

Hamburg unternahm 6000 Arktisfahrten auf Walfang und Robbenschlag in den Jahren 1643—1861

Von Wanda Oesau, Glückstadt.

25 Jahre hat es gedauert, bis ich diese hohe Zahl in dem 1955 bei J. J. Augustin, Glückstadt, erschienenen Buch „Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.—19. Jahrhundert“ nachweisen konnte. Am schwierigsten waren die Quellen für die Ausfahrten der ersten 26 Jahre — 1643—1668 — zu finden. Dabei gab es eine besonders interessante Ueberraschung: Die erste Hamburger Walfangfahrt erfolgte 1643 von Amsterdam aus. Auch für die letzten 60 Jahre liegt nur sehr verstreutes Quellenmaterial vor. Für die dazwischen liegende Zeit mußten die in Betracht kommenden Archivbestände, namentlich von Amsterdam und Hamburg, abgewogen werden. Pressenachrichten und 105 Grönlandfahrer-journale vervollständigten den Ueberblick.

Was die Größe der damaligen Walfangmutterschiffe anbetrifft, finden wir „einmaste Hücker“ und „Galliot“ mit drei und vier Schaluppen (Fangbooten) bis zu den größeren Fahrzeugen mit fünf bis sechs Fangbooten. Je nach der Lade-fähigkeit konnten die Schiffe bis zu 1000 „Kardelen“ (Fässer) Speck verstauen. Im 19. Jahrhundert führten die größten Walfangschiffe — Vollschiiffe — sieben bis neun Fangboote mit sich und hatten 60—62 Mann Besatzung.

Mehrere Hamburger Schiffe arbeiteten bereits mit der Schußwaffe, der sogenannten „gun“, beispielsweise „Der junge Martin“ und „Der junge Gustav“. Die Brigg „Der junge Martin“ fuhr mit kurzen Unterbrechungen von 1791—1837 für Hamburg ins Eismeer. „Der junge Gustav“ von 1841—1853 und von 1855—1857.

„Gun“ war ein „leichtes Geschütz, wovon der Fuß gewöhnlich wie ein Gang-spill sich um eine Axe bewegte, so daß diese Kanone sogleich nach verschiedenen Höhen und horizontalen Richtungen gestellt werden konnte“. Man nannte es auch Drehbasse. Das Altonaer Museum besitzt ein solches „Original-Harpunen-Geschütz der Firma Cordes, Bremerhaven“.

„Hamburgs Grönlandfahrt“ ist vornehmlich eine Reeder-geschichte. Wagemut, Klugheit und Einsatzwille der Reeder schufen erst die Voraussetzung für die 6000 Ausfahrten. Selten war jemand Alleinreeder, meistens schlossen sie sich zu „Partenreedereien“ zusammen, denen ein direktionsführende Reeder vorstand. Unter diesen sind viele angesehene Namen zu finden: Ackermann, Amsinck, Baker, Beets, Govert, Hudtwalcker, Jenckel, Kramer, Mohrmann, Roosen, Schuback, van der Smissen, de Vlieger, Warnecke, Willink u. a.

332 direktionsführende Reeder konnte ich finden. Das ist nur ein kleiner Bruchteil der Hamburger Grönlandreeder; denn Partenbesitzer von $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{32}$ Part waren keine Seltenheit. Bei 24 Schiffen des Jahres 1781 waren beispielsweise 77 Partenbesitzer an 12 Schiffen beteiligt. Man muß also die Anzahl der direktionsführenden Reeder um ein Mehrfaches multiplizieren, um die den Tatsachen entsprechende Zahl der Hamburger Grönlandreeder zu erhalten.

Die Kommandeure der Hamburger Schiffe kamen von Ameland, Amrum, Borkum, Föhr, Röm, Sylt, den Elbmarschen und Nordsee-Küstengebieten und brachten alljährlich zu Hunderten ihre Mannschaften mit. So wurde Hamburg über zwei Jahrhunderte der Treffpunkt der Nordsee-Insulaner und Küstenbewohner von Holland bis Dänemark.

Das war ein Leben „beim Hamburger Berge“, wenn die Grönlandfahrer heim-gekehrt waren; denn auf St. Pauli standen die „Thran-Hütten“, in denen das kostbare Fett ausgebrannt wurde. Das brachte Geld in den Beutel. Manches interessante Portrait und manches Schiffsbild zeugen von dem Wohlstand der Grönlandfahrerzeit. Viele handschriftliche Dokumente, Marlspieker aus Walroßzähnen, mit Seehundfellen überzogene Seekisten, Wandkachelbilder, die Jagdszenen darstellen, die verschiedensten Bücher über Seefahrtskunde, wertvolle Spezialatlanten fand ich auf meinen Küstenwanderungen und Segelfahrten in den Jahren 1925—1952.

Die Geschichte von Hamburgs Grönlandfahrt steht aber keineswegs isoliert da. Die gesamte Geschichte der an der „Grönlandfahrt“ beteiligten Völker spiegelt sich mehr oder weniger darin, sei es nun die Walfanggeschichte von Dänemark oder England, Holland oder Frankreich. Das war ein buntes Leben im Eismeer, voll „Krieg, Handel und Piraterie“ und daneben voll Bruderliebe, Gottesfurcht und Heldentum.

215 Jahre fuhren Hamburger Schiffe auf Walfang und Robbenschlach ins Nördliche Eismeer. 565 Fahrzeuge (Mutterschiffe) waren bisher feststellbar, von denen viele jahrzehntelang im Eismeer-Betrieb zu verfolgen sind mitsamt ihren Reedern, über 800 Kommandeuren und Tausenden von Mannschaften. Auch ihre Namen, Ausfahrtsjahre usw. konnten in den weitaus meisten Fällen festgestellt werden und nicht zuletzt die Tatsache, daß „Hamburgs Grönlandfahrt“ ein „object extrêmement important pour la ville de Hambourg“ war, wie es in einem Aktenstück von 1808 heißt.

Es hat nur drei Jahre im genannten Zeitraum gegeben, in denen ein einziges Schiff von Hamburg auf Walfang fuhr, aber manche Jahre, da 35, 43, 54, 58, ja, einzelne Jahre, in denen 72, 73, 74, 83 Mutterschiffe mit einer Besatzung von 3000 bis 4000 Mann und mehr ins Eismeer segelten.

Hamburgs Grönlandfahrt ist eine der kühnsten und erfolgreichsten Hamburger Seefahrtsepochen.

Es ging und geht um den Wal!

Gestern — heute — morgen!

(Eingegangen am 28. 12. 1954.)

Expeditionen des Norsk Polarinstitut nach Svalbard, Jan Mayen und Ostgrönland in den Jahren 1953 und 1954

Von Dr. Anders K. Orvin, Oslo.

Hydrographische Lotungen bei Jan Mayen 1953

Die hydrographischen Lotungen der Küstengewässer bei Jan Mayen wurden im Jahre 1953 fortgeführt. Die Expedition verließ Aalesund am 18. Juni an Bord des Motorkutters „Minna“ aus Brandal unter Führung von Kpt.-Ltn. Kåre Z. Lundquist. Vom Schiffe aus führte er Lotungen in weiterem Abstand von der Küste aus, während der Hydrograph Helge Hornbaek mit drei Assistenten Echolotungen entlang der Küste bis zu einer Tiefe von 100 m vornahm. Da schlechtes Wetter vorherrschend war, konnte man die Lotungen diesen Sommer nicht beenden. Die „Minna“ kehrte am 14. August nach Norwegen zurück.

Abteilungen auf Svalbard 1953.

Norsk Polarinstitut sandte im Jahre 1953 keine wissenschaftlichen oder topographischen Abteilungen nach Svalbard. In den Tagen vom 6.—16. September führte Lundquist mit dem M/K „Nordsyssel“ die jährliche Inspektion der Leuchfeuer und der automatischen Radiofeuer durch.

Ablösungsexpedition nach Ostgrönland 1953.

Die jährliche Expedition nach Myggbukta Radio und den norwegischen Fangstationen auf Nordostgrönland wurde auch im Jahre 1953 mit dem M/K „Polarbjørn“ aus Brandal durchgeführt. Leiter der Expedition war John Giaever. „Polarbjørn“ verließ Aalesund am 24. Juli, gelangte nach Jan Mayen am 27. 7. und erreichte am 29. 7. Kap Herschel auf Ostgrönland. Das Schiff besuchte Myggbukta Radio und sämtliche Fangstationen von Fleming Inlet bis nach Hochstetter Forland. Außer Telegraphisten, Fängern für Arktisk Naeringsdrift A/S und für Hermann Andresen, nahmen der Meteorologe N. J. Schumacher mit Frau, der schwedische