

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburger aus den Niederwesergebieten auf Robbenschlag und
Walfang. Von Hans Wichmann

Oldenburger aus den Niederwesergebieten auf Robbensschlag und Walfang

Von Hans Wichmann

Das Land an der Niederweser mit Stedingen, Vegesack und Bremen, das bremische Werderland mit den vor kurzem verlassenen Dörfern Mittelsbüren und Osterort, und die friesischen Insel- und Küstengebiete haben in früheren Tagen am Walfang und Robbensschlag hervorragenden Anteil gehabt. Selbst eine ganze Reihe von Dörfern am Delmenhorster Geestrand, die weit von Hafentorten entfernt liegen, stellten mehrere Jahrhunderte hindurch Jahr für Jahr viele Männer für diesen Zweig der arktischen Fischerei.

Bis vor einem Menschenalter fand man auch außerhalb unserer Museen noch eine große Anzahl von Zeugen und Zeugnissen des gefährlichen Walfangs und des noch gefahrvolleren Robbenschlages. Wenn ich in meinen Kinderjahren vor dem ersten Weltkriege vor die Tür meines Elternhauses am Nordrand der Delmenhorster Geest trat, blickte ich auf ein reithgedecktes Bauernhaus, das unter mächtigen Eichen versteckt lag. Während der Sommermonate saß bei gutem Wetter dann fast immer ein alter Mann vor der Tür. Die Einwohner wußten von ihm zu erzählen, daß er ein „Grolanner“ wäre, also ein Robbenschläger und Walfänger, der in seinen jungen Jahren und auch noch im besten Mannesalter mehr als zwanzig Mal bei Spitzbergen gewesen sei. Eines Tages sprachen wir Kinder den Greis an. Da führte er uns in seine Stube und zeigte uns zwei Harpunen und ein Speckschneidmesser, die er sich einst zum Andenken an seinen gefahrvollen Beruf kurz vor 1870 von seiner letzten Eismeerfahrt mitgebracht hatte. Dieser Mann war einer der letzten Grönlandfahrer des gesamten Niederwesergebietes.

Eindrucksvoller waren die Zeugnisse, die man noch lange im Stedingerlande zur Erinnerung an die Grönlandfahrt bewahrte. Dort liegen am Weser-Ochtumdeich die beiden Dörfer Altenesch-Braake und Tecklenburg. Sie waren zusammen mit dem verlegten Deichhausen die ausgeprägtesten Grönlandfahrerdörfer der oldenburgischen Wesermarschen. Hier fand man noch bis etwa 1920 in den kleinen Schränken der Strohdachkaten, die sich dort so idyllisch am Deich aufreihen, Logbücher, Harpunen, Zeichnungen,

◀
Abb.: Bark „Azaria“ und Brigg „Friederike Auguste“ von Brake auf Walfang und Robbensschlag im nördlichen Eismeer (Cop. Gemälde von T. Struck, 1866). Die Bark „Azaria“ wurde im Jahre 1823 gebaut und fuhr lange Zeit unter dem Commandeur Johann Hinrich Menke nach Grönland. Weitere Commandeure waren Jacob Stamer, W. J. Gerdes und H. Ponsilius. Die Brigg „Friederike Auguste“ wurde im Jahre 1819 erbaut und segelte unter dem Commandeur Jacob Stamer. Beide Schiffe gehörten der Reederei A. Tobias u. Co in Brake. (Reproduktion aus dem Museumsführer des Schiffahrtsmuseums der oldenburgischen Weserhäfen in Brake; mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Friedrich Carstens.)

auch aus Walroßzahn geschnitzte Rasierkästen oder „Piepenstöcker“; in einem anderen Hause traf man dann auch wohl auf eine Fischbeinschachtel oder gar eine bunte Fliese, die das Bild eines Walers zeigte. Ließ man sich aber nach „guntsiet“ über die Weser setzen, dann war man bald im freundlichen Niederbüren, Osterort und Mittelsbüren. Hier wohnten bis vor kurzem die bremischen Marschenbauern, Weserschiffer und Werkleute. Pastor Hoops in Grambke, der auch in diesem Ort fast vierzig Jahre Gottes Wort von der Kanzel verkündete, und W. Hägermann sind den Ahnen der in diesem Gebiet alteingesessenen Familien nachgegangen. Es gab dort bis zur Auflösung und Aufhebung dieser Dörfer kaum einen seit langem ansässigen Bewohner, der nicht Grönlandfahrer und Robbenschläger unter seinen Vorfahren hatte.

In diesem Gebiet wie auch im oldenburgischen Altenesch fand man aber auch noch Zeugen ganz anderer Art. Das waren die zu Torbogen zusammengestellten Walkiefer. Andere hatten aus diesen Kopfteilen Ziehbrunnen oder Scheuerpfähle angefertigt. In Mittelsbüren ruhte sogar eine ganze Scheune jahrzehntelang auf Walkiefern. In diesem Zusammenhange sei auf das überaus aufschlußreiche Erinnerungsbuch verwiesen, das H. Stein unter dem Titel „Büren“ bei Schünemann in Bremen herausgegeben hat. Es behandelt in gründlicher Art das Land und die Dörfer, die nun endgültig niedergelegt werden mußten, um Platz zu schaffen für die gewaltigen Anlagen des Klöcknerkonzerns. Die Niederlegung ist sehr bedauert worden; aber auch die heimatverbundenen Menschen müssen verstehen lernen, daß ein so gewaltiges Werk wie es der Klöcknerkonzern darstellt, nicht haltmachen kann vor einer noch so reizvollen Landschaft, wenn es gilt, einer Stadt wie Bremen neue Arbeitsimpulse zu geben.

Wir haben in unserem Wesergebiet aber noch eine Fülle weiterer Zeugen dieses Zweiges der arktischen Fischerei. In Vegesack haben Diedrich Steilen aus Bremen und Rektor Ahlers aus Hammersbeck bei Vegesack eine ausgezeichnete Sammlung von allen möglichen Dingen, die mit dem Walfang zusammenhängen, geschaffen. Brake hat sich eine ähnliche Aufgabe gestellt. Dr. Carstens aus Brake zeigte mehrfach anhand von schönen Aufnahmen, wie sehr die Stadt an den Eismeerfahrten beteiligt war.

Überaus reich sind aber auch die schriftlichen Zeugnisse: Urkunden, Logbücher, Wirtschaftsbücher und vor allem die Schifferlisten. Der Verfasser dieses Aufsatzes konnte aus den im Archiv der Freien Hansestadt Bremen bewahrten Schifferlisten rund 700 Namen Stedinger Jünglinge und Männer hersuchen, die sich einst an diesen gefahrvollen, aber überaus einträglichen Fahrten beteiligten.

Daß der „Mensch am Wasser“ sich zur Seefahrt hingezogen fühlt, ist natürlich. Warum aber die große Beteiligung der Geestsöhne? Dort gab es in früheren Jahrhunderten so gut wie keine Verdienstmöglichkeit. Man mußte

entweder im väterlichen landwirtschaftlichen Betrieb mitarbeiten und konnte sich vielleicht auf den wenigen Handstrichziegeleien oder im Forst Arbeit suchen. So griffen die abgehenden Söhne, die keine Lust hatten, für die Kost und ein kleines Handgeld und das Unterkommen auf dem väterlichen oder brüderlichen Hof zu arbeiten, mit Freuden zu, als die arktische Fischerei von Jahr zu Jahr bessere Arbeitsmöglichkeiten bot. Den größten Anteil stellten in den oldenburgischen Geestgebieten, die der Wesermarsch vorgelegt sind, die Brinksitzer und Köter. Die Grönlandfahrt lohnte sich: Der Tran, der aus dem Speck des Wales und der Robben gewonnen wurde, war ein begehrtes Handelsobjekt. Er wurde vielseitig verwendet, nicht nur zur Bearbeitung und Behandlung des Leders, sondern vor allem zur Beleuchtung. Es gibt heute kaum ein Heimatmuseum, in dem nicht noch ein Trankrüsel alten Stils, der mit Tran getränkt wurde, bewahrt wird. Sie waren die Ur-ahnen unserer Neonlampen.

Die Männer von der Niederweser und aus den benachbarten Geestgebieten fuhren anfangs auf holländischen und bremischen und im 19. Jahrhundert auch von Brake aus auf oldenburgischen Schiffen.

Wie nun der Name **Walfisch** irreführend ist, so ist auch die Bezeichnung „Grönlandfahrer“ falsch. Der Wal ist kein Fisch, sondern das größte Meeressäuger-tier. Ebenso wenig verdienen die Grönlandfahrer ihren Namen. Man jagte nicht bei Grönland, sondern bei Spitzbergen. Dort traf man schon 1615 Walfänger regelmäßig an. Nun nannten die Engländer Spitzbergen anfangs Greenland, denn man hielt Spitzbergen damals wirklich für einen Teil Grönlands. So sprach man vom Fang des grönländischen Wales, man gründete vielerorts grönländische Compagnien, also Fanggesellschaften, baute grönländische Packhäuser; und die kühnen Fänger bekamen den Namen Grönlandfahrer.

Die erste „Grönländische Compagnie“, von der wir wissen, wurde (nach Albrecht J a n B e n „Tausend Jahre deutscher Walfang“) 1674 gegründet. Bremer Kaufleute und Reeder schickten sechs Schiffe zum Fang aus. Der Walfang wurde schon damals im großen Stil betrieben. So lagen zum Beispiel in der Klockbai 1697 insgesamt 192 Walfangschiffe; 121 von ihnen waren Holländer, 54 von ihnen führten die Hamburger Flagge, Bremen war dann noch mit 15 Schiffen und Emden mit zweien vertreten. Nicht immer aber ging es ohne Schwierigkeiten ab. So sah sich Bremen 1691 gezwungen, ein großes und ein kleines Convoyschiff mit der Flotte ins Eismeer zu schicken. Sie hießen „Dat Wappen von Bremen“ und der „Roland“. Hoops stellte eine genaue Übersicht über die Fangergebnisse zusammen. Von 1695 bis 1868, also in 173 Jahren, wurden von Bremen aus insgesamt 1654 Fangfahrten veranstaltet, auf denen insgesamt 3749 Wale erlegt wurden. Um 1750 gab es dann ziemlich rasch einen gewaltigen Rückschlag, denn damals begann man mit der Erzeugung mineralischer Öle und der Gewinnung von pflanzlichen Fetten.

Wie sahen nun die Schiffe aus, auf denen unsere Männer von der Niederweser jahrein, jahraus hinausfuhren? Folgen wir Hävermann (Beitrag im Buche „Büren“).

Die Walfangschiffe waren nach ihrer Takelung und Größe als Bark, Brigg oder Schoner zu bezeichnen. Ihre Tonnage schwankte zwischen 32,5 Last und 250 Last. Eine Last entsprach etwa 22,25 Bruttoregistertonnen. Der Steven der Schiffe war aus einem Stück gewachsener Eiche gebaut. Beim Vorderschiff, das oft besonders starke Stöße auszuhalten hatte, versah man den Steven noch mit einer eisernen Nase. Von hier aus liefen eiserne Schienen parallel zur Wasseroberfläche bis zur Schiffsmitte. Das waren die sogenannten „Maulbänder“. Unter diesen wurden noch eiserne oder kupferne Stoßplatten zum Schutz der Planken angebracht. Auch die innere Versteifung bedurfte besonderer und sorgfältiger Ausführung. Im Vorderschiff stützten eiserne Balken die Rippen und Deckbalken. Die Verbindungen wurden durch besondere Bänder und Winkel verstärkt. Der Fockmast mußte auf dem Waler besonders stark sein, denn sein Ladebaum hatte beim Flenssen, also beim Ablösen des Speckes die schweren Speckstreifen, die bei einzelnen Walen tausende von Pfund wogen, an Bord zu hieven. Zu den Walern gehörten durchschnittlich, je nach Größe des Schiffes, drei bis fünf Schaluppen. Zur Ausrüstung des Bootes brauchte man insgesamt 1000 Meter Leine. Der Mannschaftsraum auf dem Waler war knapp bemessen. Achtern wohnten nur der Kommandeur (Kapitän) und die Offiziere. Die Mannschaft lag sehr eng im Vorderschiff beieinander.

Die von der Niederweser aus fahrenden Waler hatten größtenteils 46 Mann Besatzung. Es gab aber auch kleinere, auf denen die Zahl zwischen 25 und 40 Mann schwankte. Auf dem Schiff herrschte absolute Arbeitsteilung. So gab es neben dem Kommandeur Harpuniere, den Schimann, den Bootsmann, die Speckschneider (auch Flensser genannt), Koch und Schiffsjungen. „Das Mädchen für alles“ war der sogenannte „Doktor“. Er war für den Gesundheitszustand der Mannschaft verantwortlich, rasierte die Leute, schnitt ihnen die Haare. Seine Obliegenheiten deckten sich also zum Teil mit denen eines „Sani“.

Um 1820 erhielt der Kommandeur in der Regel 100 Taler Handgeld, also ein Fixum, und 4 % vom Fangwert, der Steuermann 60 Taler Handgeld und 20–30 Stüver (30 Stüver entsprechen etwa 50 Bremer Groten) von jedem Faß gewonnenen Tranes, der Speckschneider 48 Taler; ferner erhielten der Speckschneidermaat und der Bootsmann je 45 Taler, der Oberzimmermann 40 Taler, Harpuniere und Koch je 36 Taler. Für den Abschub eines Wales gab es Prämien. Die Mannschaft war ferner am Gewinn beteiligt. Diese Zahlen ergeben erst ein klares Bild der Einkommensverhältnisse, wenn man folgende Zahlen danebenstellt. Nach Aufzeichnungen des ehem. Großherzog-



lichen Statistischen Amtes zu Oldenburg kostete der Roggen pro Zentner (1830) 6,75 Mark, eine gute, junge, tragende Milchkuh damals aber 40–80 Mark. Ein Sechswochenferkel wurde 1830 auf 2–6 Mark bewertet.

Die Grönlandfahrer betrieben Robbenschlag oder Walfang, oft beides auf der gleichen Fahrt. Über den Vorgang des Walfangs kann man in vielen Büchern nachlesen, weniger über den Robbenschlag. Dieser mußte als regelrechtes Jagden ausgeübt werden, und zwar auf dem Eise. Der Robbenschlag war eine überaus gefährliche Jagdart, weil sich ältere Tiere oft zur Wehr setzten. Vor allem aber war es eine grausame Jagdart. Man schlug den auf dem Eise so gut wie wehrlosen Tieren mit einer Keule, die am Ende mit Eisen und Blei ausgelegt war, kurzerhand die Schädeldecke ein, ohne Rücksicht darauf, ob jung oder alt, tragend oder säugend. Oft trat der Tod erst nach Stunden ein. Den getöteten („geschlagenen“) Tieren wurde das Fell dann mit der Speckschicht zusammen vom Körper gelöst. An Bord wurden diese Teile dann, nachdem man sie eingesalzen hatte, verstaut. Diese Art der Robbenjagd ist heute gottlob seit langem in allen Kulturstaaten verboten. Man kann sich aber ausmalen, wie sehr dieser maßlose Raubbau unter den Robbenbeständen aufräumen mußte. Aber darüber erzählt ein anderes Kapitel diese Aufsatzes.

Sehr interessant ist es nun zu lesen, was alles zur Ausrüstung einer solchen Fahrt ins Eismeer gebraucht wurde. Im Januar oder Februar begaben sich die Anwerber – das waren in vielen Fällen die Kommandeure selbst – in die größeren Dörfer, um eine Art Vormusterung an Ort und Stelle vorzunehmen. In den Wesermarschen und in den Deichdörfern des Werderlandes meldete man sich im Hause des Kommandeurs. Die „Musterung“ selbst fand in Bremen statt.

Ein solcher Kommandeur war ein einflußreicher Mann. Die Führer solcher Fahrten, die Kapitäne und Kommandeure, wohnten meistens in der Bremer Schweiz, in der Dunge oder im Werderland. Berühmte Kommandeurfamilien, deren Wort in Fachkreisen etwas galt, waren die *Hagens* in Niederbüren, die *Haakes* in Mittelbüren, die *Haeslops* in Grambke, die *Segelkens* in Lesumbrok, die *Wurthmanns* im Werderland, die *Hashagens* in Dunge und Lesum, die *Lürssens* in Hasenbüren und die *Wischhusens* im Werderland. Unter diesen Männern, aus denen ganze Geschlechter von Kommandeuren stammen, führen unsere Männer aus den Wesermarschen. Die Schiffe selbst trugen oft sehr bezeichnende Namen, wie Walfisch, Harpunier, Morgenstern, Siebenstern, Bloomenpott, Eintracht, Geduld, Fortuna, Friede, Mercurius, de drie Gebröders u. a. m.

Mitunter rückte auch einer aus dem Mannschaftsstande zum Kommandeur auf. Dafür ein Beispiel aus der Wesermarsch. In Kirchhammelwarden steht ein Grabstein, der folgende Inschrift hat: „Es wurde *Ido Addickes* auf seine vielfältig getane Seereisen den 15. September 1767 zum Commandier



auf das holländische Fleitschiff „De jonge Arnoldis von Amsterdam“ nach der Straße Davis erwählt, worin er Gottes Segen reichlich empfangen.“ Man hört aus dieser Inschrift heraus, wie stolz die Angehörigen, die den Ido Addicks in Kirchhammelwarden zu Grabe trugen, auf dieses Mitglied ihrer Familie gewesen sind.

Bei der Anwerbung wurde eine Musterrolle aufgestellt. Sie enthielt einen genau formulierten Vertrag und eine Liste der gesamten Besatzung. In den Eismeerländern braucht der Körper viel Fett. Das möge man bedenken, wenn man die folgenden Speisezettel und die für die übrigen Mahlzeiten bestimmten Rationen erfährt. Er stammt vom Schiffe „Hudson“, das 1870 als einer der letzten Waler ins Eismeer hinausfuhr. Montags gab es geschälte Erbsen und gesalzenes Ochsenfleisch, am Dienstag zur Abwechslung gelbe Erbsen mit Speck. Man muß Abwechslung in den Speisezettel bringen, deshalb waren für den Mittwoch grüne Erbsen mit Speck vorgesehen. Donnerstag wurde die Farbe abermals gewechselt, denn dann gab es graue Erbsen mit Speck. Freitag aber waren die Erbsentage zuende, dann kam Sauerkraut mit gesalzenem Schweinefleisch auf den Tisch. Sonnabends endlich gab es weiße Bohnen mit Speck und als Nachtisch Sackkuchen, d. h. Pudding. Sonntag begannen die Erbsentage dann wieder mit grauen Erbsen und Ochsenfleisch.

Nach Moritz Lindemann, der schon im vorigen Jahrhundert ein beachtliches Werk über die Grönlandfahrt schrieb, mußten sich die Mannschaften die übrigen drei Mahlzeiten am Tage aus folgenden Wochenrationen zusammensetzen (1830): 1 Pfund Salzfleisch, 1 Pfund geräucherten, eineinhalb Pfund gesalzenen Speck, 1 Pfund Butter und sechs Pfund Brot. Jeder Teilnehmer hatte sich vor der Abreise schriftlich zu verpflichten, mit diesen Rationen zufrieden zu sein.

Im April fuhren die Grönlandfahrer von der Niederweser ab und kamen etwa von Mitte Juli bis Mitte August zurück, so daß man noch bei der Ernte auf eigenem Hof helfen konnte, oder sich für die Erntezeit noch als Arbeitskraft bei den Bauern verdingen konnte. Da man bis 1860 so gut wie nur auf Seglern fuhr, hing vieles vom Wind und Wetter ab. Bei günstigen Witterungsverhältnissen konnte man schon nach zehn Tagen in den Fanggewässern sein, mitunter brauchte man aber auch vier Wochen, wenn man Pech hatte.

Uns sind auch Verzeichnisse überliefert, aus denen hervorgeht, was alles zur Ausrüstung eines solchen mit 42 Mann besetzten Walers gehörte. Möge eines davon hier Platz finden (nach Hägermann): 18 Fässer Hartbrot, 18 Fässer weißes Brot, 7 Faß kleine Zwieback, 1 Faß Mehl, 1 Faß Butter, 20 Sack Grütze, 20 Sack graue Erbsen, 18 Sack weiße Erbsen, 9 Tonnen Fleisch, 700 süße Milchkäse, 600 Pfund Edamer Käse, 600 Pfund Speck, 1000 Pfund Stockfisch, 30 Faß Dünnbier für die Besatzung, 7 halbe Fässer Bier für die

Offiziere. An Feiertagen und nach gutem Jagderfolg bekam die Mannschaft auch etwas davon, ferner 100 Liter Wein, 17 Liter Wacholderbranntwein für das Volk, dazu noch ein halber Ohm Essig, 100 Pfund Sirup, 25 Pfund Kerzen, ferner noch Rosinen, Feigen, Zwetschen und Gewürze.

Mitunter verirrten sich auch Wale, Tümmeler oder Robben an die Nordseeküste oder gar in die Wesermündung. Dafür einige interessante Beispiele! Am 8. Mai 1669 strandete ein sogenannter Zwergwal am Schönebecker Sand bei Vegesack und zwar ganz in der Nähe des Zusammenflusses von Lesum und Weser. Das Skelett war noch lange im Überseemuseum zu Bremen zu sehen. Über die Strandung dieses Meeresriesen haben wir in der Bremer Chronik von Post einen Bericht. Ein Gemälde im Bremer Rathaussaal zeigt dieses riesige Tier, das damals von vielen Tausenden von Menschen von weit und breit besichtigt wurde. Hören wir einen Abschnitt darüber im Wortlaut der Chronik: „Am 8. Mai 1669 ist bei Vegesack geworfen ein allmächtiger Fisch, ein Walfisch. Im Lesumer Strom ist von den einwohnenden Leuten im Lesumer Brok ein Geräusch und darauf ein großer Fisch befunden, so den Schwanz hingestreckt, hat ein Bauerknecht darauf mit Hagel Feuer geben, darüber der Fisch sich heftig erregt und bei abfallendem Wasser auf einen Sand hinter Hemeling Vorwerk geraten, davon er zwar versucht sich abzuwälzen, ist aber von einem Bauern aus einem Feuerrohr mit vier Kugeln durchschossen worden, darauf er nach dem Berichte der Bewohner an der Lesum das Wasser so hoch in die Luft gespritzt hat wie die Bäume vom Ufer. Darauf er gestorben. Als dieser große Fisch nach Vegesack gebracht auf Befehl des Goggrafen, ist er daselbst von vielen Personen besichtigt. Am 9. Mai ist derselbe nach Bremen geführt und im Prahmen von vielen beschauet. Am 10. Mai aber ist er an Land geschleppt und auf der Schweineweide zerschnitten und daselbst zu Tran verbrannt. Der Maler Franz Wulfhagen hat ihn auf Geheiß des Rates zu immerwährendem Andenken abbilden müssen.“

Ein zweites Beispiel! „Im Anfang Dezember 1723 hat sich bei einem Sturmwind eine unerhörte Sache begeben, daß nämlich unterschiedliche der größten Walfische, eigentlich Cajelot-Fische genannt, sich zwischen der Elbe und der Weser haben sehen lassen, in der Zahl als gezählt 18 Stück, welche Ungeheuer die Einwohner des Strandes anfangs in Schrecken gesetzt, und sind gegen die Elbe zurückgeschwommen, auch bis an die Insel „das neue Werk“ genannt (Neuwerk) gekommen. Da aber die Flut weggegangen, sind 13 derselben wieder seewärts gekehrt. Fünf aber haben von den Sandbänken nicht mehr fortkönnen, welche ein entsetzlich Brüllen und Geheul gemacht und sich untereinander schrecklich geworfen und geschlagen. Wie die Flut gekommen, sind noch drei derselben halbtot in See getrieben. An die beiden übrigen haben sich die am Strande und auf dem Land herumwohnenden gewagt. Der größte dieser beiden ist 95 Schuh lang gewesen (= etwa 25 Meter). Der Speck davon wog 36 400 (l) Pfund.“

Zwischen 1670 und 1710, also in den Jahren der höchsten Blüte des Walfangs liefen jedes Jahr rund 450 Walfangschiffe von Ems, Weser und Elbe ins Nordmeer. Sie erbeuteten nach vorsichtiger Schätzung in diesen vier Jahrzehnten rund 10 000 Wale.

1670 brachte der Barbier und Feldscher **Martens** des Hamburger Walers „Jonas im Walfisch“ die erste Sammlung arktischer Pflanzen nach Deutschland, auch gab er prächtige Schilderungen der nordischen Pflanzenwelt, die sich später als absolut einwandfrei erwiesen. Am 30. Mai 1691 wurde bei Brake an der Weser ein zehn Meter langer Wal harpuniert. 1720 strandete wieder bei Stade in der Elbe ein 18 Meter langer Wal. Am gleichen sturmreichen Tage wurden auch in der Elbe mehrere Pottwale beobachtet. 1736 verirrte sich ein Tümmler bis in die Wümme bei Blockland, wo ihn das Schicksal erlitt. Tümmler sind zu den Zahnwalen zu rechnende Säuger aus der Familie der Delphine. Sie sind in fast allen Weltmeeren anzutreffen. 1830 strandete ein zehn Meter langer Wal wieder bei Hooksiel im Jeverlande. – 1836 wurde gar bei Drielake in Oldenburg ein drei Meter langer Tümmler erlegt, der sich bei Hochwasser die Hunte hinauf verirrt hatte. 1849 strandete wieder ein Wal bei Helgoland; seine Länge betrug 25 Meter. 1880 erlegte man in der Weser bei der Börsenbrücke einen drei Meter langen Tümmler. 1932 fing der Bergungsdampfer Sievers in der Unterelbe unweit Cuxhavens einen 12 000 Pfund schweren Finnwal. 1944 strandete dann noch einmal ein 7 Meter langer Zahnwal bei Utlandshörn in Ostfriesland.

1750 schrieb der Inselpfarrer von Borkum in sein Kirchenbuch, daß die Insel zur Zeit von Männern fast leer sei, da sie fast alle auf den gewinnbringenden Walfang gefahren seien. 1757 fuhr das letzte Stadt-Emders Schiff zum Walfang hinaus. 1768 aber rüstete Friedrich der Große dort noch einmal wieder Walfänger aus.

Eine tollkühne Tat vollbrachte 1787 der Schiffszimmermann **Rasche** zu Vegesack, der wahrscheinlich ein wohlhabender Mann gewesen sein muß, denn er ließ sein 120 Last großes Schiff „Georg III“ unter Churhannoverscher Flagge auf eigenes Risiko auf Walfang und Robbensschlag ins Eismeer auslaufen. Diese vielen Notizen über gestrandete Wale und Tümmler sind dem Büchlein „Naturkundliche Chronik Nordwestdeutschlands“ von Dr. F. Hamm entnommen.

Und nun etwas besonders Interessantes, das alle Einwohner unserer Niederwesergebiete besonders angeht! 1801 verdingte sich eine Anzahl von Wanderarbeitern aus Wiedensahl, dem Geburtsort des unsterblichen Maler-Dichters Wilhelm Busch, als sogenannte **Hollandgänger** auf holländischen Schiffen zum Wal- und Heringsfang. Nach und nach schlossen sich die Einwohner anderer Orte des Schaumburg-Lipper-Landes an. Das wäre nun nichts Besonderes. Als die Grönlandfahrt nun aber zuendeging, gingen die vielen Seeleute aus den Kreisen Stadthagen, Minden, Nienburg, Bückeberg

und der Grafschaft Schaumburg auf die Heringslogger über. Das hat sich länger als 150 Jahre so gehalten. So ist es also gekommen, daß heute viele Männer, die seit langen Jahren auf unseren Heringsloggern anmustern, nicht aus dem Niederwesergebiet stammen – was doch zu erwarten wäre – sondern in den reizvollen Dörfern zu Hause sind, deren „Herz“ das Steinhuder Meer bildet.

1871 ist dann das letzte deutsche Walfangschiff alten Stils nach dem Eismeer ausgelaufen. 65 Jahre hindurch war Deutschland dann nicht mehr am Walfang beteiligt. Die erste deutsche neuzeitliche Walfang-Expedition auf dem Mutterschiff „Jan Wellem“ lief dann unter Kapitän Otto Kraul 1936 ins Südpolarmeer aus und zwar mit sechs neuen Fangdampfern „Treff I bis Treff VI“.

Dieser Aufsatz soll jedoch nur den Walfang alten Stils behandeln. „Kein guter Boots- und Steuermann ohn Beten und Singen fahren kann“. So gingen auch z.B. die Grönlandfahrer aus Altenesch gemeinsam in die Kirche, wo sie der Pfarrer in einem gemeinsamen Gottesdienst für die große Fahrt entließ. Während ihrer Abwesenheit wurden sie auch in die Fürbitte aufgenommen. Nach der Rückkehr dankten sie dann dem Pfarrer mit einem Geldgeschenk für die Kirchenkasse.

Der Beruf des Grönlandfahrers war ein ungeheuer gefahrvoller. Mit dem Jagen und Fangen allein war es ja nicht getan. Waren die Robben an Bord gebracht und sichergestellt, dann begann die Arbeit der Speckschneider. Die Speckschicht wurde abgeschält, in kleine Streifen zerschnitten und in Tonnen verpackt. Auf der Heimfahrt „vertrante“ er dann schon. Diese Arbeiten hatte der Küper zu überwachen und zu leiten. Die Felle wurden aufgerollt und in der Heimat vielfältig verwendet. War man auf seine Kosten gekommen und hatte man günstiges Wetter, so herrschte auf der Heimfahrt Hochstimmung.

In der Heimat wartete man inzwischen mit Sehnsucht und auch mit Bangen auf die Rückkehr der Väter und Söhne, denn während der ganzen Zeit hatte man mit den Grönlandfahrern keinerlei briefliche Verbindung. Wenn das Wetter günstig war und man Jagdglück hatte, konnte man schon Mitte August wieder zu Hause sein. Sobald die Schiffe sich dann der Unterweser näherten und sie von den Uferanliegern erkannt waren, ritt ein Bote aus irgendeinem Niederweserort nach Elsfleth, Brake, Vegesack, Lemwerder, Deichhausen, Altenesch, Niederbüren, Mittelsbüren, Dunge und Lesum, um die Ankunft zu verkünden. Der Ruf „De Grollanners sünd wöller dar“ hatte Zauberkraft. Bald trafen sie dann auch ein. Dann kam Leben in unsere Deichdörfer, denn die Grolanners brachten Geld mit. Der Kaufmann bekam sein gestundetes Geld. Die Wirte hatten ein gutes Geschäft. Nur ein Beispiel! Um 1868 bekam ein Speckschneider, der Anteil an der Beute hatte, in fünf Monaten 300 – 400 Taler. Zum Vergleich sei gesagt, daß ein Großknecht auf der Geest

damals einen jährlichen Barlohn von 90–200 Mark hatte, der Gesamtlohn betrug damals auf der Geest etwa 100–160 Mark, in der Marsch 140 bis 240 Mark.

Aber nicht alle Grönlandfahrer kamen zurück! Welch ein Trauern gab es dann am Deich, wenn der Vater oder Sohn im Eismeer geblieben war!

Die Kirchenbücher zu *Altenesch* reden eine erschütternde Sprache. Von 1820 bis 1825, also in fünf Jahren, blieben allein aus dieser Zwergengemeinde, die nur von Ochtum bis Altenesch reichte, 59 Männer auf See, darunter 29 Ehemänner. Die Angehörigen fielen fast alle der Armenkasse zur Last. Der Pfarrer und Chronist *Steinfeld* in Altenesch, der dort von 1806 bis 1846 überaus segensreich wirkte, schrieb damals: „Je mehr der Bremer Handel sich nach Amerika und dem ungesunden Westindien wendet, je mehr man selbst im Winter den Stürmen trotzt, je früher sich die Grönlandfahrer zum Robbenschlage in die Eisfelder des Nordens wagen, desto größer wird der Verlust an Seefahrenden sein.“ Als nun jedes Jahr ein Dutzend Männer nicht zurückkehrte, gründete dieser prächtige Seelsorger eine Seefahrerwitwen- und Waisenkasse, denn die Armenkasse konnte die Gelder einfach nicht mehr aufbringen. Trotzdem meldeten sich Jahr für Jahr mehrere Jahrhunderte hindurch immer wieder Männer in großer Zahl für die Arktisfischerei. Es war eben ein zu einträglicher Beruf. Erstaunlich ist die große Beteiligung aus dem Gebiet der Delmenhorster Geest. Die *Ganderkeseeer Kirchenbücher* weisen in 175 Jahren den Tod von 343 Seeleuten aus. Noch 1888 holten 126 alte Seefahrer in der Pastorei zu Ganderkesee ihre Pension ab. Eine der traurigen Nachrichten im Ganderkeseeer Kirchenbuch soll hier wiedergegeben sein. Sie lautet: „Jetzt aufgeführte fünf Personen sind auf der Reise nach der Davis-Straße den 6. März 1777 des Nachts um 12 Uhr bei einem entstandenen heftigen Sturmwinde an eine Steinklippe bei der Insel Hittland geworfen und ist von der ganzen Walfang-Besatzung des Schiffes 43 an der Zahl gewesen, nur der Bootsmann gerettet. Von den Verunglückten sollen 38 wiedergefunden und auf der Insel Hittland begraben sein.“

Dieses Jahr 1777 muß ein grausiges Sturm- und Schreckensjahr gewesen sein, denn viele Chroniken von Texel bis Sylt berichten von Sturm- und Flutschäden schlimmster Art. Sie forderten Opfer über Opfer. Nach genauen Ermittlungen wurden damals allein aus dem oldenburgisch-ostfriesischen Gebiet 450 Grönlandfahrer schiffbrüchig, von denen dreihundert ertranken.

In diesem Zusammenhange soll ein merkwürdiges Ereignis, das damals großes Aufsehen erregte, erzählt werden. Am 12. Juli 1778, einem Sonntag, spazierten an den Grachten in Amsterdam drei Männer in seltsamer Tracht auf und ab. Sie trugen grobe Kleidung und waren ganz in grönländischer Tracht, so daß sie Verwunderung erregten. Ein Holländer fragte sie nach dem Wohin und Woher. Dabei erfuhr er, daß es keine Grönländer waren,



sondern drei deutsche Matrosen aus der Wesermarsch, nämlich die beiden Altenescher Harm Henrich Kröger und Sohn und Carsten Kühlken aus Lesum. (Die Familie Kühlken lebt heute noch in der Bremer Schweiz). Der Holländer lud die drei Männer dann in seine Wohnung ein und erfuhr nun, daß es Schiffbrüchige von einem Waler waren, die nach einer geradezu unerhört abenteuerlichen und entbehrungsreichen Fahrt auf vielen Umwegen doch noch nach Holland gelangt waren und von dort in die Heimat zurückkehren wollten. Der Holländer schrieb den Bericht mit und gab darüber ein 110 Seiten starkes Büchlein heraus. Es trug den Titel: „Historisch wahre Nachricht von dem Elend und Drangsal des im Jahre 1777 auf dem Walfischfang nach Grönland abgefahrenen verunglückten Schiffes Wilhelmina unter dem Kommandeure Jacob Henrich Broertjes. Aus dem Holländischen Tagebuche und mündlicher Erzählung der drei Matrosen Harm Henrich Kröger, Harm Henrich Kröger des Sohnes, beide von Oldenesch im Delmenhorstischen und Kasten Kühlke aus Lesum eine Meile von Bremen übersetzt. Bremen bei Georg Ludwig Förster, 1779.“ Dieser 110 Seiten lange Bericht ist wohl das Erschütterndste, was über den Walfang der älteren Zeit bis auf unsere Tage gekommen ist. Er ist überaus realistisch und anschaulich geschrieben. In den Generalstaaten aber erregte er großes Aufsehen.

Viele Unternehmen aber hatten trotz aller Rückschläge ein maßloses Glück mit dem Walfang und Robbenschlag. Dafür legt ein beredtes Zeugnis das große Werk der Schriftstellerin Wanda Oesau in Glückstadt ab, die eine umfassende Arbeit über „Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt“ geschrieben hat.

Bis jetzt war immer nur die Rede von dem Schicksal, Leben und Treiben der Mannschaften. Der folgende Teil soll nun einmal zeigen, wie sich Oldenburger Landsleute als Unternehmer in die Grönlandfahrt einspannten.

Die ersten schüchternen Versuche machte Hooksiel. Das Schiff der dortigen Compagnie, „Adelheid“ mit Namen, blieb aber schon auf der zweiten Fangfahrt bei der Insel „Jan Mayen“ hoffnungslos im Eise stecken.

1823 begann Brake ein eigenes Unternehmen aufzuziehen, hatte damit aber kein Glück. Mit mehr Erfolg und Energie ging das kleine Elsflëth zu Werke. Dort entstand schon 1841 die Elsflëther Compagnie, die ein Aktienkapital von 12 000 Talern aufzuweisen hatte. Das glückhafte Beginnen der Elsflëther ließ dann die Stedinger aufhorchen. Dort entstand nämlich im Jahre 1842 die „Stedinger Compagnie, Aktiengesellschaft zur Ausrüstung eines Schiffes auf den Robbenschlag und zu zwischenlaufenden Frachtfahrten mit dem Sitz in Berne“.

Es gibt in der Wirtschaftsgeschichte der Wesermarsch der älteren Zeit wohl kaum ein interessanteres Kapitel als den Werdegang, den Aufstieg und den Niedergang dieses kühnen Berner Unternehmens. Wenn man die vielen

Jahresberichte und Akten der „Stedinger Compagnie“ (Nieders. Staatsarchiv zu Oldenburg) durchblättert und ausgewertet, dann weiß man nicht, worüber man sich mehr wundern und freuen soll, ob über den Weitblick der Gründer, das Vertrauen, das die Aktionäre der Leitung entgegenbrachten, den steilen Aufstieg im ersten Jahrzehnt des Bestehens oder über die Einmütigkeit, mit der man zwanzig Jahre nach der Gründung die Auflösung beschloß.

Am 21. Oktober 1842 um 16 Uhr rollten in Berne vor „Jakobs Gasthaus“ allerlei Bauernkutschen vor. Der in der ganzen oldenburgischen Wesermarsch hochangesehene Kaufmann F. C. von Buttell, Besitzer einer großen Sägemühle in Dreisielen bei Berne, hatte viele angesehene und finanzkräftige Einwohner des Stedingerlandes eingeladen, um die Gründung der genannten Gesellschaft vorzubereiten. Er fand mit seinem Plan solchen Anklang, daß noch am gleichen Tage eine zweite Versammlung anberaumt wurde, in der die Gründung der „Stedinger Compagnie“ sofort vorgenommen wurde. Man nannte sie nach dem Elsflether Vorbild anfangs „Berner Compagnie“. Als man die Listen der Aktionäre dann aber durchschaute, die schon am ersten Tage dabei waren, entschied man sich für den Namen „Stedinger Compagnie“.

Die Namen der ersten Mitglieder sollen hier genannt sein, da ihre Nachfahren noch heute in den Wesermarschen wohnen und im öffentlichen Leben eine Rolle spielen. Es waren: Kaufmann F. C. von Buttell in Dreisielen; Schiffskapitän Joh. Braue, Bettingbühren; Kaufmann Johann Heinrich Steenzen, Weserdeich; Hausmann Ch. H. Bulling zu Schlüte; Kirchspielsvogt D. Thöle, Bardewisch; Okonom Fr. G. Rowehl, Sannau; Handelsgehilfe W. D. Tergau, Dreisielen; Amtsassessor Lehmann, Berne; Amtseinnehmer Hoffmann; Amtschreiber Heineken; Rechnungssteller Addicks; Steuereinnehmer Pundt, Warfleth; Okonom H. Sparke zu Huntebrück; Gastwirt Denker zu Huntebrück; Okonom Gerdes zu Glüsing; Rechnungssteller Meyer zu Berne; Kaufmann Engels zu Berne; Steuereinnehmer Giese zu Hammelwarden; Rechnungsführer Kanzelmeyer zu Elsfleth; Kaufleute Pieper und Wessels (Firma) in Elsfleth; B. Diekmann in Warfleth; Firma Borgstede & Becker; Kaufmann H. O. Woebcken zu Esenshammersiel; Okonom Ernst Stegens zu Schlüterburg und dessen Schwiegersohn Okonom Bauer zu Kampe; Frau Ww. Bauer, daselbst; J. Ordemann, Landwirt zu Schlüte; und Kaufleute (Firma) Künne & Müller zu Brake.

In einer zweiten Versammlung am ersten Weihnachtstage konnte der unermüdlich tätige, weitblickende Kaufmann F. C. von Buttell schon die Statuten vorlegen, die geradezu mustergültig abgefaßt waren. 8–10 000 Rt in Gold mußten durch Aktien zu je 100 Rt aufgebracht werden. Drei Direktoren wurden mit der Leitung der Aktiengesellschaft beauftragt. Ihnen zur Seite stand ein sechsköpfiger Ausschuß. Über den Beitritt eines Aktionärs freuten sich alle besonders. Das war der Landesherr, Großherzog Paul Friedrich August (1829–1853). Er beteiligte sich mit zehn Aktien, ließ

der Gesellschaft aber Folgendes mitteilen: „Obige Einzahlung ist indes nur unter der Bedingung geschehen, daß es der Großherzoglichen Regierung vorbehalten bleibt, ihre Interessen bei der Stedinger Compagnie durch irgendeinen Bevollmächtigten, er sei Mitglied der Gesellschaft oder nicht, wahrnehmen zu lassen.“ Daß ein Nichtmitglied Beauftragter des Großherzogs sein sollte, war den Aktionären nun keineswegs recht. Man zog sich dann aber auf wahrhaft salomonisch geschickte Art aus der Affäre, indem man folgende Anlage in die Statuten aufnahm: „Die Compagnie wünscht, daß die Vollmacht zur Wahrnehmung großherzoglicher Interessen hinsichtlich der zehn Aktien in die Hände des Berner Amtmannes *A m a n n* übertragen wird, mit der Bitte jedoch, daß nicht die amtliche Autorität, sondern einzig und allein die moralische Persönlichkeit desselben dabei in Anspruch genommen werden mag.“

F. C. von Buttell ging nun mit Feuereifer ans Werk. Als Aufgaben waren ihm zugewiesen der Ankauf eines Schiffes, die Ausrüstung und Bemannung desselben zum Robbenschlag als auch zu zwischenlaufenden Fahrten, An- und Einkauf alles Nötigen, Abschluß der Versicherung. Kurzum von Buttell war „das Mädchen für alles“.

Bald war die Galliot „*Pauline*“, 67 Schiffsladungen groß, Baujahr 1838, angekauft. Sie wurde für den Robbenschlag umgebaut. Am 6. 2. 1843 hieß es: „Die Ausrüstung des Schiffes ist im Wesentlichen vollendet, so daß das Schiff unter entsprechenden Umständen in der ersten Hälfte des Monats März in See gehen kann.“

Am 5. März 1843 war dann der große Tag gekommen. Mit einer aus 32 Leuten bestehenden Besatzung fuhr die „*Pauline*“, der erste Stedinger Robbenfänger, von Brake aus unter dem Commandeur *S t a m e r* ab.

Am Robbenfang hatte schon mancher viel Geld verdient. Das Aktienkapital der Stedinger Compagnie betrug zur Zeit der Abfahrt der „*Pauline*“ ganze 9000 Rthl. Man kann sich ausmalen, mit welcher Spannung man auf die Rückkehr der Schiffe und die Bekanntgabe der Fangergebnisse wartete. Sie waren nicht berückend: 2225 Robben, aus denen man rund 32,5 Tonnen (Gewichtstonnen) Tran gewann; Erlös aus Tran 5807 Taler, aus Fellen 404 Rt Überschuß 1687 Rt; Dividende immerhin 5 %.

Hatte man mehr erwartet? Wir dürfen es wohl aus dem Jahresbericht herauslesen, denn der kluge von Buttell schrieb 1843: „Zur Befriedigung mäßiger Erwartungen bedarf es keineswegs so außerordentlicher Begünstigungen des Glücks als mancher Zweifler sie für notwendig zu halten scheint. Ein mäßiges Resultat ist dazu schon hinreichend – und wenn einzelne Jahre auch dieses nicht erreichen sollten, so müssen wir uns vertrauend der Hoffnung hingeben, daß diese dann durch andere segensreichere wieder reichlich werden überwogen werden.“



Inzwischen war auch schon eine *Tranbrennerei* angelegt worden. Anfangs konnte man sich nicht über den Standort einigen. Da bot das Mitglied J. H. Ordemann seine am Schlüter Deich belegene Köterei und ein danebenstehendes Packhaus zum Verkauf an. Sofort packte von Buttell zu; sein Vorschlag, die an der Hunte gelegene Besitzung mit allem Drum und Dran zu kaufen, fand einmütige Zustimmung, zumal man an dieser Stelle außerhalb des Deiches einen ausgezeichneten Löschplatz anlegen konnte.

1843 wurde dann ein zweites Schiff angekauft. Es war die 1834 gebaute Bremer Bark „Julius & Eduard“, 168 Schiffslasten groß. Inzwischen hatte von Buttell die weiterblickenden unter den Aktionären in einen neuen Plan eingeweiht, der ihm von Anfang an vorgeschwebt hatte: Die Stedinger Compagnie sollte fortan neben dem Robbenschlag auch Walfang betreiben. „Geht das eine nicht, so bietet das andere vielleicht einen Ausgleich.“ Das Kapital wurde auf 275 Aktien zu 27 500 Mark erhöht.

Der Planung folgte bald die Ausführung. So hatte Berne jetzt eine „Compagnie für Robbenschlag und Walfang“. Das neu angekaufte Schiff wechselte nicht nur den Besitzer, sondern auch den Namen. Man nannte es dem Landesherren zu Ehren „August“. Der Großherzog war aber erst nach mehrmaliger Bitte zu bewegen, seine Zustimmung zum Walfang zu geben.

Der 24. März 1844 war dann wieder ein stolzer Tag. In den frühen Morgenstunden fuhr die Bark „August“ mit einer Besatzung von 50 Mann von Brake aus weserabwärts mit dem Eismeer als Ziel. Die „Pauline“ war schon zwölf Tage vorher ausgelaufen. Die Heimkehr brachte wieder eine große Enttäuschung. Die „August“ brachte nur einen winzigen Wal und 300 Robben mit und die „Pauline“ knapp 1000 Robben. So gab es einen Verlust von 1652 Talern.

Das folgende Jahr machte vieles wieder gut, denn im Jahre 1845 lautete das Fangergebnis: Drei Wale, 3743 Robben und ein Eisbär. 79 Tonnen Tran konnten gewonnen werden, die allein 12 890 Taler einbrachten. Dazu konnten aus dem Erlös für die Felle noch 1545 Taler und aus dem Verkauf von Barten noch 2411 Taler gewonnen werden. (Barten sind gefranzte Hornplatten, die aus den Querfalten des Gaumendaches des Bartenwals hervorgehen. Aus Barten wird das „Fischbein“ gewonnen.) Der Überschuß betrug 4112 Taler. Als dann noch 5% Dividende gezahlt wurden, war die Mißstimmung bei allen Aktionären verflogen. Dem guten Direktor von Buttell mag es 1843 auch schwer genug gefallen sein, die Mitglieder zum Durchhalten zu ermuntern. Aber „Koopmanns Good is Ebbe und Floot“ heißt ein sehr altes bremisches Sprichwort. Und ein anderes „Wagen und winnen, buten und binnen.“ Das Jahr 1845 brachte aber noch etwas Günstiges. Das neue Steuergesetz vom 22. 3. 1845 besagte: „Es sollen die von hiesigen Seeschiffen einzubringenden Narwal-, Seehunds- und Eisbärenfelle, welche bei Gelegenheit des Walfischfangs von ihnen selbst gefangen sind, ebenso wie der eingebrachte

Fischspeck und Walfischbarten nicht allein von der Eingangsabgabe freigelassen werden, sondern dürfen auch auf Passierscheine steuerfrei ins Ausland wieder ausgehen.“ Diese Steuererleichterung wirkte sich vor allem für die nordwestdeutschen Gerbereien sehr vorteilhaft aus.

Wie vorteilhaft das Bestehen der neuen Compagnie aber für das Wirtschaftsleben der engeren Heimat war, geht aus einem Schreiben hervor, das der Amtmann Amann zu Berne, der die Interessen des Großherzogs bei der Compagnie vertrat, an seinen Landesherrn schickte. Es heißt darin: „Der ganze Geldumsatz der Stedinger Compagnie kommt direkt oder indirekt dem Lande zugute, mit vorläufiger Ausnahme nur derjenigen Gelder, welche jetzt aus Mangel an eigener in dieser Unternehmung genügsam bekannter Mannschaft annoch an Fremde gezahlt werden müssen, deren Zahl aber immer kleiner werden wird, indem die hiesige junge Mannschaft nach und nach unterrichtet sein wird, um auf solchen Schiffen nicht bloß zu dienen, sondern dieselben auch führen und kommandieren zu können. Von besonders guten Folgen ist es jetzt schon namentlich, daß die sogenannte unbefahrene Mannschaft aus den Eingesessenen des hiesigen Kirchspiels und der benachbarten Ämter Ganderkesee und Delmenhorst genommen werden kann.“

Ein trostloses Jahr war 1846. Es wurde kein einziger Wal erbeutet. Beide Schiffe brachten zusammen nur rund 3300 Robben heim und sieben Bären. Es konnten nur 35 Tonnen Tran gewonnen werden. Der Verlust betrug rund 4600 Taler. So mußte für jede Aktie eine Einzahlung von 15 Talern ausgeschrieben werden, damit die Schiffe 1847 überhaupt noch einmal wieder hinausfahren konnten. Die Folge war eine grenzenlose Niedergeschlagenheit bei allen Aktionären. Schon beantragten verschiedene die Auflösung der Compagnie. Besonders ärgerlich war es, daß beide Schiffe schon eine beträchtliche Beute gemacht hatten, ein Teil davon im Werte von 5000–6000 Talern ging bei einem Sturm über Bord.

Diesen Vorgang erzählt das Schiffsjournal der Bark „August“ mit folgenden Worten:

„April 8. peilten wir die Insel Jan Mayen in W.N.W. per Kompaß von uns. Distanz 12–14 Seemeilen.

April 9: Leichte Brise aus N.N.O. bei zunehmendem Frost. Gegen Mittag erblickten wir in S.S.W. Distanz 2 Meilen große Scharen junger und alter Robben auf dem Eise, steuerten dann S.W. und hatten gegen Abend das Unglück – nur noch eine Meile von einem ungeheuren Stapel Robben entfernt – einzufrieren – holten trotzdem 60 Stück einzeln liegende junge Robben an Bord.

April 10: Das Schiff eingefroren. Morgens 4 Uhr machten wir mit der ganzen Mannschaft „Fall“. Nachdem die Leute dreimal die Tour nach dem ca. eine Meile entfernten Robbenstapel zu Fuß gemacht hatten, kamen sie gegen 8 Uhr abends an Bord zurück. Der Fang bestand in 500 Robben. – Starker Frost und Windstille.

April 11: Wind und Wetter unverändert; jedoch mehr Dünung, wodurch das Eis stellenweise aufbrach und lose wurde. Morgens und vormittags versuchten wir, wiewohl vergeblich, durch Sägen und Winden in leichteres Bayeis zu kommen. Nachmittags machten wir „Fall“; nach

sechs Stunden kehrten Leute an Bord zurück, weil es ihnen nicht mehr möglich war, nach dem Stapel der Robben zu hinüberzuentern. Viele der Mannschaften waren auf dieser Tour durch das Eis gefallen.

April 12 versuchten wir, unter einem starken Segeldrucke, bei O.S.O. Winde in leichtes Bayeis zu kommen – jedoch wieder vergebens – Mittags wurde das Eis loser, – arbeiteten mit der Hälfte der Mannschaft in ein Wasserbassin hinein, wo wir es „gehen“ hielten, – und ließen die andre Hälfte „Fall“ machen. Wegen des eingetretenen Nebels und des starken „Mahlens“ des Eises war es den Schaluppen jedoch nicht möglich gewesen, zu dem Robbenstapel zu gelangen; sie kehrten erst zu spät mit nur ca. 80 Robben an Bord zurück und waren der großen Gefahr ausgesetzt gewesen, das Schiff nicht wieder zu erreichen.

April 13: Starker, undurchdringlicher Nebel, – hielten es in einem kleinen, von schweren Eismassen umgebenen Wasser gehen; schlugen einige Robben. Wind Ost.

April 14: Nachts schob das Eis zusammen und kamen in Besetzung. Wind N.O. – starker Nebel – sahen einige Robben, – machten „Fall“ und erbeuteten etwa 150 Stück derselben. Von diesem Tage an waren wir bis zum 22. April beständig zwischen großen Eismassen eingeklemmt und trieben so mit dem dort südwestlichen Strome bis zwischen die an der Nordostgrenze vor der Insel Jan Mayen liegenden gefährlichen Klippen. Von dieser unserer kritischen Lage, nahmen wir erst dann Kenntnis, als am 16. April der dichte Nebel auf Augenblicke nur etwas dünner wurde, – wo wir uns in einiger Entfernung von weniger als einer halben Meile von der „sailrock“ in der „great wood bay“ sahen. Während dieser „enterte“ die Mannschaft, trotz der hohen Dünung und des Rollens der großen Eismassen, wovon das Schiff selbst mehrfach beschädigt wurde, einige hundert Robben.

Alle Anstrengungen, die wir machten, um uns aus unserer verzweifelten Lage zu befreien, waren erfolglos; wir sahen uns im Gegenteil täglich mehr durch den bei südöstlichem Winde gerade in jene Bay laufenden Seegang und durch den furchtbaren Druck der 20 bis 30 Fuß dicken Eisstücke dem steilen Felsufer von Jan Mayen-Insel zugedrängt, – und nur das zwischen diesem und dem Schiff zusammengeschobene Eis konnte uns für einige Zeit von einem fast unvermeidlichen Schiffbruch befreien. – Am 21. April endlich wurde es ziemlich hell, der Wind lief westlich, und mit Hilfe der Segel nebst Brat- und Gangspill gelang es uns nach unausgesetzter 30stündiger Arbeit, aus dem Eise in offenes Wasser zu gelangen. Jetzt steuerten wir nordwestlich und nordöstlich, um den früher gesehenen Stapel junger Robben wieder aufzusuchen; allein diese waren während der Zeit, in welcher wir in Besetzung gewesen waren, von den alten Hunden schon verlassen worden, und hatten sich dann nach allen Seiten hin verteilt. Die anfängliche Aussicht, eine volle Ladung Robbenspeck zu erhalten, wurde dadurch bei der Größe des Schiffes und durch den kurzen Zwischenraum, den wir bei der herannahenden Fischzeit nur noch auf dem Robbenfang bleiben konnten, zunichte.

Hätten wir am 9. April nicht das Unglück gehabt, einzufrieren, so würden wir mit dem Schiffe bis in das Centrum des so nahen Robbenstapels gelangt sein, – und anstatt der 500 Robben, die wir am 10. April schlugen, wäre es ein leichtes gewesen, ebenso viele Tausend an Bord zu bringen.“

Soweit der Bericht des Commandeurs, der Heinrich v o n B u t t e l hieß, über die Ursache des geringen Fangergebnisses. Interessant ist es auch, was er über den Walfang im Jahre 1846 zu sagen weiß:

„Die letztjährige Fischerei war deshalb im allgemeinen so schlecht, weil der vorhergegangene Winter so außergewöhnlich gelinde gewesen ist, und daher die Walfische fast überall das zwischen den schweren Eisstücken liegende junge einjährige sehr dünne Eis, um Luft zu holen, leicht durchbrechen und sich unter dasselbe zurückziehen konnten, – anstatt man sie sonst nach auch nur gewöhnlichen starken Wintern an den Rändern der zusammengefrorenen Eisfelder antrifft, wo man sie alsdann leichter auffinden und auch leichter fangen kann, – indem sie dann, wenn sie bei ihrer Verfolgung auch Schutz unter dem Eise suchen, doch nach kurzer Zeit wieder genötigt sind, unter demselben herauszukommen, ohne welches sie unter der von ihnen nicht zu durchbrechenden Eisdecke ersticken würden.“

So setzten die enttäuschten Aktionäre alle Hoffnung auf die Expeditionen des Jahres 1847. – Das Ergebnis war überwältigend: 10 261 Robben, aus denen 165 Tonnen Tran gewonnen wurden; ein Erlös von 23 876 Rt. Die Dividende betrug 45 %! Und das in einem Jahre, als für Tran die niedrigsten Preise seit Bestehen der Compagnie bezahlt wurden. Außerdem waren beide Schiffe so früh zurückgekommen, daß man sie jetzt zum ersten Male seit ihrer Einstellung auch zu „zwischenlaufenden Frachtfahrten“ verwenden konnte, wie es von Anfang an in den Statuten vorgesehen war. Die „Pauline“ konnte noch im gleichen Jahre zwei Reisen nach England durchführen, die einen Reinertrag von 645 Rt erbrachten.

Größeres noch leistete die Bark „August“. Sie diente auch als Auswandererschiff und brachte eine Anzahl europamüder Deutscher nach Quebeck in Canada und kam mit einer Holzladung zurück, in die sich die Reederei und der Kapitän geteilt hatten. So gab es einen Frachtüberschuß von 1938 Rt und einen Gewinnanteil von 645 Rt an der Holzladung und der Überschuß im reichen Jahre 1847 betrug 15 285 Rt. Waren die fetten Jahre angebrochen?

Da kam das unruhige Jahr 1848. Es brachte auch den Aktionären Sorgen. Eine schwere außenpolitische Gefahr zog herauf. Friedrich VII. von Dänemark verlangte die völlige Einverleibung Schleswigs in Dänemark. Es wurde im Zuge der Wirren eine Volkserhebung aller deutschfühlenden Kreise organisiert. Dänische Kriegsschiffe blockierten die deutsche Nordseeküste. Die „Pauline“ war im Februar nach dem Eismeer ausgelaufen. Commandeur und Mannschaft aber hatten nichts von der Blockade erfahren. So näherte sich das Schiff ganz ohne Arg den heimatlichen Gewässern und konnte am 16. Juli noch unbemerkt in die Weser einlaufen. Schlimm erging es dem „August“. Er erfuhr erst unterwegs von der Blockade. Ein Versuch, die Weser unbemerkt zu erreichen, schien dem wackeren Commandeur von Buttell doch zu gewagt. So suchte er im Hafen des Ortes Berwick auf den Shetlandsinseln Schutz. Der achtwöchentliche Zwangsaufenthalt kostete die Reederei 800 Rt. Immerhin waren 7605 Robben und ein Wal erlegt worden. Tran und Felle brachten einen so hohen Überschuß, daß trotz aller Zwischenfälle noch 12,5 % Dividende bezahlt werden konnten. Nach von Buttells Berechnungen fanden in jenem Jahre 1848 mehr als ein volles Drittel von allen Seeleuten vom oldenburgischen Weserufer in der oldenburgischen Grönlandfahrt ihr Auskommen.

Es folgten dann zwei schwere Jahre. Im Frühjahr 1849 mußte man von neuem mit dänischen Feindseligkeiten rechnen, so daß zu befürchten war, daß beide Schiffe der Compagnie als Prise nach Kopenhagen verschleppt würden. Aus diesem Grunde bekamen die beiden Commandeure von ihrem Direktor von Buttell den Befehl, vor ihrer direkten Heimkehr einen schottischen Hafen anzulaufen, um dort je nach den dann bestehenden Verhältnissen weitere Befehle abzuwarten. Was erwartet war, trat ein. So mußte der „August“ die Shetlandsinseln anlaufen. Er mußte dort dann noch vier Wochen vor Anker

gehen, bis die inzwischen angelaufenen Waffenstillstandsverhandlungen zum Abschluß gebracht worden waren. Die „Pauline“ erfuhr auf der Heimfahrt von einem englischen Kapitän, daß die Ems nicht blockiert sei; so setzte sie ihren Kurs auf gut Glück dahin fort und kam auch wohlbehalten dortselbst binnen. Von dort wurde die Jagdbeute dann von der Mannschaft mit Leichtern nach Brake gebracht.

Der „August“ war im Eismeer auf ein verunglücktes englisches Grönlandfahrschiff gestoßen, von dem man sechs Schiffbrüchige übernehmen mußte. Auch wurden eine Anzahl von Gegenständen geborgen, die später in Brake öffentlich versteigert wurden. Der Commandeur setzte sich mit dem englischen Konsul Köppen in Brake in Verbindung. Sie einigten sich folgendermaßen: Die Eigentümer des verunglückten Schiffes bekamen ein Drittel des Erlöses. Die übrigen Zweidrittel flossen zu gleichen Teilen in die Kasse der Mannschaft des „August“ und der Reederei.

1849 legte der bewährte Kapitän Heinrich von Buttel das Kommando des Schiffes „August“ nieder, um auf ein Handelsschiff überzugehen. Sein Nachfolger wurde ein erprobter Braker: der Commandeur W. J. Gerd aus Klippkane, der bisher auf dem Braker Grönlandfahrschiff „Azaria“ Dienst getan hatte, das damals außer Dienst gestellt wurde.

1850 war wieder ein schlimmes Jahr, denn der „August“ wurde 14 Tage hindurch – fast hoffnungslos – vom Eise eingeschlossen. Als man endlich freikam und mit dem Fang beginnen wollte, brachen auf dem Schiff die Blattern aus. Bald lagen 25 Mann arbeitsunfähig in den Kojen. Auch kam es dann noch zu einem häßlichen Streit zwischen den Stedinger und Bremer Grönlandfahrern. Beide erhoben Anspruch auf einen erlegten Wal. Im allgemeinen war es üblich, daß die Mannschaften ihr Anrecht auf einen harpunierten Wal kundmachten, indem sie eine Fahne in seinen Rücken steckten. Hier war der Streit aber schon ausgebrochen, bevor der Wal eine Fahne trug. Ein späterer Prozeß entschied dann zugunsten der Stedinger Compagnie.

1851 war wieder ein Glücksjahr, denn es gab wieder 25 % Dividende. 1852 brachte die „Pauline“ noch 750 sogenannte „Klappmützen“ (*Phoca cristata*) als Beute heim. Diese Robbenart liefert dreimal so viel Tran wie die gewöhnliche Robbe.

Im Jahr 1853 gab es innerhalb der Compagnie eine Vertrauenskrise, die alle Beteiligten schwer bedrückte. Der unermüdlich tätige von Buttel führte nämlich eine Neuerung ein, die ihm als Streben nach Gewinn ausgelegt wurde. Damals waren die Tranpreise sehr stark gestiegen. Dazu waren die Fangergebnisse so groß, daß 65 % (!) Dividende gezahlt werden konnte. In jenen Jahren hatte man nun allerlei Mittel und Wege zur besseren Verwertung der Felle gefunden. Nun gab es damals in Bremen aber nur einen einzigen Fellmakler. Dieser hatte schon seit Jahren noch vor Einlaufen der Schiffe die Felle fest gekauft. Er verdiente dann daran ein sehr großes Stück Geld.

1853 nun verkaufte ihm der auch kaufmännisch sehr gewandte Geschäftsführer von Buttell nur die mit dem „August“ hereinkommenden Felle. Die von der „Pauline“ heimgebrachten aber setzte er zu dem gleichen Preise ab, den der Bremer Makler bot, und zwar für eigene Rechnung. Das sah nach Gewinnsucht aus, war es aber keineswegs, denn das ganze Manöver hatte nur den einzigen Zweck, sich von dem allgewaltigen Bremer Makler unabhängig zu machen. Anfangs verkaufte von Buttell die Felle also auf eigene Faust bald hier- und bald dorthin. Als sich dieses Verfahren gut eingespielt hatte, verzichtete er darauf, es auf eigene Faust weiterzumachen. Er übertrug das Geschäft wieder dem Sechsmännerausschuß der Compagnie. Dieser aber wieder nahm das nur unter der Bedingung an, daß von Buttell die Hälfte des Mehrertrages als Vergütung gezahlt würde.

Nun aber traten die Widersacher auf den Plan. In den „Oldenburgischen Anzeigen“ und in der „Weserzeitung“ wurde von Buttell schwer angegriffen. Daraufhin beantragte er beim Großherzog, der ja auch Aktionär war, eine gerichtliche Untersuchung des Falles. Das Ergebnis war, daß von Buttell bald vollständig rehabilitiert wurde.

1855 war der Höhepunkt erreicht. Den fünf fetten Jahren folgten nun fünf magere. Es ging jetzt mit Riesenschritten in Wellenform bergab. Der „August“ war inzwischen 21, die „Pauline“ 17 Jahre alt geworden. Sie hatten im wahrsten Sinne des Wortes manchen Sturm und manche Eispressung erlebt. Im Eismeer machten sich dann an den Schiffen allerlei Schäden bemerkbar. Bald gab es Jahr für Jahr Fehlbeträge. Der „August“ wurde 1855 monatelang vom Eise eingeschlossen. In der Folgezeit wurde dann vielerlei geplant, der eine Aktionär riet zu diesem, der andere zu jenem.

Da gab ihnen das Jahr 1860 eine klare Antwort, was zu tun sei. Denn damals starb der Direktor von Buttell, die Seele des Unternehmens. Ein neuer Direktor gleichen Formats brauchte nicht mehr gesucht zu werden. Als der „August“ von langer, beschwerlicher Fahrt mit ganzen 67 Robben und 3 Eisbären heimkam und die „Pauline“ von Frachtfahrten nichts mehr heimgebracht hatte, beschloß man am 5. Oktober 1861 im gleichen Zimmer, in dem man rund 20 Jahre vorher die Gründung vollzogen hatte, die Auflösung. Die Schiffe und alle Sachwerte wurden verkauft. Der Überschuß wurde mit 24,2 Rt für die Aktie ausgezahlt. Die Mannschaft hatte sogenannte Partgelder ausgezahlt bekommen. Das waren Anteile an dem Erlös aus dem gewonnenen Tran. Ein Teil dieser Gelder war noch zu zahlen. Dazu hatte man noch eine „Armenbüchse der Stedinger Compagnie“. Als trotz mehrfacher Aufforderung niemand Anspruch auf diese Gelder erhob, überwies man sie zusammen mit anderen aus der Armenbüchse dem Kirchenrat zu Berne mit der Auflage, sie als „Beihilfe für hilfsbedürftige Seeleute“ zu verwenden. Nun noch einige Zahlen, die so recht zeigen, was die kleine Compagnie, dieses kühnste Stedinger Unternehmen, im Laufe der 20 Jahre ihres Bestehens geleistet hat: Geschlagen und heimgebracht wurden insgesamt 70 703 Robben, 15 Wale

und 24 Eisbären. Einnahmen in 18 Jahren für Tran 220 638 Rt, für Felle 45 100 Rt, für Barten 8106 Rt, zusammen 273 844 Rt. An Partengeldern wurde ausgezahlt: 49 674 Rt.

Und nun noch ein Fahrtenbericht, der einen Einblick in die ungeheuren Strapazen gibt, die viele schiffbrüchige Jungen und Männer von der Niederweser durchzustehen hatten. Es handelt sich um die Erlebnisse zweier Gebrüder Moritz aus Altenesch, die im März 1826 von Harlingen in Holland aus nach der Davis-Straße hinausfuhren. Sie erzählten ihre Erlebnisse nach der abenteuerlichen Heimreise ihrem Pfarrer Steinfeld. Dieser übertrug sie dann in seine Kirchenchronik. Mögen sie hier im Wortlaut wiedergegeben sein:

„Nach rascher Fahrt erreichten wir die östliche Küste von Grönland. Hier wurde unser Schiff aber bald vom Eise eingeschlossen. Nachdem es dreieinhalb Wochen in der Besetzung gelegen hatte, wurde es von einer mächtigen Eisscholle so durchstoßen, daß es alsbald voll Wasser lief und an eine Rettung des Fahrzeuges nicht zu denken war. Die ganze Schiffsmannschaft – 45 Mann stark – nahm nun ihre Zuflucht zu dem nicht fern von uns liegenden englischen Schiffe „Dundee“ unter dem Kapitän Duncan. Wir wurden von ihm auch aufgenommen und bis zum 6. Oktober 1826 mit dem Nötigsten versehen. Unser Wunsch war nun, da der Engländer offenes Wasser hatte und die freie See gewinnen konnte, er möge das tun. Allein Kapitän Duncan wollte von der verunglückten „Harlingen“ noch bergen und sich sichern, was er davon bekommen konnte, da das Oberteil des Schiffes noch völlig unbeschädigt war. Die unglückliche Mannschaft mußte deshalb von dem verlassenen Schiffe Segel, Segeltaue, und allerlei Schiffgeräte, zuletzt sogar die großen Anker und starken Schiffstau auf dem Eise herschleppen, und der Engländer sah nun alles als sein rechtmäßiges Eigentum an. Bald aber wurde auch die „Dundee“ vom Eise eingeschlossen, und unsere Mannschaft sah sich genötigt, zu versuchen, ob wir nicht über das Eis nach einer dänischen Kolonie an der Ostküste Grönlands gelangen konnten, zumal wir die hochragenden Berge des Landes in etwa 150 Seemeilen Entfernung und davor von den Masten des englischen Schiffes aus auf offenes Wasser zu sehen vermeinten. So machten wir uns dann mit 46 Männern am 6. Oktober auf den Weg und zwar mit drei Schaluppen des verlorenen Schiffes, nachdem uns Kapitän Duncan auf etwa 14 Tage Brot und Branntwein, nach längerem Zögern aber erst einen der sechs vom Schiffe „Harlingen“ geholten kupfernen Kessel gegeben hatte. Auch wurden wir am ersten Tage unserer Wanderung von einem Teile der englischen Mannschaft unterstützt, der aber gegen Abend nach seinem Schiffe zurückkehrte. Aller Anstrengungen ungeachtet konnten wir aber an diesem Tage nicht weit kommen, weil die unebenen Eisschollen dem Fortschaffen der Boote so viele Hindernisse in den Weg stellten, daß wir am anderen Tage noch das englische Schiff und die auf demselben arbeitenden Mannschaften sehen konnten. Als wir unseren Weg dann fortsetzten, fanden wir bald zu unserem Schrecken, daß jene Glätte, welche uns vom Schiffe aus in der Ferne als offene See erschienen war, zwei bis drei Fuß dickes Eis war, das aber glücklicherweise eine so ebene Fläche bildete, daß wir die Schaluppen auf derselben leicht fortschieben konnten. Diese Freude dauerte indessen nicht lange, weil das Eis allmählich so dünn wurde, daß bald ein Boot, bald der eine, bald der andere von den Mannschaften durchbrach, und wir ihn dann mittels der Taue, die wir umgebunden hatten, wieder auf das Eis ziehen mußten. Zum Durchfahren war die Eisdecke indessen wieder zu stark. Nach zehntägiger Arbeit und unglaublichen Anstrengungen waren wir endlich so erschöpft, daß wir zwei Schaluppen zurücklassen mußten, auch einen erfrorenen Kameraden.

Mehrere Eisbären, die manchmal in nur geringer Entfernung stehen blieben, konnten wir durch unsere Menge, durch mutiges Andringen und lautes Geschrei zurückscheuchen. Gänzlich ermattet erreichten wir endlich das feste Land; doch unsere gesamte Mannschaft war nicht mehr imstande, das Boot genügend an Land zu schleppen, und mehrere mußten von



den Eskimos, die sich bald einfanden, in deren Hütten getragen werden. Von diesen Grönländern, vor denen wir so sehr gebangt hatten wie vor Wilden, wurden wir Schiffbrüchige mit brüderlicher Liebe aufgenommen, und die guten Leute teilten mit uns, was sie hatten. Allein hier war unseres Bleibens nicht, weil hier nur drei Hütten standen und es deshalb sowohl an Raum als an Lebensmitteln gebrach. Die uns von den Engländern mitgegebenen Lebensmittel waren so knapp bemessen worden, daß für jeden Mann nur drei Pfund auf die Woche kamen. 5 Mann, die zu sehr erschöpft waren, ließen wir am ersten Landungsplatz zurück und gelangten dann unter vielen Gefahren zu Schiff nach Narsoak. Dort ließen wir abermals 13 Erschöpfte zurück und gingen dann nach Nymanak, wo eine Bootsmannschaft mit dem Kommandeur bei den dortigen Dänen und Grönländern blieb, eine Bootsmannschaft unter unserer Führung aber 7 Meilen weiter nach Nyacorna ging. Die guten Eskimos und der daselbst wohnende dänische Kaufmann teilten gerne mit uns, was sie hatten, aber es konnte nur wenig sein, weil die hier wohnenden nur für sich allein Lebensmittel auf den Winter besaßen. Deshalb mußten wir auch Seehundfleisch essen, ja gar das blutige Wasser, in welchem das Fleisch abgewaschen war, trinken, und aus Gefälligkeit gegen die gutmütigen Grönländer es obendrein noch als Delikatesse erklären. Langweilig verstrich der lange Winter. Drei Monate war keine Sonne zu sehen. Wir priesen uns schon glücklich, wenn wir dem Kaufmann nur etwas beim Heranschaffen der Waren helfen durften und auf diese Weise tätig sein konnten.

In Nymanak wohnte auch ein aus Holstein gebürtiger Prediger, ein prächtiger Mensch, mit dem wir gut deutsch reden konnten. Ebenfalls war in dem hundert Meilen entfernten Jacobshavn ein Pastor tätig. In den Hütten der Grönländer fanden wir es wegen der Menge der Menschen, der Niedrigkeit des Bodens und der großen Ollampe, in welcher Moos statt des Dochtes war, warm genug.

Endlich nahte die Stunde der Erlösung! Dänische Kaufleute, welche Lebensmittel brachten und dafür Tran und Felle einhandelten, trafen ein. Sie nahmen uns mit nach Kopenhagen, wo der holländische Konsul sich unserer annahm und dafür sorgte, daß wir mit dem Schiff nach Kiel kamen. Von dort ging es nach Hamburg. Nun aber erst mit einem Ewer nach Delfzyl und von hier mit der Treckschuite über Groningen und Leuwarden nach Harlingen. Hier erhielten wir Heimreisegeld. Groß war die Freude als wir doch noch bei unseren Angehörigen, die uns schon tot glaubten, wieder eintrafen."

Bevor nun eine Fülle von Namen im Anhang gebracht wird, die uns zeigt, wie viel Leute sich gerade aus den Gemeinden Altenesch mit den Deichdörfern Braake, Altenesch selbst, Tecklenburg, Deichshausen und Lemwerder und der Gemeinde Ganderkesee an diesen Eismeerfahrten beteiligten, soll noch ein Bericht über eines der bemerkenswertesten Fangschiffe gebracht werden. Das war der „Patriot Gloystein“, der im Jahre 1825 im Eismeer unterging. In diesem Abschnitt soll aber auch manches aufgeführt werden, das zum richtigen Verständnis der sich anschließenden Schifferlisten dienen soll. Das Unglücksschiff, von dem hier erzählt wird, war ein Segler, ein Walfänger, eine Barke, 170 Lasten groß = 340 Tons zu je 1000 Kilogramm. Der Kapitän war Johann Haake aus Niederbüren im bremischen Werderland gegenüber von Altenesch, am rechten Weserufer. Ein großer Teil dieses alten Niederweserdorfes hat in jüngster Zeit abgebrochen werden müssen, um Platz zu schaffen für die Großanlagen der Klöcknerwerke. Haake nannte sich auch, wie es auf Walfang- und Robbenschlagschiffen üblich war, nicht Kapitän, sondern „Commandeur“. Die Haakes sind in Niederbüren alteingesessen gewesen und haben der Niederweserschiffahrt wie der „Grön-

landfahrt" alten Stils immer wieder tüchtige Männer gestellt. Dafür einige Beispiele: Es waren Commandeure Johann Haake (geb. 1787), Albert Haake (geb. 1790), beide aus Niederbüren; Johann Haake (geb. 1802) und Harm Haake (geb. 1779), die beiden letzten stammten aus Mittelsbüren. Die Namen treten in den Schifferlisten häufiger auf.

Der Segler „Patriot Gloystein“ gehörte wahrscheinlich einer sogenannten „Compagnie“, also einer Vereinigung von Interessenten. Wer der Besitzer dieses Schiffes war, läßt sich nicht feststellen. Wohl aber darf man annehmen, daß die in den Schifferlisten erwähnten Compagnien in Bremen und im übrigen Niederweserland beheimatet waren. Das läßt sich schon aus der großen Anzahl von Teilnehmern aus den Orten zwischen Bremen und Vegesack schließen. Jedenfalls war dieses Schiff nicht Eigentum einer Bremer Firma. Eine solche hätte als Besitzerin für die Ausrüstung, Entladung und den Verkauf des Fanges sorgen müssen. Der „Patriot Gloystein“ hatte wie fast alle Waler sogenannte „Korrespondenten“. Das waren 1820 die Firma Tecklenborg und Meynen, Kaufleute in Bremen, Am Geeren 30. Und im Jahre des Untergangs dieses Walers 1825: C. W. Hölcke & Grommé, Fischbeinfabrik in Bremen, Ansgaritorstraße 23.

Wertvolle Quellen für diese Art der Eismeerfahrt sind – wie schon erwähnt – die im Archiv der Freien Hansestadt Bremen liegenden Schifferlisten. Nach diesen fuhr der „Patriot Gloystein“ 1820 unter Johann Haake für die Firma Tecklenborg und Meynen. An dieser Fahrt waren beteiligt aus Altenesch der Harpunier Dierk Horstmann und die Matrosen Hinrich Horstmann, Johann Ahrensberg, Hinrich Pundt, Johann Wessels und Diedrich Harde, aus Deichshausen der Matrose Friedrich Rabe und aus Grüppenbüren-Bookholzberg der Matrose Cord Behrens.

Schon im nächsten Jahre war unser Waler wieder unter Johann Haake „draußen“. In wessen Auftrag er damals unterwegs war, läßt sich nicht feststellen. Aber wieder hatte er eine ganze Reihe von Stedinger Männern von 17 bis 70 Jahren an Bord. Fast alle Erwähnten haben noch heute Nachkommen am Weser-Ochtumdeich wohnen. Es waren Zimmermann Diedrich Schwerdtmann, Bootsmann Fritz Berend, der Schimann Johann Behrens und die Matrosen Johann Ahrensberg, Hinrich Pundt, Claus Becker, Arend Schröder und Hinrich Sander. Ein Schimann, auch wohl Schümann genannt, hatte auf den Fangreisen das Faßwerk zu verstauen.

1822 fuhr der „Patriot Gloystein“ abermals ins Eismeer und zwar dieses Mal für die Firma G. W. Grommé zu Bremen. Aus Altenesch waren wieder dabei die schon mehrfach beteiligt gewesenen Matrosen Johann Behrens und Hinrich Horstmann, Hinrich Pundt, Hinrich Sanders, und Claus Bödecker, und aus Bookholzberg-Grüppenbüren Heinke von Essen, Johann Bätjer und Arend Osterloh. Fünf von ihnen waren auch im Jahre 1823 wieder draußen. Dieses Mal wurde der „Patriot Gloystein“ von Johann Hagens geführt.



Aber schon 1824, als das Schiff abermals für die Bremer Firma G. W. Grommè auslief, war Johann Haake wieder der Commandeur auf seinem geliebten Segler und Waler. Aus Deichshausen fuhr damals noch der sechsunddreißigjährige Friedrich Warns mit hinaus.

Dann kam das grausige Jahr 1825. Am 9. März fuhr der „Patriot Gloystein“ unter Haake abermals ins Eismeer ab. Er wurde dort zuletzt am 17. März auf etwa 72 Grad nördlicher Breite von dem Bruder des Commadeurs (siehe oben!) gesichtet. Er war Commandeur der „Bremen“, die ebenfalls mit einer Besatzung von 46 Mann draußen war.

Albert Haakes Bericht ist uns überliefert. Danach herrschte dort in jenen Tagen eine steife Brise. Alle Anzeichen deuteten auf einen herannahenden Sturm. Die von Albert Haake geführte „Bremen“ fuhr bereits mit stark gerefften Segeln. Er nahm das Sprachrohr und rief seinem Bruder zu: „Jan, bidreihn!“. Aber der antwortete: „Nä, dat schall dor nu so na to.“ Am nächsten Tage wurde die Luft hell. Albert Haake sah die Insel „Jan Meyen“ deutlich vor sich liegen, aber vom „Patriot Gloystein“ war keine Spur mehr zu entdecken. Er wird an den Riffen einer Insel zerschellt sein und dort mit der gesamten Mannschaft von 46 Leuten versunken sein. Genau die Hälfte der Besatzung stammte aus Niederbüren-Mittelsbüren und Altenesch. Aus dem kleinen Altenesch blieben neun Männer draußen. So gab es damals in drei kleinen Deichdörfern zusammen mit einem Male 24 Trauerfälle. Aber es sollte noch schlimmer kommen. Das Jahr 1826 raubte der kleinen Bauerschaft Altenesch (hier waren es fast ausschließlich die Deichanliegerfamilien) abermals 11 Männer. Damals trat am 12. März der Commandeur Hinrich Westermeyer aus der bekannten Commandeurfamilie zu Dunge mit dem „Harpunier“ die gewohnte Fangreise an. Schon nach fünf Wochen war die gesamte 46 Mann starke Mannschaft verloren. Die neun Opfer aus Altenesch waren Claus Bädeker, H. Eckhoff, G. Müller, Hinrich Ruge, J. D. Meyer, B. Mertens, J. D. Müller, H. Horstmann, Berend Nehus, G. Behrens und Jakob Cassebohm. So hatten innerhalb von zwei Jahren 18 Männer aus Altenesch-Tecklenburg-Braake den Tod gefunden.

Nach wem wurde dieses Schiff denn nun „Patriot Gloystein“ benannt? Nach Wilhelm Gloystein, Oldenburg, dürfte es sich wohl um den Ältermann Anton Gloystein in Bremen handeln, der 1796 geboren wurde und 1849 starb. Er hatte sich in den Befreiungskriegen 1813/1815 ausgezeichnet.

Diese Beispiele sollen für viele andere zeigen, wieviel stille Entbehnungen und wieviel Not die gefährlichen Fahrten oft mit sich brachten.

*Robbenschläger und Walfänger aus den Gemeinden Altenesch und
Ganderkesee*

A) Aus Altenesch, Braake und Tecklenburg

Schiff: „Walfisch“, für Fa. H. Seekamp, Fangjahr 1815

Mehrtens	Berend (senior)	Schimann	60 Jahre
Mehrtens	Berend (junior)	Leichtmatrose	17 Jahre
Helms	Johann	Matrose	40 Jahre
Wurtmann	Arend	Matrose	19 Jahre
Wurtmann	Dierk (Bruder d. V.)	Matrose	17 Jahre
Ruge	Johann Hinrich	Leichtmatrose	21 Jahre

Schiff: „Nordstern“, für Fa. Uhthoff, Fangjahr 1815

Pundt	Hinrich	Speckschneider	60 Jahre
Eikhoff	Johann	Harpunier	45 Jahre
Ahrensberg	Johann	Leichtmatrose	19 Jahre
Hohnholt	Diedrich	Leichtmatrose	24 Jahre
Schütte	Hermann	Leichtmatrose	20 Jahre

Schiff: „Harpunier“, für Fa. Tecklenborg & Meinen, Fangjahr 1815

Doscher	Dierk	Harpunier	48 Jahre
Sanders	Hinrich	Bootsmann	40 Jahre
Eickhoff	Johann Hinrich	Matrose	26 Jahre
Meyer	Johann	Matrose	28 Jahre
Meyer	Berend	Matrose	35 Jahre
Meyer	Johann	Matrose	25 Jahre

*Schiff: „Hanseat“, für Fa. Tecklenborg & Meinen,
Commandeur Harm Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1815*

Pundt	Gerd	Speckschneider	40 Jahre
Sanders	Warnke	Kuper	45 Jahre
Schierenbeck	Johann	Matrose	49 Jahre
von Harten	Johann Diedrich	Matrose	49 Jahre
Tecklenburg	Johann Diedrich	Matrose	34 Jahre
Moritz	Johann (senior)	Matrose	50 Jahre
Moritz	Johann (junior)	Leichtmatrose	23 Jahre
Pundt	Hinrich (junior)	Leichtmatrose	16 Jahre
Sanders	Bernd	Schiffsjunge	17 Jahre

*Schiff: „Walfisch“, für Fa. H. Seekamp,
Commandeur Johann H. Wurthmann, Lesumbrok, Fangjahr 1816*

Mehrtens	Bernhard (senior)	Matrose	50 Jahre
Horstmann	Harm	Matrose	54 Jahre
Schroer	Tönjes	Matrose	27 Jahre
Spille	Berend	Matrose	60 Jahre
Grube	Johann	Matrose	28 Jahre
Wurthmann	Arend	Matrose	19 Jahre
Mehrtens	Bernhard (junior)	Matrose	20 Jahre
Ruge	Johann Hinrich	Matrose	23 Jahre
Nagel	Wilhelm	Matrose	24 Jahre

**Schiff: „Nordstern“, für Fa. Mohr und Osterloh,
Commandeur Joh. Hinrich Bruns, Fangjahr 1817**

Eikhoff	Johann	Harpunier	47 Jahre
Fricke	Bernd	Bootsmann	45 Jahre

**Schiff: „Hoffnung“, Besitzer, auch Commandeur J. Lamken, Vegesack,
25 Mann Besatzung, Fangjahr 1817**

Nutzhorn	Friedrich	Harpunier	40 Jahre
Schiphorst	Christian	Harpunier	30 Jahre
Sanders	Warnke	Harpunier	40 Jahre

**Schiff: „Nordsee“, für Fa. Mohr, Commandeur Jobst Hinrich Bruns,
Neuenlande, 46 Mann Besatzung, Fangjahr 1818**

Fritz	Berend	Bootsmann	46 Jahre
Ahlers	Dierk (Diedrich)	Matrose	
Ahlers	H. J.	Matrose	
Ahlers	Hinrich	Matrose	
Otjen	Harm		

**Schiff: „Hanseat“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Harm Haake, Mittelsbüren, 46 Mann Besatzung,
Fangjahr 1818**

Wessels	Gerd (Georg)	Matrose	47 Jahre
Moritz	Johann (junior)	Matrose	24 Jahre
Moritz	Johann (senior)	Matrose	53 Jahre
Beckmann (Böckmann?)	Johann	Matrose	26 Jahre
Wessels	Johann	Matrose	19 Jahre
Schierenbeck	Johann	Matrose	19 Jahre

**Schiff: Brigg „Harpunier“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Hinrich Wurthmann, Mittelsbüren, Fangjahr 1818**

Doscher	Dierk	Harpunier
Müller	Dierk	Bootsmann
Behrens	Johann	Schimann
Schütte	Hermann	Matrose
Eckhoff	J. Diedrich	Matrose
Hohnholt	Johann	Matrose
Meyer	Johann	Matrose
Horstmann	Dierk	Matrose
Warns	Martin	Matrose
Doscher	Arend	Matrose

**Schiff: „Eliese Dorothea“, für Fa. C. L. Brauer,
Commandeur Fennekohl, St. Magnus, Fangjahr 1818**

Schiphorst	Johann	Speckschneider
------------	--------	----------------

**Schiff: „Bremen“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Albert Haake, Mittelsbüren**

Doscher	Diedrich	Schimann
Doscher	Johann	Matrose (Sohn des Vorigen)

*Schiff: „Hoffnung“, für Fa. Uhthoff,
 Commandeur Gerd Ketelhoet (Ketelhood) aus Deichshausen,
 Fangjahr 1818. K. war einer der wenigen Stedinger Commandeure.*

Nutzhorn	Frerich	Harpunier
Schiphorst	Christian	Matrose
Sander	Hinrich	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Moritz	Johann	Matrose
Meyer	Johann Heinrich	Matrose

*Schiff: „Walfisch“, für Fa. Seekamp,
 Commandeur Theodor Wurthmann aus Lesumbrok, der damals
 – im Fangjahr – 1818 schon achtzig Jahre alt war, aber trotzdem die
 Fahrt ins Eismeer übernahm*

Mehrtens	Bernhard	Matrose
Horstmann	Harm	Matrose
Wurthmann	Arend	Matrose
Ruge	Hinrich	Matrose
Mehrtens	B. Hinrich	Matrose

*Schiff: „Nordstern“, für Fa. Mohr, Commandeur J. H. Bruns, Bremen,
 Fangjahr 1819*

Schiphorst	Christian	Speckschneider
Fricke	Berend	Harpunier
Eikhoff	Johann	Bootsmann
Timmermann	Johann	Matrose

*Schiff: „Hanseat“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
 Commandeur Harm Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1819*

Moritz	Johann (senior)	Matrose
Wessels	Gerd	Matrose
Sanders	Bernd	Matrose
Beckmann	Johann	Matrose
Moritz	Johann (junior)	Matrose
von Harten	Jacob	Matrose
Moritz	Hermann	Matrose

*Schiff „Harpunier“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
 Commandeur Hinrich Wurthmann, Fangjahr 1819, Besatzung 46 Mann,
 von denen allein 14 aus den damaligen Altenescher Ortsteilen Braake
 und Tecklenburg stammten, wo ihre Häuser sich am Deich entlang
 aufreiheten*

Pundt	Gerhard	Speckschneider
Müller	Friedrich	Bootsmann
Behrens	Johann	Koch
Ahrensberg	Johann	Matrose
Schütte	Hermann	Matrose
Hohnholt	Johann	Matrose
Garms	Harm	Matrose

Doscher	Arend	Matrose
Wellbrok	Hinrich	Matrose
Eikhoff (Eckhoff?)	Hinrich	Matrose
Meyer	Johann	Matrose
Wessels	Johann	Matrose
Schierenbeck	Diedrich	Matrose
Schütte	Diedrich	Matrose

Schiff: „Patriot Gloystein“

Commandeur Johann Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1819

Sanders	Warnke	Kuper
Horrmann	Hinrich	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Horrmann	Diedrich	Matrose

Schiff: „Walfisch“, für Fa. Seekamp,

Commandeur Harmen Wurthmann, Lesumbrok, Fangjahr 1819

Mehrens	Bernhard	Schimann
Ruge	Hinrich	Matrose
Schoon	Tönjes	Matrose

Schiff: „Hoffnung“, für Fa. Uhthoff, Fangjahr 1819

Nutzhorn	Frerich	Speckschneider
Mangels	Hinrich	Harpunier
Sanders	Hinrich	Bootsmann
Ahrens	Hinrich	Matrose

Schiff: „Eliese Dorothea“, für Fa. Brauer,

Commandeur Fennekohl, St. Magnus, Fangjahr 1819

Doscher	Hinrich	Speckschneider
Doscher	Johann Diedrich	Harpunier
Mohrmann	Albert	Schimann
Schierenbeck	Hinrich	Matrose
Hashagen	Diedrich	Matrose

Schiff: „Friedrich August“, Commandeur Johann Hashagen, Schönebeck bei Vegesack, Fangjahr 1819. Von den 46 Mannschaften waren wieder 12 aus Altenesch und Umgebung

Horstmann	Lühr	Bootsmann
Horstmann	Wilhelm	Bootsmann
Vagt	Brüntje	Segelmacher
Stubbe	Arend	Matrose
Meyer	Johann	Matrose
Niemeyer	Johann	Matrose
Segelken	Johann	Matrose
Harnack	Wilhelm	Matrose
Oetjen	Friedrich	Matrose
Stubbe	Harm	Matrose
Mein (Meinen?)	Hinrich	Matrose
Nagel	Diedrich	Kochsmaat

*Schiff: „Hanseat“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Harm Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1820*

Moritz	Johann	Harpunier
Sanders	Bernhard	Matrose
Schmidt	Friedrich	Matrose
Grube	Johann	Matrose
Schütte	Heinrich	Matrose
Beckmann	Johann	Matrose
Martens	Jacob	Matrose
Moritz	Harm	Matrose
Stellmann	Hermann	Matrose

*Schiff: „Harpunier“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur nicht genannt, Fangjahr 1820*

Döscher	Johann Diedrich	Speckschneidersmaat
Müller	Johann Diedrich	Bootsmann
Sanders	Warnke	Matrose
Eckhoff	Johann Heinrich	Matrose
Würdemann	Anton	Matrose

*Schiff: „Harpunier“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur nicht genannt, Fangjahr 1820*

Döscher	Johann	Speckschneidersmaat
---------	--------	---------------------

*Schiff: „Patriot Gloystein“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Johann Haake, Fangjahr 1820*

Horstmann	Dierk	Harpunier
Horstmann	Hinrich	Matrose
Ahrensberg	Johann	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Wessels	Johann	Matrose
Harde	Diedrich	Matrose

*Schiff: „Friedrich August“, für Fa. Brauer & Sohn,
Commandeur Johann Hashagen, Leuchtenburg bei Vegesack,
Fangjahr 1820. Von den 46 Mannschaften stammten 17 aus Altenesch
und nächster Umgebung*

Horstmann	Lühr	Schimann
Horstmann	Wilhelm	Bootsmannsmaat
Föge	Bernd	Segelmacher
Stubbe	Arend	Matrose
Meyer	Johann	Matrose
Martens	Wilhelm	Matrose
Oetken	Diedrich	Matrose
Stubbe	Hermann	Matrose
Pundt	Gerd	Speckschneider
Doscher	Diedrich	Harpunier
Schierenbeck	Hinrich	Matrose
Fortkamp	Johann	Matrose
Meyer	Johann	Matrose

Tecklenburg	Johann	Matrose
Bauer	Christian	Matrose
Ahrens	Heinrich	Matrose
Doscher	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Hoffnung“, Fa. nicht bekannt,
Commandeur Johann Heymann (?), Lesumbrok**

Nutzhorn	Frerich	Speckschneider
Mangels	Hinrich	Speckschneider
Sanders	Hinrich	Harpunier
Meyer	Johann	Bootsmann
Mohrmann	Albert	Matrose
Schroer	Johann Berend	Matrose
Schierenbeck	Johann	Matrose
Ahrens	Hinrich	Matrose
Nutzhorn	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Eliese Dorothea“, für Fa. Brauer & Sohn,
Commandeur Claus Fennekohl, Vegesack, Fangjahr 1821**

Pundt	Gerhard	Speckschneider
Doscher	Diedrich	Speckschneider
Garms	Harm	Bootsmann
Nutzhorn	Gerd	Matrose
Lameyer	Johann Hinrich	Matrose
Stubbe	Arend	Matrose
Eckhoff	Johann Hinrich	Matrose
Sanders	Warnke	Matrose
Ahrens	Reinhard	Matrose
Brinkmann	Cord	Matrose
Doscher	Diedrich	Matrose

Schiff: „Friedrich August“, Commandeur Johann Hagens, Lesumbrok

Schiphorst	Christel	Steuermann
Nutzhorn	Frerich	Speckschneider
Eckhoff	Johann	Speckschneider
Vagt	Brünje	Bootsmannsmaat
Hartnack	Wilhelm	Matrose
Nutzhorn	Diedrich	Matrose
Meyer	Johann	Matrose
Schierenbeck	Johann	Matrose

**Schiff: „Hanseat“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Harm Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1821. Von den
46 Mann der Besatzung stammten wieder 17 Leute aus der Gemeinde
Altenesch**

Moritz	Johann	Harpunier
Sanders	Berend	Matrose
Beckmann	Johann	Matrose
Frese	Bernd	Matrose
Ritterhold	Johann Diedrich	Matrose
Martens	Jacob	Matrose

Ahrens	Hinrich	Matrose
Moritz	Hinrich	Matrose
Stellmann	Hermann	Matrose
Behrens	Gerhard	Matrose
Moritz	Diedrich	Matrose
Horstmann	Wilhelm	Matrose
Otker (Oetken?)	Friedrich	Matrose
Schierenbeck	Johann	Matrose
Neumann	Arend	Matrose
Ackermann	Friedrich	Matrose
Wessels	Gerd	Matrose

**Schiff: „Patriot Gloystein“, für Fa. Tecklenborg & Mohr,
Commandeur Johann Haake, Niederbüren, Fangjahr 1821**

Schmerdtmann	Diedrich	Zimmermann
Fritz	Berend	Bootsmann
Behrens	Johann	Schimann
Ahrensberg	Johann	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Becker	Claus	Matrose
Schröder	Arend	Matrose
Sander	Hinrich	Matrose

**Schiff: „Hanseat“, für Fa. G. W. Grommé,
Commandeur Hermann Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1822**

Moritz	Johann	Harpunier
Sanders	Berend	Matrose
Böckmann	Johann	Matrose
Freese	Johann-Berend	Matrose
Ritterhold	Johann Diedrich	Matrose
Hohnholt	Johann	Matrose
Ahrens	Hinrich	Matrose
Moritz	Hermann	Matrose
Moritz	Diedrich	Matrose
Stellmann	Hinrich	Matrose
Sanders	Hinrich	Matrose

**Schiff: „Patriot Gloystein“, für Fa. G. W. Grommé,
Commandeur Joh. Haake, Niederbüren, Fangjahr 1822**

Ahrensberg	Johann	Matrose
Behrens	Johann	Matrose
Horstmann	Hinrich	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Sanders	Hinrich	Matrose
Bädeker	Claus	Matrose

**Schiff: „Bremen“, für Fa. G. W. Grommé, Commandeur Albert Haake,
Fangjahr 1822**

Döscher	Johann	Schimann
Döscher	Arend	Matrose

**Schiff: „Harpunier“, für Fa. G. W. Grommé,
Commandeur Hinrich Westermeyer, Lesumbrok, Fangjahr 1822**

Nutzhorn	Gerd	Matrose
Nutzhorn	Diedrich	Matrose
Horstmann	Harm	Matrose

**Schiff: „Nordstern“, für Fa. G. W. Mohr & Sohn,
Commandeur nicht genannt, Fangjahr 1822**

Nutzhorn	Frerk	Speckschneider
Timmermann	Johann	Matrose
Neumann	Arend	Matrose
Priess	Hermann	Matrose

**Schiff: „Walfisch“, für Fa. Seekamp,
Commandeur Arend Wurthmann, Fangjahr 1822**

Ruge	Hinrich	Matrose
Mertens	Bernhard	Matrose
Wurthmann	Friedrich	Matrose

**Schiff: „Friedrich August“, Commandeur B. Vennekohl, St. Magnus,
Fangjahr 1822**

Garms	Harm	Bootsmann
Lameyer	Johann Hinrich	Matrose
Eckhoff	J. G.	Matrose
Doscher	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Auguste von Bremen“, für Fa. Dörrbeck & Tetzmann,
Commandeur Bernhard Wolpmann, Fangjahr 1822**

Schiphorst	Christian	Speckschneider
Eckhoff	Johann	Bootsmann
Veege	Brünje	Schimann
Wessels	Gerd	Matrose
Meyer	J. Diedrich	Matrose
Sander	Warnke	Matrose
Meyer	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Walfisch“, für Fa. H. Seekamp, Commandeur Johann Hagens,
Fangjahr 1822**

Ruge	Hinrich	Schimann
Mertens	Bernhard	Matrose
Müller	Gerd	Matrose
Eckhoff	Johann Hinrich	Matrose
Stubbe	Hermann	Matrose
Wurthmann	Friedrich	Matrose
Moritz	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Friedrich August“, Firma unbekannt,
Commandeur B. Vennekohl, Fangjahr 1823**

Doscher	Diedrich	Speckschneider
Garms	Harm	Bootsmann
Lameyer	Johann Hinrich	Matrose
Jensen	Jürgen	Matrose

**Schiff: „Hanseat“, für Fa. Grommé,
Commandeur Hermann Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1823**

Röfer	Dirk	Bootsmann
Sanders	Bernd	Matrose
Freese	Bernd	Matrose
Beckmann	Johann	Matrose
Timmermann	Johann	Matrose
Stellmann	Hinrich	Matrose
Ahrens	Hinrich	Matrose
Sanders	Hinrich	Matrose
Meyer	Hermann	Matrose

**Schiff: „Patriot Gloystein“, für Fa. G. W. Grommé,
Commandeur Johann Hagens, Fangjahr 1823**

Ahrensberg	Johann	Matrose
Horstmann	Hinrich	Matrose
Pundt	Hinrich	Matrose
Sander	Hinrich	Matrose

**Schiff: „Bremen“, für Fa. G. W. Grommé,
Commandeur A. Haake, Lesumbrok, Fangjahr 1823**

Döscher	Johann	Schimann
Döscher	Arend	Matrose

**Schiff: „Wallisch“, für Fa. Seekamp,
Commandeur Johann Hagens, Fangjahr 1824**

Ruge	Hinrich	Schimann
Müller	Gerd	Matrose
Mehrtens	Bernd	Matrose
Horstmann	Harm	Matrose
Wurthmann	Friedrich	Matrose
Stubbe	Harm (Hermann)	Matrose
Vege	Claus	Matrose
Moritz	Bernhard	Matrose
Moritz	Diedrich	Matrose

**Schiff: „Auguste von Bremen“, für Fa. Dörrbeck und Tetzmann,
Fangjahr 1823. Von den 46 Besatzungsmitgliedern stammten wieder
14 aus der Gemeinde Altenesch**

Schiphorst	Christian	Speckschneider
Doscher	Diederich	Speckschneider
Moritz	Johann	Harpunier
Eckhoff	Johann	Bootsmann
Fege (Vege)	Brunje	Schimann
Sanders	Warnke	Matrose
Wessels	Gerd	Matrose
Meyer	Diedrich (senior)	Matrose
Behrens	Gerd	Matrose
Horstmann	Harm	Matrose
Meyer	Diedrich (junior)	Matrose

Vege	Claus	Matrose
Moritz	Berend	Matrose
Wischhusen	Gerd	Matrose

Schiff: „Nordstern“, für Fa. J. M. Mohr & Sohn, Fangjahr 1823

Nutzhorn	Frerk	Speckschneider
Prieß	Hermann	Matrose

**Schiff: „Hanseat“, für Fa. J. W. Grommé & Sohn,
Commandeur Herm. Haake, Mittelsbüren, Fangjahr 1824**

Sander	Berend		Matrose
Beckmann	Johann	(31 J.)	Matrose
Warns	Martin	(31 J.)	Matrose
Timmermann	Johann		Matrose
Moritz	Johann		Matrose
Vagt	Gerd		Matrose
Sander	Hinrich	(19 J.)	Matrose
Kassebohm	Jakob	(23 J.)	Matrose

Über die Fahrten des Unglücksjahres 1825 wurde oben bereits berichtet.

**Schiff: „Hanseat“, Commandeur H. Haake, Mittelsbüren,
Fangjahr 1826**

Von den 46 Besatzungsmitgliedern waren 16 aus dem Kirchspiel Altenesch

Sanders	Berend		Matrose
Lameyer	Johann Hinrich		Matrose
Wurthmann	Friedrich		Matrose
Wurthmann	Bernhard		Matrose
Beckmann	Johann		Matrose
Stellmann	Heinrich		Matrose
Schierenbeck	Johann		Matrose
Hohnholt	Hinrich		Matrose
Vege	Claus		Matrose
Otker	Friedrich		Matrose
Mehrtens	Bernhard		Matrose
Neuhaus	Bernd		Matrose
Freese	Hermann		Matrose
Kahlenberg	Hinrich		Matrose
Garms	Friedrich		Matrose
Sanders	Hinrich		Matrose

**Schiff: „Hanseat“, Commandeur Claus Wurthmann, Mittelsbüren,
Fangjahr 1827**

Otker	Friedrich		Matrose
Stellmann	Hermann		Matrose
Moritz	Bernhard		Matrose
Schierenbeck	Johann		Matrose
Garms	Friedrich		Matrose
Otker	Johann		Matrose
Garms	Conrad		Matrose

B) Aus Deichshausen

1827 und 1828 fuhr die „Bremen“ aus. Das erste Mal war Commandeur der bewährte Johann Haake aus Mittelsbüren, das zweite Mal sein Dorfgenosse Claus Wurthmann. Aber schon auf der zweiten Fahrt im Jahre 1828 wurde das Schiff von Johann Haake geführt. Die Mannschaften waren bis auf wenige Ausnahmen die gleichen. Aber die „große Zeit“ des Walfangs war vorüber.

Man suchte neue Jagdgebiete. So fuhr 1836 der Waler „Südsee“ auch zum Fang nach der Südsee aus. An Bord waren 24 Leute, darunter auch Stedinger. Geführt wurde das Schiff von Kapitän Krudopp. Um 1842 hatte dann noch größere Erfolge das Schiff „Weser“, H. Schröder, das auch 1843 noch einmal hinausfuhr. Beide Male waren rund ein Dutzend Stedinger dabei.

Die folgende Liste zeigt, in welchem hohem Maße sich auch die Einwohner des heute zum Teil abgebrochenen Deichdorfes Deichshausen beteiligten.

Aus Deichshausen	Beruf	Schiff	Zeit
Behrmann, Johann	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Schütte, Johann	23 Matrose	„Nordstern“	1815
Lahmeyer, Christoph	Matrose	„Nordstern“	1815
Bothe, Harm	27 Matrose	„Nordstern“	1815
Schmidt, Johann	Cajütswärter	„Harpunier“	1815
Müller, Richard	Harpunier	„Hanseat“	1815
Cassebohm, Dierk	21 Matrose	„Hanseat“	1815
Pundt, Claus	16 Matrose	„Nordstern“	1817
Pundt, Hinrich	60 Speckschneider	„Nordstern“	1817
Pundt, Hinrich	61 Speckschneider	„Nordstern“	1818
Horstmann, Claus	20 Matrose	„Hanseat“	1818
Wellbrok, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1818
Mangels, Hinrich	Zimmermann	„Elise Dorothea“	1818
Ketelhood, Gerd	Commandeur	„Hoffnung“	1818
Pundt, Gerd	Speckschneider	„Hoffnung“	1818
Ketelhood, Gerd	Harpunier	„Hoffnung“	1818
Mehrtens, Berend	Matrose	„Nordstern“	1818
Pundt, H.	Harpunier	„Nordstern“	1818
Martens, Berend	Harpunier	„Nordstern“	1819
Vogelsang, Gerd	Matrose	„Nordstern“	1819
Schierenbeck, Johann	Matrose	„Harpunier“	1819
Müller, Diedrich	Matrose	„Harpunier“	1819
Rabe, Friedrich	Matrose	„Patriot Gloystein“	1819
Martens, J. H.	Matrose	„Patriot Gloystein“	1819
Narbers, B.	Bootsmann	„Elis. Dorothea“	1819
Hardenberg, H.	Matrose	„Elis. Dorothea“	1819
Bothe, Harm	Matrose	„Hanseat“	1820
Schröder, Wilhelm	Matrose	„Hanseat“	1820
Michels, H.	Matrose	„Fried. August“	1820
Hardenberg, Bernhard	Matrose	„Elis. Dorothea“	1820
Vogelsang, Gerd	Matrose	„Nordstern“	1820
Wellbrok, Albert	Matrose	„Nordstern“	1820
Pundt, Hinrich	Matrose	„Nordstern“	1820

Aus Deichshausen	Beruf	Schiff	Zeit
Ehlers, Hinrich	Matrose	„Nordstern“	1820
Mehrtens, Berend	Matrose	„Hoffnung“	1820
Röfer, Dierk	Bootsmann	„Hanseat“	1820
Bothe, Harm	Matrose	„Hanseat“	1821
Stöhmer, Johann	Matrose	„Hanseat“	1821
Frese, Arend	Matrose	„Hanseat“	1821
Wurtmann, Otto	Matrose	„Harpunier“	1821
Wellbrok, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1821
Röfer, Dierk	Bootsmann	„Hanseat“	1822
Bothe, Harm	Matrose	„Hanseat“	1822
Stühmer, Johann	Matrose	„Hanseat“	1822
Grube, Johann	Matrose	„Hanseat“	1822
Stühmer, Diedrich	Matrose	„Hanseat“	1822
Ahrens, Johann	Matrose	„Hanseat“	1822
Mangels, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1822
Schütte, Johann	Steuermann	„Nordstern“	1822
Vogelsang, Gerd	Bootsmann	„Nordstern“	1822
Warns, Friedrich	Koch	„Nordstern“	1822
Mehrtens, Gerdt	Matrose	„Nordstern“	1822
Schütte, Claus	Matrose	„Nordstern“	1822
Vogelsang, Hinrich	Matrose	„Nordstern“	1822
Müller, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1822
Köhler, Harm	Matrose	„Aug. von Bremen“	1822
Sagemöhl	Matrose	„Aug. von Bremen“	1822
Kähler, Claus	Matrose	„Aug. von Bremen“	1822
Mehrtens, Gerd H.	Matrose	„Walfisch“	1823
Müller, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1823
Vogelsang, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1823
Bote, Harm	Matrose	„Hanseat“	1823
Horstmann, Claus	Matrose	„Hanseat“	1823
Frese, Hermann	Matrose	„Hanseat“	1823
Stühmer, Johann	Matrose	„Hanseat“	1823
Stühmer, Otto	Matrose	„Hanseat“	1823
Frese, A.	Matrose	„Hanseat“	1823
Mehrtens, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1824
Mehrtens, G. Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1824
Runge, Berend	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Köhler, Harm	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Wurtmann, D.	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Stührmann, Hermann	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Müller, Diedrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Schütte, Hermann	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Kähler, Claus	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Sagemähl, Jacob	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Runge, Berend	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Warns, Friedrich	Koch	„Nordstern“	1823
Schütte, Claus	Koch	„Nordstern“	1823
Bote, Harm	Matrose	„Hanseat“	1824
Horstmann, Claus	Matrose	„Hanseat“	1824
Frese, Hermann	Matrose	„Hanseat“	1824
Frese, Arend	Matrose	„Hanseat“	1824
Ketelhood, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1824
Warns, F.	36 Matrose	„Patriot Gloystein“	1824

Aus Deichshausen	Beruf	Schiff	Zeit
Bote, Harm	Matrose	„Patriot Gloystein“	1825
Horstmann, Claus	Matrose	„Patriot Gloystein“	1825
Ketelhood, Gerd	Matrose	„Patriot Gloystein“	1825
Frese, Arend	Matrose	„Patriot Gloystein“	1825
Warns, Friedrich	Koch	„Patriot Gloystein“	1825
Bote, Harm	37 Schimann	„Hanseat“	1826
Ketelhood, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1827
Bote, Harm	Matrose	„Hanseat“	1827
Schütte, Claus	Matrose	„Hanseat“	1827
Ketelhood, Gerd	Matrose	„Bremen“	1828
Bote, Harm	Matrose	„Bremen“	1828
Ketelhood, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1829
Bote, Harm	Matrose	„Hanseat“	1829
Bote, Harm	Matrose	„Hanseat“	1830
Bote, Johann	Matrose	„Hanseat“	1830
Horstmann, Claus	Matrose	„Weser“	1842
Horstmann, Wilhelm	Matrose	„Weser“	1842
Behrens, Hinrich	Matrose	„Weser“	1843
Böning, Christian	Matrose	„Amphitrite“	1843
Böning, Christian	Matrose	„Amphitrite“	1844

C) Aus Ganderkese

Wie stark aber auch die Bevölkerung der Delmenhorster Geest an diesen Fangfahrten beteiligt war, zeigen die Namen aus Ganderkese und Bookholzberg-Gruppenbüren.

Aus Ganderkese	Beruf	Schiff	Zeit
Lange, Wilhelm	48 Matrose	„Hanseat“	1815
Buschmann, Johann	48 Matrose	„Hanseat“	1815
Ahlers, Hinrich Diedrich	19 Matrose	„Walfisch“	1815
Ahrens, Dierk	45 Matrose	„Walfisch“	1822
Ahrens, Hinrich	47 Matrose	„Nordstern“	1817
Ahrens, Johann Hinrich	36 Matrose	„Nordstern“	1817
Otjen, Hermann	46 Matrose	„Nordstern“	1817
Wührmann, Tönjes	41 Matrose	„Nordstern“	1817
Klußmann, Johann H.	20 Matrose	„Nordstern“	1817
Petermann, H.	36 Matrose	„Hoffnung“	1817
Logemann, Dierk	32 Matrose	„Hanseat“	1818
Logemann, Johann	34 Matrose	„Hanseat“	1818
Alfes, J. H.	Matrose	„Harpunier“	1818
Klattenhoff, Johann	Matrose	„Bremen“	1818
Osterloh, H.	Matrose	„Bremen“	1818
Schröer, Diedrich	Bootsmann	„Hoffnung“	1818
Hagmann, Gerd	Matrose	„Hoffnung“	1818
von Essen, Harm	Matrose	„Hoffnung“	1818
von Essen, Arend	Matrose	„Hoffnung“	1818
Petermann, Johann H.	Matrose	„Hoffnung“	1818
Heitzhusen, Hermann	Matrose	„Hoffnung“	1818
Niels, Arend	Matrose	„Hoffnung“	1818
Sander, Bernhard Johann	Matrose	„Nordstern“	1819
Schwartje (= Schwarting), D.	Matrose	„Nordstern“	1819

Aus Ganderkese	Beruf	Schiff	Zeit
Logemann, Johann	Matrose	„Hanseat“	1819
Wührmann, Tönjes	Matrose	„Hanseat“	1819
Alfs, Diedrich	Matrose	„Harpunier“	1819
Ahlers, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1819
Ahlers, J. H.	Matrose	„Walfisch“	1819
Ahrensberg, H. J.	Matrose	„Walfisch“	1819
Ahlers, Diedrich	Matrose	„Walfisch“	1819
von Essen, H.	Matrose	„Hoffnung“	1819
Brand, Berend	Matrose	„Hoffnung“	1819
Auffarth, Martin	Matrose	„Hanseat“	1820
Logemann, Johann	Matrose	„Hanseat“	1820
Nehls, Arend	Matrose	„Nordstern“	1820
Vagt, G.	Matrose	„Nordstern“	1820
Schwarting, D.	Matrose	„Nordstern“	1820
Ahlers, Harm	Matrose	„Walfisch“	1820
Ahlers, D.	Matrose	„Walfisch“	1820
Ahlers, Johann H.	Matrose	„Walfisch“	1820
Ahlers, Jacob	Matrose	„Elise Dorothea“	1820
Auffarth, Martin	Matrose	„Hanseat“	1820
Logemann, Johann	Matrose	„Hanseat“	1820
Logemann, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1820
Schroer, Johann	Matrose	„Hanseat“	1820
von Eßmann, Heinke	Matrose	„Patriot Gloystein“	1821
Auffarth, Martin	Matrose	„Hanseat“	1822
Logemann, Johann	Matrose	„Hanseat“	1822
Scheeland, Hinrich	Matrose	„Hanseat“	1822
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1822
Swartje, Dierk	Matrose	„Patriot Gloystein“	1822
Nehls, Arend	Matrose	„Nordstern“	1822
Ahlers, G.	Matrose	„Walfisch“	1822
Ahlers, H.	Matrose	„Walfisch“	1822
Ahlers, H. D.	Matrose	„Walfisch“	1822
Lange, Wilken	Matrose	„Aug. von Bremen“	1822
Auffarth, Marten	Matrose	„Hanseat“	1823
Logemann, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1823
Swartje, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1823
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Hanseat“	1822
Lange, Wilken	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Osterloh, Cord	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Vogt, Johann Hinrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Nehls, Arend	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Petermann, Hinrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Vosteen, Hinrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Sanders, D. Berend	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Ahlers, Hinrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Ahlers, Hinrich	Matrose	„Aug. von Bremen“	1823
Auffarth, Martin	Matrose	„Hanseat“	1824
Logemann, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1824
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1824
Schwarting, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1824
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Hanseat“	1824
Auffarth, Martin	Matrose	„Hanseat“	1825
Logemann, Dierk	Matrose	„Hanseat“	1825

Aus Ganderkese	Beruf	Schiff	Zeit
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1825
Schwarting, Diedrich	Matrose	„Hanseat“	1825
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Hanseat“	1825
Vagt, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1825
Latz, John	Matrose	„Hanseat“	1825
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Hanseat“	1826
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1826
Vagt, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1826
Auffarth, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1826
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Hanseat“	1827
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1827
Vagt, Gerd	Matrose	„Bremen“	1827
Logemann, Dierk	Matrose	„Bremen“	1827
Logemann, Hinrich	Matrose	„Bremen“	1827
Suhr, Cord Friedrich	Matrose	„Bremen“	1828
Logemann, Dierk	Matrose	„Bremen“	1828
Voigt, Gerd	Matrose	„Bremen“	1828
Logemann, Hinrich	Matrose	„Bremen“	1828
Logemann, Diedrich	Matrose	„Hanseat“	1829
Vagt, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1829
Petermann, Hinrich	Matrose	„Hanseat“	1829
Sanders, Berend	Matrose	„Hanseat“	1830
Vagt, Gerd	Matrose	„Hanseat“	1830
Schröder, Johann	Matrose	„Hanseat“	1830
Peters, Johann H.	Matrose	„Weser“	1830
Struthoff, Wilhelm	Matrose	„Amphitrite“	1843
Wieting, Christoph	Matrose	„Amphitrite“	1843
Menkens, Claus Hinrich	Matrose	„Charlotte Luise“	1844

Aus Gruppenbühen- Bookholzberg	Beruf	Schiff	Zeit
Bröker, Hinrich	Harpunier	„Sophie Cath.“	1815
von Essen, Heinke	Schimann	„Sophie Cath.“	1815
Naber, Johann Hermann	Schiffszimmermann	„Sophie Cath.“	1815
Stöver, Ludje	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Kruse, Berend	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Bröker, Johann Hinrich	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Bröker, Johann Friedrich	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Keenhorst, C. D.	Matrose	„Sophie Cath.“	1815
Behrens, Cord	41 Matrose	„Harpunier“	1815
von Halem, Berend	47 Matrose	„Harpunier“	1815
Otjen, H.	40 Matrose	„Harpunier“	1815
Parisius, Johann	54 Matrose	„Hanseat“	1815
Bröker, H.	48 Speckschneider	„Nordstern“	1817
von Halem, B.	Matrose	„Nordstern“	1817
Steenhoff, Diedrich	Matrose	„Nordstern“	1817
Hootfilter, Claus	Matrose	„Nordstern“	1817
von Essen, H.	Schimann	„Hoffnung“	1817
Hootfilter, Reinke	Matrose	„Hoffnung“	1817
Hootfilter, Joh. H.	Matrose	„Hoffnung“	1817
Bröker, H.	Speckschneider	„Nordstern“	1818
Schulenberg, Hinrich	Matrose	„Hanseat“	1818

Aus Gruppenbüchern- Bookholzberg	Beruf	Schiff	Zeit
Behrens, Cord	Matrose	Brigg „Harpunier“	1818
Osterloh, H. H.	Matrose	„Bremen“	1818
von Essen, Heinrich	Schimann	„Hoffnung“	1818
Hootfilter, J. H.	Matrose	„Hoffnung“	1818
von Halem, Berend	Kuper	„Nordstern“	1819
Osterloh, Hinrich	Matrose	„Bremen“	1819
Osterloh, Hermann	Matrose	„Bremen“	1819
Behrens, Cord	Matrose	„Patriot Gloystein“	1819
Bröker, Hinrich	Speckschneider	„Walfisch“	1819
von Essen, Heinke	Schimann	„Hoffnung“	1819
Hootfilter, Johann	Matrose	„Hoffnung“	1819
Hootfilter, Gerd	Matrose	„Elise Dorothea“	1819
Hootfilter, Johann	Matrose	„Elise Dorothea“	1819
Osterloh, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1820
Behrens, Cord	Matrose	„Harpunier“	1820
Brinkmann, Hinrich	Matrose	„Harpunier“	1820
Hootfilter, Johann	Matrose	„Elise Dorothea“	1820
Hootfilter, Gerd	Matrose	„Elise Dorothea“	1820
von Essen, Heinke	Schimann	„Hoffnung“	1820
Bröker, Hinrich	Speckschneider	„Walfisch“	1820
Hootfilter, Johann	Matrose	„Elise Dorothea“	1821
Hootfilter, J. H.	Matrose	„Fried. August“	1821
Osterloh, Arend	Matrose	„Bremen“	1821
von Essen, Heinke	Matrose	„Patriot Gloystein“	1822
Bätjer, Johann	Matrose	„Patriot Gloystein“	1822
Osterloh, Arend	Matrose	„Patriot Gloystein“	1822
von Essen, Arend	Matrose	„Harpunier“	1822
Bröker, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1822
Bröker, Hinrich	Speckschneider	„Fried. August“	1822
Hootfilter, Johann	Matrose	„Fried. August“	1822
Bröker, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1823
Hootfilter, Johann	Matrose	„Friedr. August“	1823
Bädjer, Johann	Matrose	„Bremen“	1823
Osterloh, Arend	Matrose	„Bremen“	1823
Bröker, Hinrich	Matrose	„Walfisch“	1823
Hootfilter, Johann	Matrose	„Fried. August“	1824
Bädjer, Johann	Matrose	„Bremen“	1824
Osterloh, Arend Hinrich	Matrose	„Bremen“	1824
Bädjer Johann	Matrose	„Bremen“	1825
Osterloh, Arend Hinrich	Matrose	„Bremen“	1825
Osterloh, Hinrich	Matrose	„Bremen“	1826
Bädjer Johann	Matrose	„Bremen“	1826
Knabe, Johann	Matrose	„Bremen“	1827
Knabe, Johann	Matrose	„Bremen“	1828
Osterloh, Arend	Matrose	„Bremen“	1828
Osterloh, Arend Hinrich	Matrose	„Bremen“	1829
Knabe, Johann	Matrose	„Bremen“	1829
Ahlers, Johann	Matrose	„Bremen“	1829
Ahlers, Johann Hinrich	Matrose	„Amphitrite“	1844

Quellenangaben

- Ahlers, Bernhard: Die arktische Fischerei, wie sie von der Weser aus betrieben wurde. (Jahreshefte des Vereins für Naturkunde für Vegesack und Umgebung.) 1911.
- Archivalien: Archivalien in dem Museum zu Vegesack, dem Archiv der Freien Hansestadt Bremen und dem Niedersächsischen Staatsarchiv zu Oldenburg.
- Janssen, Albrecht: Tausend Jahre deutscher Walfang. Brockhaus, Leipzig 1937.
- Martens, Friedrich: Spitzbergische oder Groenländische Reisebeschreibung getan im Jahre 1671. Hamburg 1675.
- Hoops, Heinrich: Walfischfang. Nach Erlebnissen von Grönlandfahrern. „Niedersachsen“. 1929. Heft 10.
- Janssen, Albrecht und Lobsien, Wilhelm: Die Nordseeinseln. Leipzig. 1928.
- Krüger, Eduard: Die Stedinger Compagnie (1842–1862). Im „Oldenburger Balkenschild“ Nr. 6/7, S. 19–25, Oldenburg 1953.
- Lindemann, Moritz: Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620 bis 1868. Ergänzungsheft Nr. 26 von Dr. A. Petermanns Mitteilungen. Perthes, Gotha 1871.
- Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. bis zum 19. Jahrhundert, Augustin, Glückstadt. 1937.
- Kröger, Harm Henrich: Historisch wahre Nachricht von dem Elend und den Drangsalen des im Jahre 1777 auf dem Walfischfang nach Grönland abgefahrenen verunglückten Schiffes „Wilhelma“. Bremen 1779. (Ein Exemplar in der Bremer Staatsbibliothek.)
- Stein, Rudolf: Das alte Büren. Schönemann 1957. Darin: Johann Hägermann: Die Fahrten nach Grönland.
- Hamm, Fritz: Naturkundliche Chronik Nordwestdeutschlands. Landbuch-Verlag G.m.b.H. Hannover 1956.
- Steinfeld, Gerhard: Chronik (handschriftlich) des Kirchspiels Altenesch. Pfarrhaus Altenesch.
- Steilen, Diedrich: „Mit der „Harlingen“ nach Grönland“. Nach dem Altenescher Kirchenbuch mitgeteilt. Niedersächsisches Jahrbuch 1929. Herausgegeben vom Verein für niedersächsisches Volkstum e. V. Bremen.
- Stedinger Compagnie: Protokolle und Jahresberichte der Stedinger Compagnie auf Robbenschlag und Walfang. Niedersächsisches Staatsarchiv zu Oldenburg.
- Wichmann, Hans: Die Stedinger Compagnie auf Robbenschlag und Walfang. Im „Stedinger Boten“; Juni-August 1956.
- Persönliche Auskunft von vielen Nachfahren der in den Schifferlisten erwähnten Stedinger Walfänger und Robbenschläger. „Schifferlisten“ im Archiv der Freien Hansestadt Bremen.

Anschrift des Verfassers: Konrektor Hans Wichmann, 2902 Rastede, Friedrichstraße 19.

Abb.: Der Walfischfang (nach einem englischen Kupferstich aus dem Jahre 1843). In jener Zeit gehörten mehr Mut und Geschick zum Walfang als heute. Während man heute den Wal aus einer respektablen Entfernung mit der Harpunenkanone erlegt, mußte man damals mit dem Fangboot bis auf wenige Meter an das Ungeheuer heranrudern, ehe der Harpunier seine Harpune werfen konnte. (Reproduktion aus dem Museumsführer des Schiffahrtsmuseums der oldenburgischen Weserhäfen in Brake; mit freundlicher Genehmigung von Herrn Dr. Friedrich Carstens.)

