe Unterstützung für die Grönlandfahrten gewährt wurde wie anderen schleswig-holsteinischen Städten. In späteren Jahren lagen die Verhältnisse allerdings wieder etwas günstiger für Altona, und die Grönlandfahrt hob sich infolgedessen auch wieder. Vom Jahre 1794 an wurde eine Prämie von 8 Thalern schleswig-holsteinisch Kourant je Kommerzlast ausgesetzt, 1817 von 10 Reichsbankthalern. Die Zahl der in diesen Jahren von Altona auslaufenden Grönlandfahrer betrug:

1790—95	1796	1797	1798—1800	1801	1802	1806
je 9	10	11	je 10	6	10	8

In der nun folgenden Zeit der napoleonischen Kriege scheinen keine altonaischen Grönlandfahrten stattgefunden zu haben. Sie setzten erst wieder ein 1815 mit 1 Schiff, stiegen dann 1817 auf 7, 1818 auf 8, und damit war der letzte Gipfelpunkt erreicht. 1824 liefen nur noch 2 Schiffe aus, und für die spätere Zeit bestehen keine Nachrichten mehr über eine Beteiligung Altonas an der Grönlandfahrt.

G l ü c k s t a d t .

Für G l ü c k s t a d t geht der Beginn der Grönlandfahrt auf das Jahr 1671 zurück, in dem 1 Schiff in das Nordmeer auslief. Aber das Glückstädter Unternehmen begann gleich mit einem Unglücksfall, denn das Schiff ging mit seiner gesamten Ausrüstung im Eise verloren. Dieser Ausgang schreckte die Unternehmer aber nicht ab, und im Jahre 1674 ließen bereits 2 Reedereien zusammen 5 Schiffe auslaufen, und Glückstadt besaß auch bereits eine eigene Tranbrennerei.

Die Nachrichten über die Grönlandfahrt in den nächsten Jahren sind sehr spärlich. Nur aus dem Jahre 1677 wissen wir, daß 1 Glückstädter Walfänger auslief und sich dem hamburgischen Convoi anschloß. Es scheint aber, daß die Grönlandfahrt sehr wenig von Glück begünstigt und deshalb auch nur in geringem Umfange betrieben wurde. Man stellte sie schließlich in den 80er Jahren des 17. Jahrhunderts vollkommen ein.

Erst als der Robbensschlag mit kleineren Fahrzeugen in Aufnahme kam, scheint die Grönlandfahrt von Glückstadt aus wieder aufgelebt zu sein. Sicher sind 1729

1 Schiff und 1730 6 Schiffe ausgelaufen. Es waren aber nur kleine Fahrzeuge mit einer geringeren Besatzung. Auch in der Folgezeit wurde der Betrieb nur in sehr mäßigem Umfange ausgeübt, in vielen Jahren ruhte er sogar vollkommen. Nachdem aber durch Aussetzung von Prämien die Grönlandfahrt eine staatliche Unterstützung erhalten hatte, blühte sie wieder auf. Die Zahl der von Glückstadt ausgelaufenen Schiffe betrug:

1785—89	1790—94	1795—98	1800	1801	1802	1803—05	1806
40	55	34	10	9	11	je 12	13

Durch die Kriegswirren zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatten aber auch die Glückstädter Walfänger mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen. Und mit dem Jahre 1807, in dem 6 von 12 Schiffen durch die Engländer genommen wurden, fand die Grönlandfahrt ein vorläufiges Ende. Erst 1814 lief das erste Schiff wieder aus, das einen guten Fang heimbrachte und den Anreiz zu weiteren Unternehmungen gab. So betrug die Zahl der auslaufenden Schiffe:

1815	1816	1817	1818—19	1820	1821	1822	1823	1824
7	9	12	je 16	15	12	11	10	8
		1825	1826	1827—36	1837—52			
		6	5	je 4	je 3.			

Damit hörte die Glückstädter Grönlandfahrt auf.

Kollmar.

Von weiteren Elborten war dann noch Kollmar am Walfang beteiligt, dessen Anteilnahme allerdings eng mit dem benachbarten Glückstadt verknüpft ist. Bereits 1768 vereinigten sich einige Einwohner Kollmars mit Glückstädtern und rüsteten die Fregatte „Kleen Collmar“ aus, die in den Jahren 1769—1806 von Glückstadt aus auf den Fang auslief. Das Schiff war immer von Glück begünstigt und brachte gute Erträge heim. Durch einen Unglücksfall fand es ein Ende; denn als es im Februar 1806 zur Abfahrt auf seine 38. Grönlandreise vor Glückstadt lag, wurde es durch Sturm auf den Strand geworfen und ging verloren, und damit endete auch Kollmars Grönlandfahrt.

Andere Orte.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts, nach Beendigung der napoleonischen Kriege, haben auch andere Elbhäfen vorübergehend am Walfang teilgenommen, so Beidenfleht in den Jahren 1818, 1821 und 1824, Brunsbüttel 1817 bis 1822, Uetersen 1823, Itzehoe 1817—1823, Elmshorn 1817—1837 und dann wieder von 1848—1853. Auch hannoversche Ortschaften des Elbgebietes sind zeitweise beteiligt gewesen. Stade soll bereits vor 1680 den Walfang ausgeübt haben. Sicher hatte es aber in den Jahren 1772—1779 1 Schiff in Fahrt und dann wieder 1803. Von der Oste fuhr 1767—1777 ebenfalls jährlich 1 Schiff aus. Dann beteiligte sich wieder 1800 ein Schiff von der Oste aus am Walfang, 1802 sogar 2, und 1803 sollen es 3 Schiffe gewesen sein.

3. Westküste Schlesiens.

Wenn es auch an einigen Hafentplätzen der schleswigschen Westküste nicht an Bestrebungen gefehlt hat, sich an der Grönlandfahrt zu beteiligen, so waren die Erfolge dieser Bemühungen doch nur gering. Der Vollständigkeit halber müssen sie hier aber angeführt werden.

Friedrichstadt.

In Friedrichstadt führen die ersten Versuche bereits in das Jahr 1639 zurück. Zu einer Ausführung scheint es aber nicht gekommen zu sein. Auch aus dem zweiten Versuch, der 1673 erfolgte, wurde nichts.

Tönnning.

Etwas mehr Erfolg hatte Tönnning, das 1674 beim Herzog um die Erlaubnis zur Gründung einer Kompagnie einkam. Die Erlaubnis wurde auch erteilt, aber über den Betrieb selbst ist wenig bekannt. Es waren 2 Schiffe in der Fahrt, aber eins davon wurde bereits 1677 vor der Eider von einem französischen Kaper genommen. Die Nachrichten über eine Beteiligung Tönnings an der Grönlandfahrt reichen nur bis zum Jahre 1682.

Andere Unternehmungen.

Von Husum fuhren 1698 2 Schiffe und 1699 3 Schiffe auf den Walfang aus. Sonst ist hierüber nichts bekannt, nur 1707 soll noch 1 Schiff in der Fahrt gewesen sein. Im Jahre 1771 soll auch Tondern an der Grönlandfahrt beteiligt gewesen sein.

Zu erwähnen sind schließlich noch selbständige Unternehmungen der Inselriesen, die, wie weiter unten noch eingehender ausgeführt wird, als Walfänger einen großen Namen hatten. Es wird berichtet, daß im Jahre 1702 von Wyk auf Föhr 2 Schiffe auf den Walfang ausliefen, die aber beide verloren gingen. Die im Jahre 1743 vom Sylter Landvogt Mathias Mathiesen versuchte Gründung einer Kompagnie mißlang. Im 19. Jahrhundert wurde dann in Wyk eine bei Amrum gestrandete Brigg zum Robbenschläger hergerichtet. Dieses Schiff fuhr von 1846 bis 1850 mit guten Erträgen auf den Fang. Dann ließen diese aber nach, und 1853 wurde das Fahrzeug verkauft.

4. Bremen.

Nächst Hamburg hatte von der deutschen Grönlandfahrt diejenige Bremens die größte Bedeutung. Die Schwierigkeiten, welche Hamburg, besonders durch die dänischen Könige, bereitet wurden, trafen vielfach auch Bremen. Doch ist dieses zuweilen eigene Wege zur Beseitigung der Schwierigkeiten gegangen und hat sich nicht immer den Schritten Hamburgs angeschlossen, das vielfach gemeinsam mit Lübeck vorging. Auch für Bremen bestand vor Auflösung der Noordschen Maatschappij keine Möglichkeit, am Walfang teilzunehmen. Lindeman nimmt zwar einen Beginn um 1625 an, aber Brinner weist die Haltlosigkeit dieser Annahme nach. Als Beginn der Bremer Grönlandfahrt ist vielmehr das Jahr 1653 anzusehen. Die erste Unternehmung fand aber bereits 1656 wieder ihr Ende. 1674 wurde dann eine neue Kompagnie gegründet, die 4 Schiffe in Fahrt brachte. Der gute Erfolg dieser Reise führte im Jahre 1675 zur Bildung einer weiteren Kompagnie mit 2 Fahrzeugen. Den Bremern wurde sogar von den Franzosen eine unbehelligte Fahrt zugesagt unter der Bedingung, daß kein Mann der Besatzung ein Hamburger oder Holländer sei. Nun war es zwar nicht möglich, die Fahrzeuge nur mit Bremern zu bemannen, aber der Rat verließ auf Ersuchen der Grönlandreeder der angeheuertem Besatzung das bremische Bürgerrecht.

Im Jahre 1677 wurde das bereits erwähnte „Grönländische Recht“ offiziell von Bremen anerkannt, und die Reeder verpflichteten sich unter Eid zur Befolgung der darin enthaltenen Bestimmungen. Erst von 1687 an ist uns wieder die Zahl der auslaufenden Schiffe bekannt, es waren in diesem Jahre 7. Also einen großen Aufschwung hatte die Grönlandfahrt bisher noch nicht genommen. Zudem verlief dieses Jahr sehr ungünstig, denn 1 Schiff verunglückte, und 4 kehrten ganz leer zurück. Auch in den folgenden Jahren waren die Erträge schlecht. 1690 liefen 6 bremische Schiffe unter einem privaten Geleitschiff aus.

Gegen das 1691 erfolgende, bereits oben bei der Besprechung der hamburgischen Grönlandfahrt erwähnte Verbot Christians V. ging Bremen nicht gemeinsam mit den anderen Hansastädten vor. Durch eigene Verhandlungen erreichte es sehr schnell die Genehmigung zur Fahrt. In diesem wie in den folgenden Jahren, in denen die Zahl der Schiffe mit geringen Schwankungen etwa auf der gleichen Höhe blieb wie bisher, war der Erfolg sehr wechselnd. Das beste Jahr war 1692, in dem 7 Schiffe 22 Wale erbeuteten.

Ein Aufstieg begann erst mit dem Jahre 1695, obgleich in diesem der Ertrag, bei 8 Schiffen 58,4 Quardeele Speck im Durchschnitt je Schiff, nur gering war. Dann aber ging es rasch aufwärts.

Jahr	1696	1697	1698	1699	1700	1701
Zahl der Schiffe	12	16	15	15	15	18
Quardeele Speck	182	303	328	62	202	302
(Durchschnitt je Schiff)						

Die bremische Flotte vergrößerte sich immer mehr und übertraf in einigen Jahren sogar die Hamburgs, das unter den Einwirkungen der spanischen Erbfolgekriege sehr zu leiden hatte. Das Zahlenverhältnis der bremischen und hamburgischen (diese in Klammern) war in den nächsten Jahren folgendermaßen:

1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709
20 (58)	22 (54)	21 (8)	19 (35)	19 (35)	15 (25)	15 (22)	15 (23)
		1710	1711	1712	1713		
		18 (32)	20 (27)	19 (19)	20 (18)		

Als aber nach dem Friedensschluß die für Hamburg bestehenden Schwierigkeiten fortfielen, blieb Bremen wieder weit hinter seiner Schwesterstadt zurück. In den folgenden Jahren war das Verhältnis folgendermaßen:

1714	1715	1716	1717	1720	1721	1722	1723
18 (32)	19 (40)	20 (44)	22 (49)	23 (57)	24 (61)	24 (64)	25 (73)

Hiermit hatte Bremen seinen Höhepunkt in der Grönlandfahrt erreicht. Allerdings waren die Ergebnisse durchaus nicht so glänzend. Die Ausbeute, die ja immer großen Schwankungen unterlag, betrug im Jahresdurchschnitt je Schiff 10 bis 85 Quardeele Speck.

In den Jahren 1725—1737 gingen auch bremische Schiffe nach der Davisstraße. Der Robbenschlag wurde nur von 1728—1734 und 1738—1740 in geringem Umfange ausgeübt. Die gesamte Grönlandfahrt war aber in diesen Jahren sehr zurückgegangen, und 1742 liefen nur noch 5 Schiffe von Bremen aus, 1751—1755 waren es nur noch je 2 und 1757—1760 sogar nur je 1. Dieses einzige bremische Walfangschiff verunglückte zudem noch im Jahre 1760, und damit fand Bremens Grönlandfahrt ein vorläufiges Ende. Erst 1765 segelten erneut wieder 2 Schiffe aus. Auch in den folgenden Jahren blieb die Zahl der Schiffe sehr niedrig (höchster Stand 5), und die Erträge waren äußerst gering. Nachdem 1783 nur noch 2 Schiffe ausgelaufen waren, kam jedoch noch einmal wieder ein kleiner Aufschwung, der seinen Höhepunkt in den Jahren 1791 und 1792 mit je 8 Schiffen erreichte. Von ihnen fuhren, wie auch in den Jahren 1788—1790, je 2 nach der Davisstraße.

Im Jahre 1803, mit der Besetzung Hannovers durch die Franzosen, wurde auch Bremen durch die Kontinentalsperre betroffen. Während es noch 2 bremischen Walfängern gelang, vorher den Hafen zu erreichen, wurden 4 andere am Einlaufen verhindert. Sie gingen in die Ems. In Emden wurden sie auch wieder zu einer neuen Fahrt im nächsten Jahre ausgerüstet. Bei ihrer Rückkehr liefen sie in den Jadebusen ein. Als dann nach anfänglicher Aufhebung der Sperre im Jahre 1805 diese 1806 wieder von neuem verhängt wurde, weigerte sich die Besatzung von 3 bremischen Walfangschiffen, die Ausfahrt zu unternehmen. Von den 2 auslaufenden

Schiffen wurde eins durch die Engländer genommen und nach Leith gebracht. Es wurde zwar wieder freigegeben, fuhr aber nicht auf die Fanggründe, sondern kehrte in die Weser zurück. 1806 und 1807 konnte dann noch mit französischer und englischer Erlaubnis der Fang ausgeübt werden, es trat dann aber, vielleicht schon 1808, sicher jedoch 1810 eine mehrjährige Unterbrechung ein.

1814 wurde die Grönlandfahrt von Bremen mit 5 Schiffen aufs neue aufgenommen. Es kam dann in den folgenden Jahren noch wieder ein kleiner Aufschwung. 1816 bis 1820 liefen zusammen 40 Fahrzeuge zum Fang aus. Dann ging es schnell bergab und 1831 wurden die beiden letzten Schiffe verkauft. 1840 begann man nochmals mit dem Walfang, und in dieser Periode, die mit dem Jahre 1872 endete und damit überhaupt den Schluß der Grönlandfahrt Bremens darstellte, war die Höchstzahl der in einem Jahre ausgelaufenen Schiffe 4 Stück.

5. Emden.

Sehr früh schon beteiligte sich Emden am Walfang. Bereits 1643 liefen von dort die ersten Schiffe aus. Da die erste Reise einen guten Erfolg hatte, unterstützte der Rat der Stadt die Unternehmungen, indem er die zollfreie Einfuhr derjenigen Ausrüstungsstücke gestattete, die in Emden nicht zu erhalten waren, und indem er Freiheit von Zoll- und Kranabgaben für den Fang gewährte. Anfangs bestand nur eine Kompagnie in Emden. In den 50er Jahren des 17. Jahrhunderts wurde aber volle Freiheit für diesen Betrieb gegeben, und das führte zur Gründung weiterer Kompagnien. 1657 waren 9 Schiffe ausgelaufen, von denen aber 4 verloren gingen, Trotzdem vermehrte sich aber die Flotte, denn 1658 kehrten 10 Schiffe vom Fang zurück. Das Jahr 1660 scheint mit 15 Schiffen den Höhepunkt von Emdens Grönlandfahrt gebildet zu haben. Dann erwuchsen der Stadt durch Maßnahmen Hollands Schwierigkeiten, das die Verwendung holländischer Schiffe und den Dienst holländischer Seeleute für fremde Unternehmer verbot. Dadurch wurde Emden stark betroffen, denn seine zum Walfang benutzten Schiffe waren nicht alle Eigentum der Emdener Unternehmer, sondern vielfach gechartert, und eine Besatzung ohne holländische Seeleute war auch nicht möglich.

Aus den nächsten 12 Jahren haben wir überhaupt keinerlei Nachrichten über den Walfang Emdens. Von 1673 wissen wir nur von der Wegnahme eines Schiffes durch die Engländer. Es scheint, daß in allen diesen Jahren der Umfang der Grönlandfahrt nur sehr gering gewesen ist.

Die Stellung Emdens änderte sich zwar wesentlich nach der Besitznahme durch den Großen Kurfürsten, jedoch wissen wir nicht, ob damit auch eine Besserung in der Lage der Grönlandfahrt eingetreten ist. Der Admiral Benjamin Raule interessierte sich allerdings lebhaft dafür, und Schiffe sollten auf Spreewerften erbaut und von da nach Hamburg gebracht werden. Es ist jedoch nicht bekannt, ob dieser Plan zur Ausführung gekommen ist. Auch aus den folgenden Jahren sind die Nachrichten überaus spärlich, nur aus dem Jahre 1697 wissen wir von 2 zum Fang ausgelaufenen Schiffen.

1699 begann man mit neuen Plänen zur Gründung einer Kompagnie, und es gelang sogar, den Fürsten Christian Eberhard von Ostfriesland zu interessieren und zur Zeichnung von Anteilen zu veranlassen. Er gab auch die Genehmigung zur Bezeichnung „Fürstliche Grönlandkompagnie“ und zur Führung der fürstlichen Flagge. Die Beteiligung war aber überaus schwach, und nur mit Mühe und Not gelang die Ausrüstung von 2 Fahrzeugen im Jahre 1701. Zunächst waren die Erfolge gut, aber später scheinen sie sich stark verringert zu haben, und 1704 mußte der Fürst noch einen Zuschuß zur Ausrüstung bezahlen. Da aber dies Jahr wieder einen Gewinn brachte, segelte man 1705 wieder aus, jedoch wurde das Schiff von französischen Kapern genommen, und das bedeutete natürlich das Ende der Kompagnie, zumal auch der Fürst selbst das Interesse an der Sache verloren hatte.

Bis 1740 ruhte dann die Emdener Grönlandfahrt. In diesem Jahre wurde ein ganz altes, bereits aus dem Jahre 1695 stammendes Bremer Schiff angekauft, das 1741 zum Fang auslief. 1742 waren 2 Schiffe mit gutem Fang heimgekehrt, aber im folgenden Jahre ging eins verloren, das andere kam leer zurück. Die Grönlandfahrt wurde aber trotzdem im gleichen Umfange fortgesetzt, und die Zahl der Schiffe betrug 1746 sogar 3. Eins dieser Fahrzeuge brachte einen außergewöhnlich guten Fang heim, nämlich 476 Quardeele Speck und 18 743 Pfd. Fischbein. Allerdings war das nicht alles eigene Beute, sondern war zu einem Teil aus einem holländischen Schiff geborgenes Gut. Der Emdener Reeder weigerte sich allerdings, der im „Grönländischen Recht“ festgelegten Verpflichtung nachzukommen und die Hälfte des geborgenen Gutes dem ursprünglichen Besitzer auszuliefern, und die holländische Regierung unternahm bei Preußen Schritte zur Rückgabe. Es ist dies einer der wenigen Fälle, in denen gegen das „Grönländische Recht“ verstoßen wurde.

Von 1749—1757 ging alljährlich nur 1 Schiff auf den Fang. Im Jahre 1757 kehrte es aber wegen Ausbruchs des Siebenjährigen Krieges nicht nach Emden zurück, sondern lief Hamburg an. 1766 wurde dann auf Anregung der preußischen Regierung versucht, die Grönlandfahrt wieder ins Leben zu rufen, aber vergeblich. 1781 machte Preußen noch einmal einen derartigen Versuch, indem es vorschlug, die auf Borkum ansässigen und sonst in holländischen Diensten fahrenden Kommandeure zu selbständigen Unternehmungen zu veranlassen, da sie infolge des englisch-holländischen Krieges ihrem Beruf nicht nachgehen könnten. Die Regierung wies weiter auf die günstige Konjunktur hin, die durch die hohen Tranpreise hervorgerufen war, ebenfalls bedingt durch die Verhinderung der Holländer, am Walfang teilzunehmen. Aber auch diese Anregung hatte keinen Erfolg.

Es findet sich nun bei Sch w e c k e n d i e c k die Angabe, daß 1796 29 Walfangschiffe für je 20 000 Gulden von Emdener Kaufleuten angekauft, aber sämtlich 1797 von englischen Kapern genommen seien. Diese Nachricht klingt sehr unwahrscheinlich, denn es dürfte nicht so einfach für die Emdener gewesen sein, eine so hohe Kaufsumme aufzubringen, und außerdem ist es nicht verständlich, daß sie jetzt plötzlich ein so hohes Interesse für die Grönlandfahrt gehabt haben sollten, nachdem noch 15 Jahre vorher nicht die geringste Neigung dafür zu verspüren war. Und für die Kaperung preußischer Fahrzeuge durch die Engländer bestand zudem nicht der geringste Grund. B r i n n e r ist der Ansicht, und das wohl mit Recht, daß es sich hier um einen Irrtum handelt, der wohl daraus entstanden ist, daß damals holländische Walfänger unter preußischer, z. T. auch unter oldenburgischer Flagge fuhren. Allenfalls kann es sich bei dem angeblichen Kauf der 29 Schiffe um einen Scheinkauf gehandelt haben.

Erst 1852 sind wieder 2 Schiffe von Emden auf den Robbenschlag ausgelaufen, aber 1854 endete diese Unternehmung bereits wieder,

6. Vegesack und Oldenburg.

Seit 1787 fuhren von V e g e s a c k 1, seit 1789 2 Schiffe auf den Walfang. Mit wechselndem Erfolge wurde in diesem Umfange der Betrieb dann weiter aufrecht erhalten. Hemmnisse traten erst zur Zeit der Kontinentalsperre ein, die z. T. zur Einstellung der Fahrten führte. Von 1814—1816 sind dann wieder weitere Unternehmungen erfolgt. 1843 lebte der Walfang von neuem auf, der bis zum Jahre 1873 dauerte. Die höchste Schiffszahl (4) weist das Jahr 1869 auf.

Vom Großherzogtum O l d e n b u r g wurde der Walfang im 19. Jahrhundert aufgenommen. Das erste Schiff lief 1823 von B r a k e aus. 1832—37 waren 1 bis 2 Schiffe in Betrieb. 1841 wurde auch von E l s f l e t h ein Schiff ausgerüstet, das jedoch wenig Erfolg hatte. 1842 wurde wieder in Brake ein Schiff ausgerüstet, das

günstiger abschnitt. 1862 löste sich dieses Unternehmen, das den Namen „Stedinger Kompagnie“ führte, auf. 1832 taten sich einige ländliche Grundbesitzer zur Grönlandfahrt zusammen und 1846 einige Einwohner des Jeverlandes. Die Gesamtzahl der oldenburgischen Schiffe in den Jahren 1843—1861, wo die Fahrten endeten, betrug 4—9 Stück jährlich.

7. Unternehmungen von Ostseestädten.

Wenn auch für den Walfang das Schwergewicht in Städten der Nordseeküste lag, so sind doch einzelne Unternehmungen auch von Orten der Ostseeküste betrieben worden. An keiner Stelle haben sie aber hier auch nur annähernd den Umfang und die Bedeutung gehabt wie an der Nordsee.

L ü b e c k.

Die Hansestadt L ü b e c k hat zwar manche Versuche unternommen, sich am Walfang zu beteiligen, jedoch blieb sie weit hinter ihren Schwestern an der Nordsee zurück. So spärlich auch die Nachrichten über die Beteiligung Lübecks an der Grönlandfahrt sind, so scheint doch so viel daraus hervorzugehen, daß die Unternehmungen recht geringe Erfolge hatten. Es waren deshalb auch nur einzelne kurze Perioden in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts.

Nach den Feststellungen B r i n n e r s scheint Lübeck vor 1657 nicht am Walfang beteiligt gewesen zu sein. Um 1666 dürften dagegen 2 oder 3 lübeckische Walfangschiffe in Fahrt gewesen sein. 1668 wurden 2, 1674—1676 3 Grönlandfahrer in Lübeck gebaut. Diese Unternehmungen müssen aber bald ein Ende gefunden haben, denn 1680 wurden Aufrufe zur Gründung einer grönländischen Kompagnie erlassen, wobei von früheren Unternehmungen überhaupt nicht die Rede ist. Zwar ist es zu einer neuen Gründung gekommen, jedoch hatte auch sie keinen Bestand. Wir wissen aus den nächsten Jahren wenig Positives, und die letzte Nachricht von einer Beteiligung Lübecks stammt aus dem Jahre 1697.

F l e n s b u r g.

Unter den schleswigschen Städten ist in erster Linie F l e n s b u r g zu nennen, wo bereits 1749 eine grönländische Kompagnie bestanden haben soll. Für 1750 wird ein Schiff angegeben, und in den nächsten Jahren vermehrte sich die Zahl, die 1758 mit 6 ihren höchsten Stand erreicht zu haben scheint. Dann erfolgte wieder eine Abnahme. Im Anfang der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts wurden Flensburger Schiffe in Glückstadt ausgerüstet und gelöscht, und 1794 fanden die Unternehmungen ein vorläufiges Ende.

1819 machte man einen neuen Versuch, und obwohl die ersten Jahre so schlecht ausfielen, daß man nur mit Verlust arbeitete, gab man die Bemühungen doch nicht gleich auf. Mit zäher Ausdauer scheint man über diese kritischen Jahre hinweggekommen zu sein, denn Ende der 30er und Anfang der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts hatte sich die Zahl der Fahrzeuge vermehrt (1839 mindestens 4). Die hohe von D i t t m e r angeführte Zahl von 21 Schiffen im Jahre 1847 für den Robbenfang wird allerdings von B r i n n e r in Zweifel gezogen, und das wohl mit Recht.

A n d e r e U n t e r n e h m u n g e n.

Im 18. Jahrhundert sollen auch A p e n r a d e, S o n d e r b u r g, S c h l e s w i g und E c k e r n f ö r d e Grönlandfahrt betrieben haben, und 1841 werden ferner 2 Schiffe zum Robbenfang für Eckernförde angegeben. Schließlich wird auch K i e l noch für das Jahr 1847 als an der Grönlandfahrt beteiligt genannt.

8. Deutsche als Besatzung der Walfangschiffe.

Wenn in den vorhergehenden Abschnitten von den selbständigen deutschen Walfangunternehmungen die Rede war, so darf die Darstellung der Grönlandfahrt nicht geschlossen werden, ohne den Anteil zu würdigen, den Deutschland an diesen Unternehmungen dadurch genommen hat, daß eine große Zahl von Bewohnern deutscher Küstenländer als Besatzung auf heimischen und fremden Walfängern tätig war. Dieser Anteil war so groß, daß der Walfang früherer Zeiten mit der Verfügbarkeit dieser Leute stand und fiel. Wo diese nicht zur Verfügung standen, sei es aus politischen oder anderen Gründen, waren die Fahrten schlechterdings unmöglich.

Inselfriesen.

Die Hauptrolle spielten hier die *Inselfriesen*, und noch bis auf den heutigen Tag sind einzelne Zeugen aus jener Zeit auf friesischen Inseln erhalten: Kieferknochen von Walen und Grabinschriften. Als Kommandeure, Harpuniere und in anderer Eigenschaft fuhren sie nicht nur in deutschen, sondern auch in holländischen, dänischen, englischen und vereinzelt sogar in spanischen Diensten.

Wie die Friesen zuerst in die Grönlandfahrt gekommen sind, ist schwer zu sagen. Scheinbar haben sie sich schon sehr früh dem Seemannsberuf zugewandt und sind auch dabei als Seeleute in den Grönlandfahrten tätig gewesen. Vor ihnen waren die Basken die bekanntesten und gesuchtesten Walfänger, ohne die der Walfang überhaupt nicht ausgeführt werden konnte. Als dann die „Noordsche Maatschappij“ die Franzosen an der Ausbeutung der spitzbergischen Gewässer verhindern wollte, antworteten diese mit dem Verbot für die Basken, auf holländischen Schiffen Dienst zu nehmen. Das kam nun den Friesen zugute, die durch ihre Tätigkeit auf Walfängern bereits große eigene Erfahrung hatten und nun in die durch das französische Verbot frei gewordenen Stellen einrückten. Hiermit fiel zeitlich die große Sturmflut von 1634 zusammen, die so viel Unglück über die Friesen brachte. Vielleicht hat auch dieses Ereignis mit dazu beigetragen, daß sich die Friesen noch mehr dem Seemannsberuf und besonders der Grönlandfahrt zuwandten. Diese Stellung und ihren Ruf, den sie sich allmählich erwarben, festigten sie immer mehr und machten sich bald unentbehrlich für den Walfang.

Mit welchem Eifer und mit welcher Zähigkeit sie sich ihrem Beruf hingaben, zeigt die Tatsache, daß sich überall in Nordfriesland Navigationsschulen bildeten, an denen die jungen Leute in der Winterzeit Unterricht nahmen. Diese Schulen sind zurückzuführen auf den von 1620—1678 auf Föhr amtierenden Pastor Richardus Petri, der zuerst jungen Leuten Unterricht erteilte. Dieser war unentgeltlich, es war nur die Bedingung daran geknüpft, daß die Schüler ihrerseits später selbst den Unterricht übernehmen sollten.

Den Hauptanteil an Walfängern stellte Föhr, demnächst folgten Sylt, Amrum, Röm, Hooge, Nordmarsch, während Pellworm kaum nennenswert beteiligt war. Von den ostfriesischen Inseln ist hier Borkum zu nennen. Fast die gesamte männliche seetüchtige Bevölkerung war in diesem Beruf tätig. Im Frühjahr verließen sie gemeinsam auf kleinen Schiffen ihre Heimat und fuhren in die Ausgangshäfen für die Grönlandfahrten. Sie waren meist schon am Ende der vorhergehenden Fangzeit für eine neue Fahrt verpflichtet. In der Blütezeit des Walfanges sollen mehr als 3000 Inselfriesen alljährlich ausgefahren sein. Jedes Alter war unter ihnen vertreten, von 10jährigen Knaben bis achtzigjährigen Greisen. Es blieben kaum noch männliche Personen zurück. Es ist nicht zu verwundern, daß Abfahrt und Wiederkehr dieser Männer große Ereignisse für die Bevölkerung bildeten. Man kann sich ungefähr die Stimmung der Zurückgebliebenen nach der Abfahrt ihrer Angehörigen vorstellen, wenn man bei *Hansen* über Nordmarsch liest: „Es ist kaum zu beschreiben, wie traurig es läßt, wenn alle Mannspersonen von unserer Insel weggefahren sind. In den ersten Tagen nach deren Abreise ist alles ganz stille, man sieht fast

niemand auf dem Felde gehen.“ Demgegenüber war natürlich der Tag der Rückkehr der Ausgefahrenen ein Freudentag, allerdings nur für diejenigen, deren Angehörige wiederkamen.

Verluste.

Gar manche blieben als Opfer ihres Berufes draußen. Ihre Bestattung erfolgte dort, wo sie verunglückt waren. Zu einem großen Teile wurden sie auf einer kleinen Insel Spitzbergens in der Südbai beerdigt, einer Insel, die danach den Namen „Todte Mannes Eyland“ bekam. Die Borkumer führten allerdings ihre Toten stets in die Heimat zurück.

Aber nicht allein bei ihrer eigentlichen Berufsausübung fanden manche den Tod, sondern auch auf der Fahrt von der Heimat zum Ausgangshafen und auf der Rückfahrt. Und gerade hierbei sind oft außerordentliche Unglücksfälle eingetreten, die mehr Opfer erforderten als die Berufstätigkeit selbst, denn die kleinen Fahrzeuge waren dicht gedrängt voll Menschen. Derartige besonders traurige Unglücksfälle sind folgende: Am 15. März 1744 kenterte auf der Ausfahrt ein solches Schiff, wobei 84 Seeleute ihren Tod fanden, und am 10. September desselben Jahres ging ein anderes Schiff auf der Rückfahrt mit 120 Personen unter. 1767 ging ebenfalls ein zurückkehrendes Boot mit 55 Mann unter und 1771 eins mit 22.

Aber all die Fährnisse ihres schweren Berufes schreckten die Friesen nicht ab. Im allgemeinen brachte der Walfang ihnen guten Verdienst und Wohlstand, wenn auch in schlechten Jahren mancher mit leeren Händen zurückkehrte. Aber dafür kamen dann auch wieder andere Jahre, in denen der Verdienst um so besser war. Von einem besonders erfolgreichen Kommandeur, der sich sogar einen Reichtum erworben hat, ist uns Kunde überliefert. Das ist der von Föhr stammende Matthias Peters, den man nach seinen außergewöhnlichen Erfolgen den „glücklichen Matthias“ nannte. Und hiervon kündigt seine Grabschrift: „Matthias Petersen nat. Oltsuni d. 24. dec. 1632, denat. d. 16. sept. 1706, rei nauticae in Gronlandiam peritissimus, ubi incredibili successu 373 balaenas cepit, ut inde omnium suffragio nomen Felicis adeptus sit¹.“

Welche ungeheure, für uns kaum vorstellbare Bedeutung die Beteiligung am Walfang damals für die Inselfriesen hatte, erhellt so recht daraus, daß Gesundheit und Geschicklichkeit eines Jünglings, ja selbst eines Knaben genügende Bürgschaft für die Verleihung von Geld und für jegliche Unterstützung war.

Abgesehen von dem wirtschaftlichen Wohlstand, den der Walfang brachte, wird von den Chronisten noch ein anderer Vorteil hervorgehoben, den dieser Beruf brachte, und der auf sittlichem Gebiete liegt. Das Zusammenleben im Winter nach der langen Trennung während des Sommers prägte einen starken Familiensinn aus. Die Knaben, schon im frühen Alter mit auf See genommen, erhielten dadurch eine zwar harte aber gute Erziehung. Die Lebensweise war einfach und sparsam, man gewann Achtung vor Tüchtigkeit, man war teilnehmend gegen seine Mitmenschen. Liebe zur Heimat, Strebsamkeit, Rechtschaffenheit, Treue und Entschlossenheit waren die Charaktereigenschaften, die sich bei ihnen ausprägten.

Beteiligung anderer Küstenbewohner.

Außer den Inselfriesen, wenn auch nicht in so großem Umfange wie diese, waren auch andere deutsche Küstenbewohner als Walfänger tätig. Dazu gehörten Leute von der Unterweser, z. B. aus Stedingen, der oldenburgischen Geest und aus anderen Gegenden. Sie stellten zur Hauptsache Walfänger für die bremischen und oldenburgischen Grönlandfahrer, gingen allerdings z. T. auch nach Holland. Für die Elbhäfen kamen teilweise auch Leute aus den Elbmarschen in Betracht. Allerdings waren die Offiziere anfangs nur Friesen; später nahmen auch Bewohner aus den Elbgegenden solche Stellen ein.

¹ In freier Uebersetzung: „Matthias Petersen, geb. zu Oltsun am 24. Dezember 1632, gest. am 16. September 1706, ein sehr erfolgreicher Grönlandfahrer, erbeutete dort mit staunenswertem Erfolg 373 Wale und erhielt daher bei allen den Beinamen der ‚Glückliche‘.“

D. Fahrzeuge.

Die Schiffe, die früher zum Walfang benutzt wurden, waren meist nicht eigens für diesen Zweck erbaut, sondern sie gehörten den verschiedensten Typen an und erhielten nur besondere Einrichtungen, die sie zur Ausübung ihrer Tätigkeit besser geeignet machten. Da sie in den Eisregionen arbeiteten, waren sie natürlich vielfach einem scharfen Druck durch die Eismassen ausgesetzt, und sie mußten deshalb gut und fest gebaut sein. Man pflegte die Außenwände der Schiffe zu verdoppeln und besonders den Vordersteven gut zu versteifen. Der Bug wurde außerdem noch mit Eisen verkleidet (Abb. 7 u. 8).

Ueber die Einrichtung eines in späterer Zeit (60er Jahren des 19. Jahrhunderts) in Fahrt befindlichen Walfängers, des Bremer Schiffes „Hudson“, berichtet L i n d e m a n, daß es außen vom Kiel bis zu den Bughölzern mit einer zweiten Plankenhaut geschützt gewesen sei. Eine sog. „Eisschürung“ verlief außerdem vom Vordersteven bis zur Mitte des Schiffes. An dem eigentlichen aus Holz gefertigten Steven war noch ein eiserner Steven mit Maulbändern befestigt. Am Bug befanden sich noch 20 Fuß lange Eisenschiene, die sog. „Bugbänder“. Weiter wurde die Festigkeit noch erhöht durch starke Holzbänder, die vom Zwischendeck nach unten verliefen.

In erster Linie waren es F l e u t s c h i f f e, die beim Walfang Verwendung fanden. Es waren dies dreimastige, niedrig getakelte Schiffe, die vorn und hinten breit gebaut waren. Die Größe betrug etwa 110—150 Kommerzlasten¹.

Außerdem wurden auch S c h n a u s c h i f f e verwandt, seltener H o e k e r und G a l i o t s. Später kamen auch F r e g a t t e n, B a r k e n, B r i g g s und vereinzelt S c h u n e r und B r i g a n t i n e n zur Anwendung. Dampfer sind in den letzten Jahren des deutschen Walfanges nur sehr wenig in Fahrt gewesen. Von der Weser aus fuhren in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts ein zum Schraubendampfer umgebautes ehemaliges Segelschiff von 186 Kommerzlasten und ein eigens für die Grönlandfahrt im Jahre 1866 erbauter Dampfer von 450 Kommerzlasten.

Nur für den Robbenschlag vorgesehene Schiffe waren kleiner, um die Ausrüstungskosten zu verringern. Die kleinsten deutschen Walfangschiffe werden mit 48, 40½ und 32½ Kommerzlasten angegeben.

Von besonderer Bedeutung für die Grönlandfahrer war das sog. Fleet. Hierzu rechnete man in erster Linie die Schaluppen, d. h. die Boote, mit denen der eigentliche Fang ausgeübt wurde. Ferner gehörten aber auch zur Fleet die Fanggeräte, wie Harpunen, Lanzen, Leinen, Messer, Beile, Eishaken, Tauwerk, leere Fässer. Die Schaluppen waren sehr leicht gebaute Boote aus dünnen Brettern von ½ bis ¼ Fingerdicke. Sie liefen vorn und hinten spitz zu. Sie mußten schnell und möglichst leicht beweglich sein, um den harpunierten Walen folgen zu können. Die Zahl der zu einem Fahrzeug gehörigen Schaluppen richtete sich natürlich nach dessen Größe. In der Regel hatte ein Walfangschiff 6 Schaluppen, andere auch 7 oder 5. Schiffe mit weniger, 4 oder 3 waren seltener.

Zu einer Fleet von 6 Schaluppen rechnete man Ende des 17. Jahrhunderts durchschnittlich 50 Leinen, 100 Pfd. Vorgänger, 1 Schlepptau, 50 Schaluppenriemen, 6 Schaluppensegel, 6 Schaluppenanker, Taue, Blöcke, 60 Lanzen, 60 Harpunen, 25 Harpunenstücke, Messer, Beile, Eishaken, verschiedenes Eisenwerk, 800 Fässer, 16 000 Tonnenbänder, 20 Faden Brennholz.

Die in der Grönlandfahrt verwandten Schiffe wurden, sofern sie nicht verunglückten, sehr lange in Fahrt gehalten. Nach den erhaltenen Hamburger Schiffslisten sind 35—45 Jahre fast als Regel anzusehen. Eine Fregatte, die „Anna Maria“, war sogar 70 Jahre tätig, und noch ein zweites Schiff weist die gleiche Zahl von Jahren auf.

¹ 1 Kommerzlast = 3 t.

E. Beteiligung Deutschlands am Walfang in der „Südsee“.

Gegen Ende der Grönlandfahrten sind auch von deutscher Seite Versuche gemacht worden, sich am Walfang im Großen Ozean, der sog. „Südsee“, und teilweise auch im Ochotskischen Meere zu beteiligen, bei dem vor allen Dingen die Vereinigten Staaten eine Hauptrolle spielten. Die Beteiligung Deutschlands an dieser Fischerei hat aber nie eine große Bedeutung gewonnen, besonders nicht im Vergleich zu der blühenden Grönlandfahrt. Bremen begann Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts mit der „Südseefischerei“, Hamburg 1844. Es ist nur zu verständlich, daß die weiten Entfernungen nach den Fanggebieten einer stetigen und erfolgreichen Entwicklung dieses Betriebes hemmend im Wege standen. Man suchte diesem Nachteil vielfach dadurch abzuhelpfen, daß man für die Fangschiffe eine Operationsbasis im Stillen Ozean schuf. Besonders die Sandwich-Inseln wurden hierzu auserwählt, und die dort bestehenden hanseatischen Handelshäuser übernahmen einerseits die Ausrüstung der Schiffe und andererseits den Transport der Ausbeute in die Heimat. Die Fangfahrzeuge selbst fuhren meist unter oldenburgischer oder hawaiischer Flagge. Auch die Bemannung der Schiffe war sehr bunt, Polynesier und Südamerikaner wurden in großem Umfange für diese Fahrten angemustert.

Eine weitere Erschwerung stellten die Zollverhältnisse dar. Während die ausländischen an der „Südseefischerei“ beteiligten Staaten ihre eigenen Betriebe durch hohe Einfuhrzölle schützten, stand in deutschen Häfen die selbst produzierte Ausbeute aus der „Südseefischerei“ unter denselben Zollsätzen wie die Einfuhr aus dem Auslande.

So kam die deutsche „Südseefischerei“ nicht im entferntesten zu der Bedeutung der Grönlandfahrt; im Vergleich zu dieser ist sie nicht viel mehr als eine Episode.

F. Ein deutsches Walfangunternehmen im 20. Jahrhundert.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde erneut ein Versuch gemacht, ein deutsches Walfangunternehmen ins Leben zu rufen. Anlaß hierzu gab das Bestreben des Präsidenten Herwig, die deutschen Fischereiunternehmungen auszudehnen. Die Erinnerung an die einst blühenden Walfangunternehmungen deutscher Städte legte den Gedanken nahe, diesen Betrieb wieder aufleben zu lassen. Gleichzeitig verfolgte man den Plan, den Betrieb eines schon bestehenden deutschen Unternehmens rationaler zu gestalten, eines Werkes in Alt-Pillau, das die Tranfabrikation aus Stichlingen ausübte. Dieses Werk konnte aber nur eine kurze Zeit im Jahre, nur etwa 4 Monate, arbeiten, während der Massenfänge von Stichlingen. Um dem langen Stillliegen des Werkes ein Ende zu bereiten, sollte ihm durch den Walfang weiteres Rohmaterial geliefert werden.

Der Walfang hatte sich aber inzwischen wesentlich geändert. Das Hauptfangobjekt der früheren Zeiten, der Grönlandwal, war durch die starke Verfolgung so weit in seinem Bestand vernichtet, daß die Jagd nach ihm nicht mehr solche Unternehmungen wie ehemals erhalten konnte. Damals handelte es sich zur Hauptsache um den Blauwal (*Balaenoptera musculus*) und den Buckelwal oder Knölwal (*Megaptera boops*). Die Jagd auf diese Wale wurde jetzt zur Hauptsache von Norwegern bei Island betrieben. Der Fang wurde mit Dampfern ausgeübt, die erlegten Wale schleppte man zu den Landstationen, wo sie verarbeitet wurden. Es wurde aber bei weitem noch nicht alles verwertet, was verwertbar war.

Das deutsche Unternehmen wollte nun nicht nur selbst den Walfang ausüben, sondern auch die als wertlos behandelten Ueberreste der durch die Norweger ge-

fangenen Wale aufkaufen und der weiteren Verarbeitung zuführen. Im Jahre 1903 wurde die „Germania“ Walfang- und Fischindustrie-A.G. mit dem Sitz in Hamburg gegründet. Zu dieser Gesellschaft gehörte das Pillauer Werk, und sie war ferner beteiligt an der „Island-Hval-Industrie-Aktieselskab“. Die Landanlagen des Unternehmens befanden sich im Faskrudsfjord auf Island. Hier wurden die Wale verarbeitet, und der Tran wie die Reste der Wale wurden in Pillau weiterverarbeitet. Zwei Dampfer, „Germania“ und „Island“, waren für die Gesellschaft in Betrieb.

Das Unternehmen arbeitete aber von Anfang an unter sehr ungünstigen Umständen. 1903 wurden nur 47 Wale und 1904 88 Wale erbeutet. Die Tranpreise waren in jenen Jahren so niedrig, daß kein Gewinn herauskam. Zwar bekam die Gesellschaft drei Jahre hindurch eine Ausrüstungsprämie vom Reich, 25 000 bzw. 50 000 Mk., zur Verfügung gestellt, aber als diese Prämie fortfiel, konnte der Betrieb nicht weitergeführt werden; die Gesellschaft war nicht imstande, die Mittel dafür aufzubringen. 1906 wurden die beiden Dampfer verkauft, und damit hatte auch dieses deutsche Walfangunternehmen sein Ende erreicht.

Schriftenverzeichnis.

1. Brinner, L.: Die deutsche Grönlandfahrt. Abh. z. Verkehrs- u. Seegesch. Bd. III. Berlin 1913.
 2. Bulle, Chr.: Eines Seefahrenden Journal Oder Tag-Register, Was auff der Schiffarth nach der Nordt-See und denen Insuln Groenlandt und Spitzbergen täglich vorgefallen im Jahr Christi 1667. Bremen 1668.
 3. Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Altona 1835.
 4. Hansen, C. P.: Chronik der Friesischen Uthlande. Garding 1877.
 5. Lindeman, M.: Die Arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620—1868. Erg.-Heft 26 zu Petermanns Geogr. Mitt. Gotha 1869.
 6. Lübbert, H.: Vom Walfänger zum Fischdampfer. Hamburg 1925.
 7. Martens, F.: Vom Hamburg Spitzbergische oder Groenlandische Reise Beschreibung gethan im Jahr 1671. Hamburg 1675.
 8. Nerong, O. C.: Föhr früher und jetzt. Wyk 1885.
 9. Posselt, C. F.: Ueber den grönländischen Walfischfang, aus mündlichen Nachrichten Föhringer Seeleute, gesamlet von C. F. Posselt, Prediger zu St. Johannis auf Föhr. Kiel 1796.
 10. Reisenachdem Nordpol: Aus dem Tagebuch eines Grönlandfahrers, herausgegeben und mit Anmerkungen vermehrt von J. C. S. Leipzig und Budisin 1791.
 11. Scherz: Borkum vor hundert Jahren. Ostfries. Monatsbl. f. prov. Interessen. Bd. III. Emden 1875.
 12. Schurtz, G. N.: Bericht von der Natur und Eigenschaft, auch Nachstellung und Fang des Walfisches. In R. Capel: Vorstellungen des Norden oder Bericht von einigen Nordländern und absonderlich von dem sogenannten Gruenlande. Hamburg 1675.
 13. Wohlwill: Aus Drei Jahrhunderten der hamburgischen Geschichte 1648—1688. 2. Beiheft zum Jahrb. der Hamb. wiss. Anstalten (XVI, 1896). Hamburg 1897.
 14. Zörgdrager, C. G.: Grönländische alte und neue Fischerei it. Beschreibung Grönland, Island, Spitzbergen u.s.w. Leipzig 1723.
-

Alphabetisches Register.

	Seite		Seite		Seite
Altona	20	Flensburg	27	Nordfriesland	23, 28
Apenrade	27	Flensen	5	Nordkaper	3
Baienfischerei	2	Flensgat	6	Oldenburg	26
Baskenwal	3	Flensstück	5	Oste	22
Beidenfleth	22	Friedrichstadt	23	Ostsee	27
Besatzung	8, 28	„Germania“ Walfang und		Partenreederei	11
Betrieb	2, 31	Fischindustrie	31	Polarwal	3
Biskayer	3	Geräte	4, 30	Quardeel	6
Brake	26	Glückstadt	21	Reedereiverhältnisse	11
Bremen	23	Grönlandfahrten	1, 12	Robbenfang	7
Brunsbüttel	22	Grönländisches Recht	9	Schleswig	22, 27
Davis-Straße	1, 18	Grönlandwal	3	Seefischerei	2
Dweiel	4	Hamburg	12	Sonderburg	27
Eckernförde	27	Harpunen	4	Stade	22
Eisfischerei	2	Heuer	9	Straße Davis	1, 18
Elbe	12, 20	Husum	23	Südsee	31
Elmshorn	22	Island	31	Tönning	23
Elsfleth	26	Itzehoe	22	Tondern	23
Emden	25	Kenterstück	6	Uetersen	22
Entlohnung	9	Kiel	27	Vege sack	26
Fahrzeuge	30	Kollmar	22	Verarbeitung des Fanges	5
Fanggeräte	4	Kompagnie, Grönländische	12	Verluste	29
Fangobjekte	3	Lübeck	27	Verwertung	6
Fangweise der Wale	3	Mackerschäften	11	Walarten	3, 31
„ „ Robben	7	Matschappij, noordsche	11	Walroßjagd	8
Finnwal	3	Navigations schulen	28	Westküste Schleswigs	22
Fleet	3, 30	Noordsche Matschappij	11		

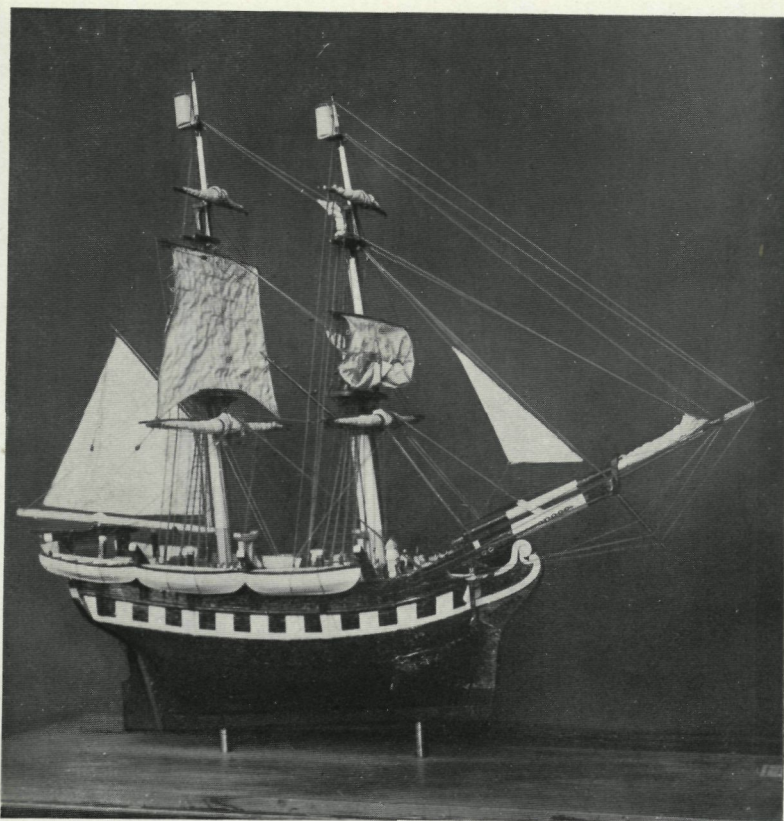


Abb. 7. Elmshorner Walfänger (19. Jahrh.).
Nach einem Modell im Städt. Museum, Altona.

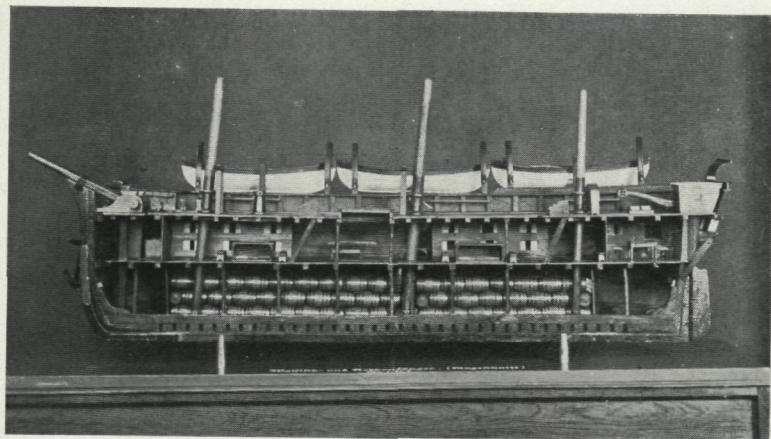


Abb. 8. Längsschnitt durch ein Walfangschiff (19. Jahrh.).
Nach einem Modell im Städt. Museum, Altona.



Abb. 9. Hamburger Walfangschiff „Der junge Conrad“ (Anf. des 19. Jahrh.).
Nach einem Bilde im Mus. f. Hamburgische Geschichte.

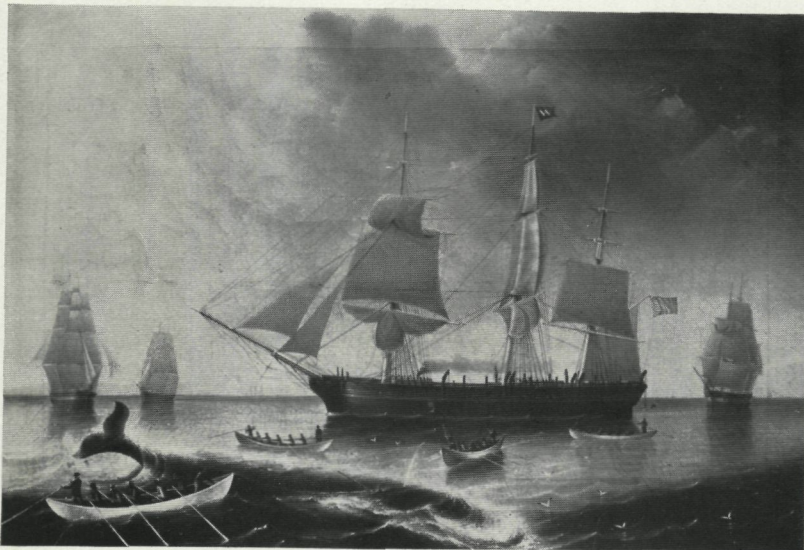


Abb. 10. Bremer Walfangschiff „Europa“ (Mitte des 19. Jahrh.).
Nach einem Gemälde von Fedeler im Mus. f. Hamburgische Geschichte.