

33.c.1910

Ulzen-Barck
hausen

Grünigge Niffpott

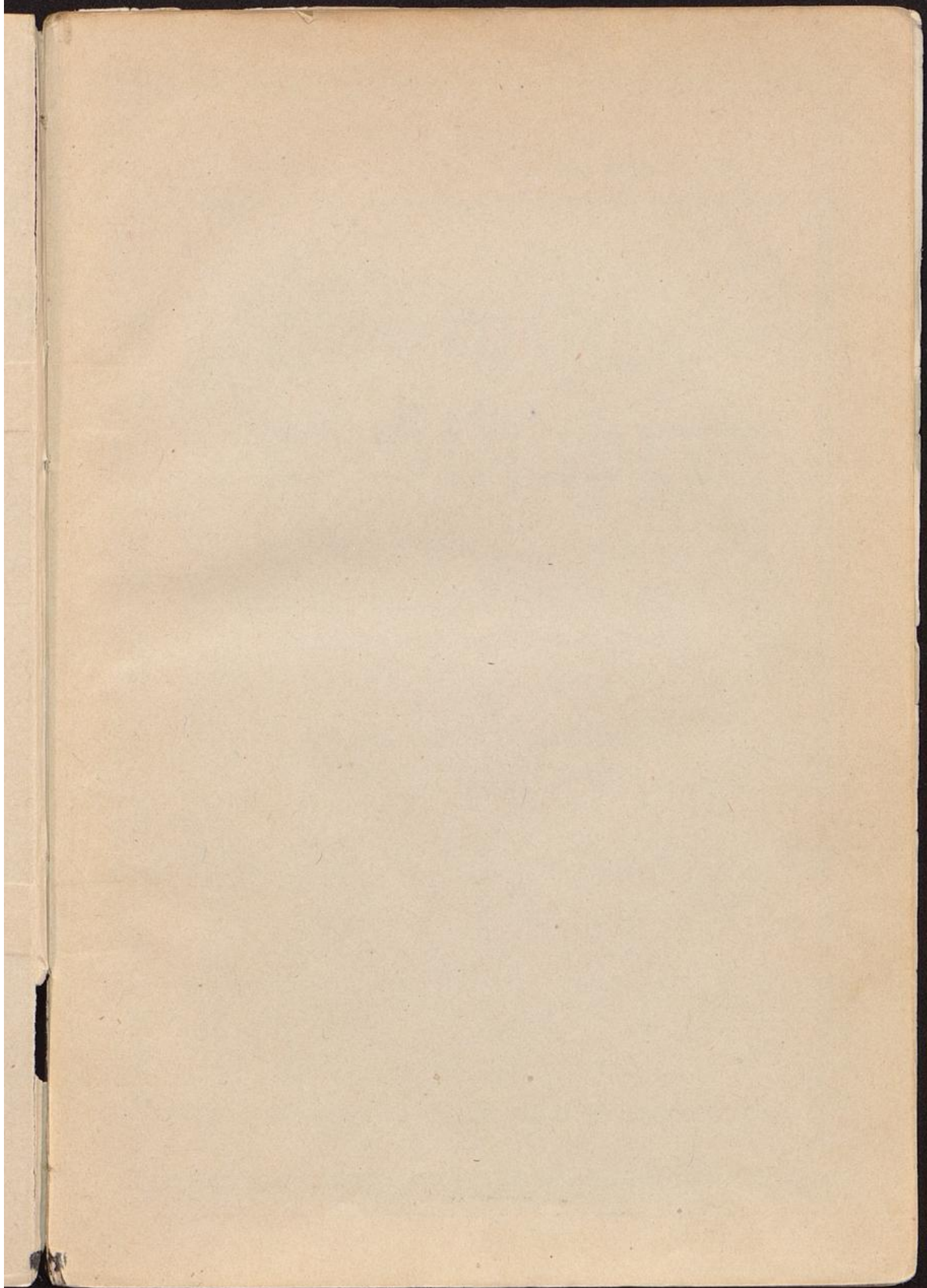
REG

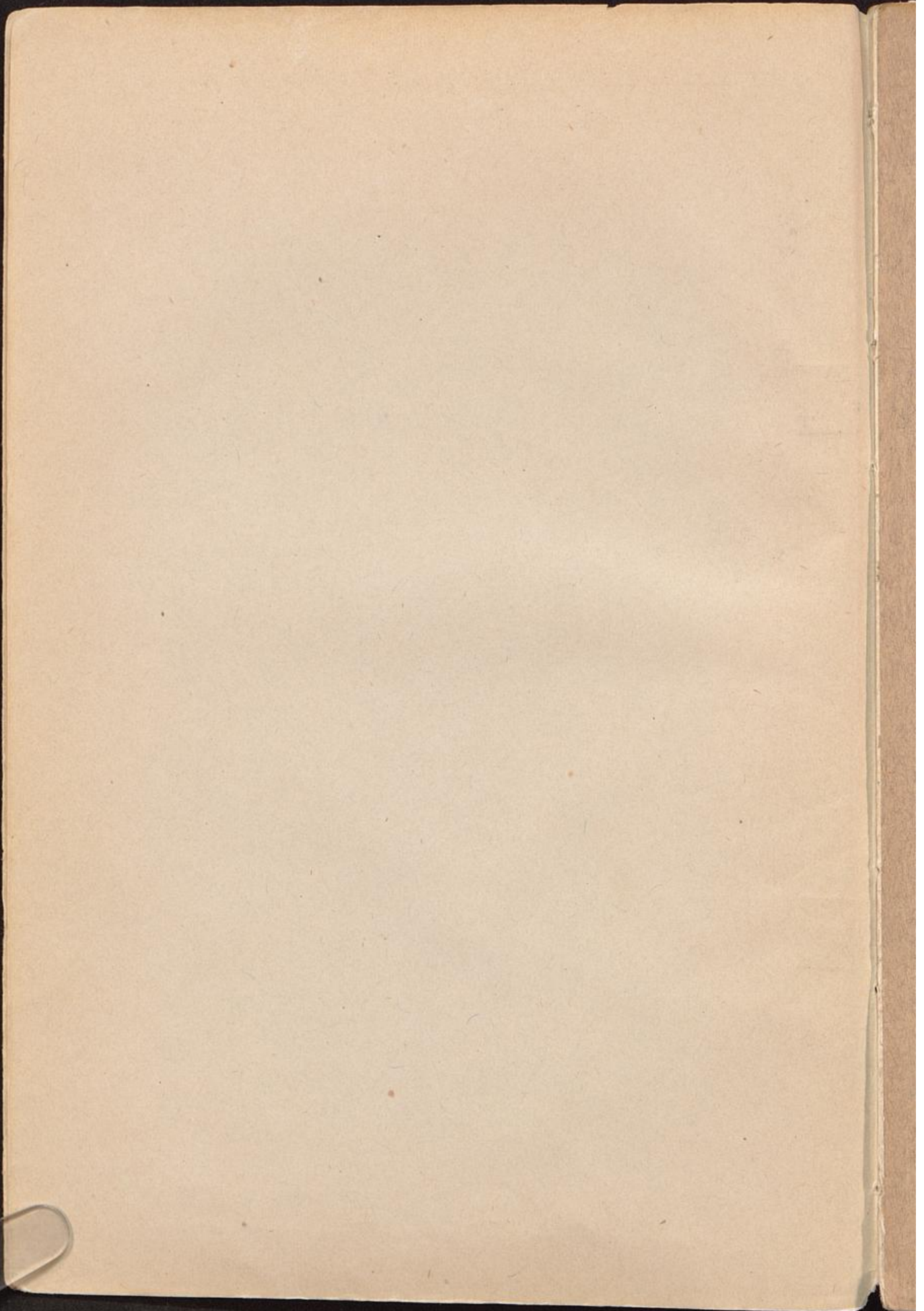
570

857

172.

~~23-1910~~





22c1910

Sonderveröffentlichungen
der Ostfälischen Familienkundlichen Kommission / Nr. 10

Bremische Schiffahrt

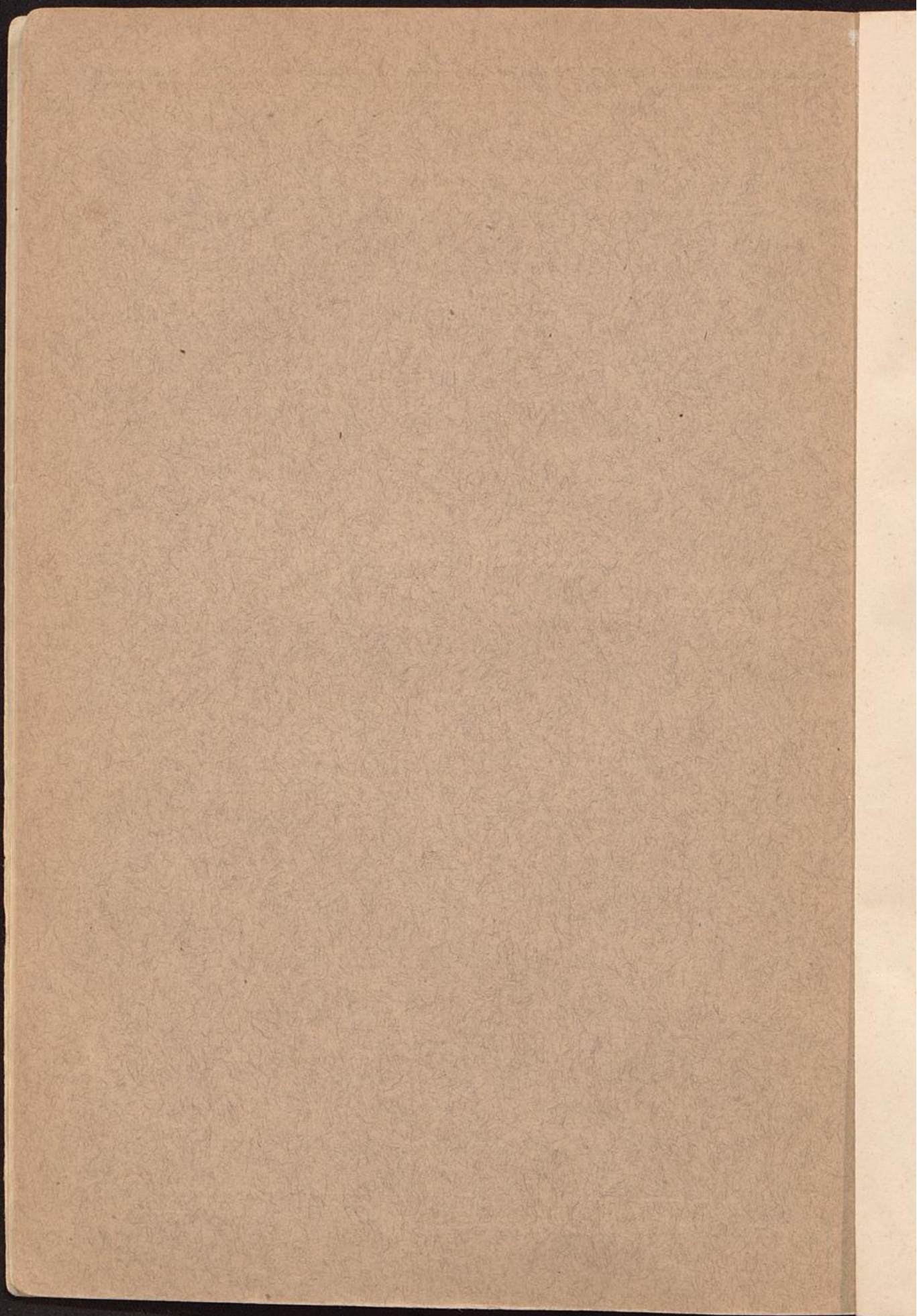
vor 100 bis 200 Jahren
in ihrer Bedeutung für Bremische Handels-,
Firmen- und Familiengeschichte

Von
Johann Ulzen-Bardhausen
Ingenieur a. D. und Privatgelehrter
in Bremen



1933

Verlag Degener & Co., Inh.: Oswald Spohr, Leipzig



Sonderveröffentlichungen
der Ostfälischen Familienkundlichen Kommission
Nr. 10

Bremische Schifffahrt
vor 100 bis 200 Jahren
in ihrer Bedeutung für bremische Handels-,
Firmen- und Familiengeschichte

Von

Johann Ulken-Barckhausen
Ingenieur a. D. und Privatgelehrter in Bremen

Leipzig 1933
Verlag Degener & Co., Inh.: Oswald Spohr

Umarbeitung und Erweiterung eines Vortrages,
der an Hand von Lichtbildern auf der dritten
Jahresversammlung der Ostfälischen Familien-
kundlichen Kommission am 4. Oktober 1930 im
Großen Bürgerschaftssaal in der Börse zu Bremen
gehalten wurde.

(Die allgemeiner gehaltene Einleitung ist als nicht unmittelbar
zur Sache gehörend hier fortgelassen.)

A
74
570
857

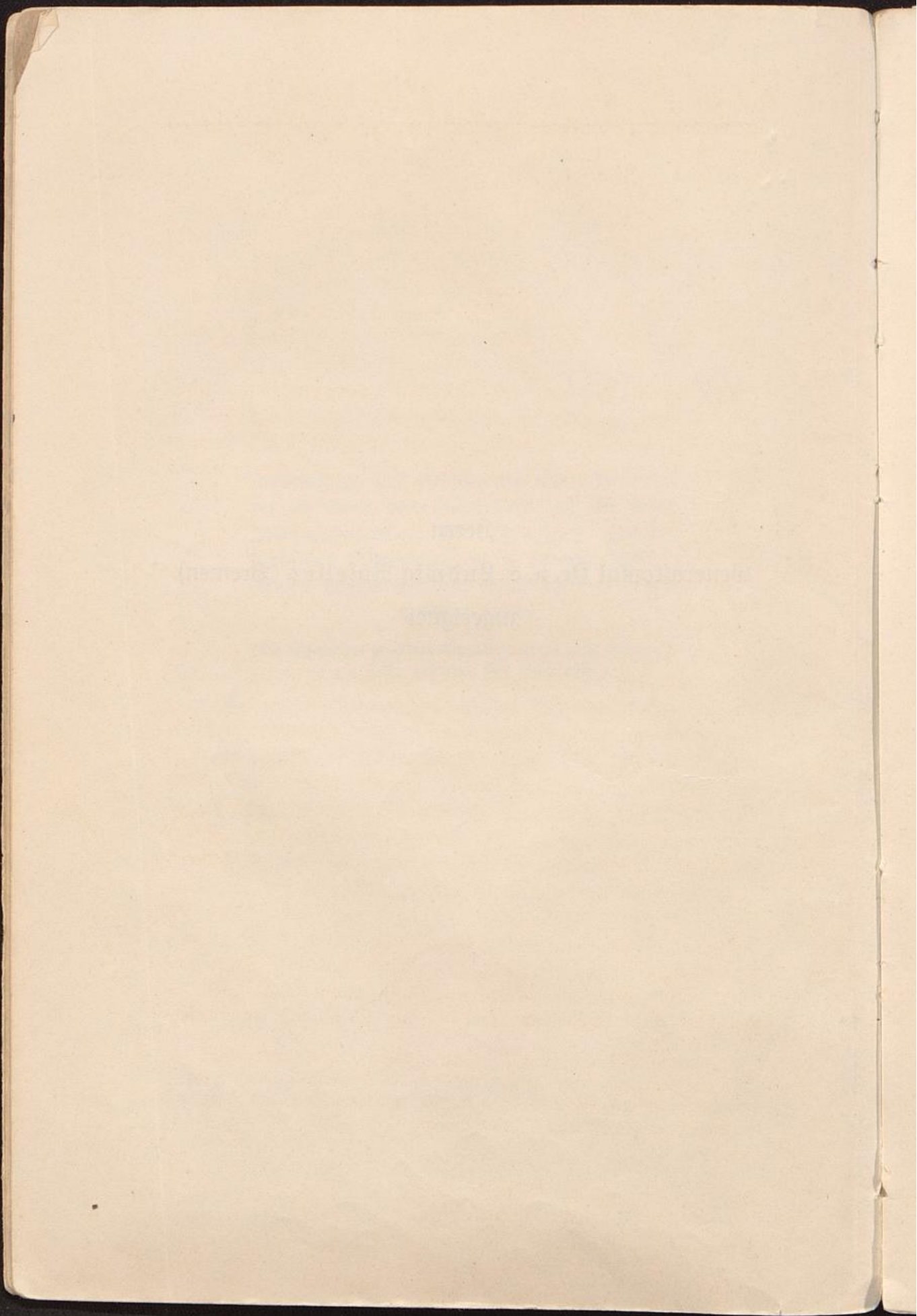


AZ 5857



~~33c1910~~

Herrn
Generalkonful Dr. h. c. Ludwig Koselius (Bremen)
zugeeignet



Motto: Das einfachste ist das Familieninteresse, das sich bald in ein bürgerliches Interesse für die Geschichte der Vaterstadt verwandelt, dann in ein staatsbürgerliches für das ganze Volk, um endlich in das Interesse am ganzen Menschengeschlecht überzugehen.

Johann Smidt (1798)
(Bremens großer Bürgermeister und Staatsmann,
* 1773, † 1857).

Bevor ich den Teil der bremischen Schifffahrt, um den es sich hier handelt, die „Segelschifffahrt“ und was damit zusammenhängt, behandle, möchte ich die „Dampfschifffahrt“ in ihren Anfängen abtun, obwohl ich damit etwas über den zeitlichen Rahmen hinausgreife.

Im Jahre 1817 befährt das erste bremische Dampfschiff die Weser. Es hieß auch „Die Weser“. Die zum Bau nötigen Skizzen und die Angebote für die Maschinen, wie auch diese selbst, waren aus England (aus Birmingham), dem damals typischen Lande des Schiffs- und Maschinenbaus, bezogen worden. Der Bau des Schiffes erfolgte auf Kosten des bremischen Kaufmanns Friedrich Schröder¹⁾ auf der Schiffswerft von Johann Lange in Vegesack. — Ich bemerke nebenbei, daß die familiengeschichtliche Forschung über dieses bremisch-vegesacker Schiffer- und Schiffbauergeschlecht (Lange) den Anstoß zu meinen Arbeiten über die bremische Schifffahrt gegeben hat. — Doch weiter: Nachdem dieses erste deutsche Dampfschiff, „Die Weser“, in die Weser-Stromschifffahrt eingestellt war, womit der Anfang einer umwälzenden Neuerung für die bremische Schifffahrt gegeben war, hat sich die Fluß-Dampfschifffahrt in den nächsten Jahrzehnten in Bremen kräftig weiter entwickelt. Auf „Die Weser“ folgte bereits 1817/18, ein zweites, auch bei Lange in Vegesack gebautes Dampfschiff, „Der Herzog von Cambridge“ usw., bis dann gegen Mitte der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts zur bremischen Fluß-Dampfschifffahrt (sei es Personen- oder Schleppschifffahrt auf der Ober- und Unterweser)

¹⁾ Friedrich Schröder war geboren zu Bremen am 29. März 1775 (als Sohn des brem. Kaufmanns Friedr. Schröder und dessen Frau Johanne Gesine Henriette geb. Houwe). Er starb am 3. Okt. 1835 zu Braunschweig (nicht zu Bremen wie in der Brem. Biographie S. 444 zu lesen).

die bremische Überseedampfschiffahrt hinzukam. — Eine deutsch-amerikanische Gesellschaft: die „Ocean=Steam=Navigation Company“ stellte 1846/47 zwei Dampfschiffe in den Trans-ozeanischen Verkehr zwischen Bremen und Amerika. — Von bremischer Seite waren (außer dem, wohl als geistig leitend zu denkenden Bürgermeister Smidt) der bremische Senator Arnold Duckwitz und der bremische Kaufmann Karl Theodor Gevekoht an dem Zustandekommen der Gründung hervorragend beteiligt. Auf amerikanischer Seite hatte der amerikanische Konsul in Bremen, Ambrose Dudley Mann¹⁾, von Beruf ein gewesener amerikanischer Miliz-Hauptmann (daher auch „Colonel Mann“ genannt), seinen bedeutenden Anteil, sein großes Verdienst um die Sache. — Die „Ocean=Steam=Navigation Company“, welche in dem Jahrzehnt ihres Bestehens (1847—1857) die Dampfschiffe: „Washington“ und „Hermann“ zwischen Newyork und Bremen laufen ließ, ist bekanntlich die Vorgängerin des im Jahre 1857 durch den bremischen Kaufmann, Konsul H. H. Meier (Hermann Henrich Meier, * 16. Okt. 1809, † 17. Nov. 1898)²⁾ gegründeten, heute auf dem ganzen Erdenrund bekannten Bremer Schiffahrtsgesellschaft, „Norddeutscher Lloyd“. Die konstituierende Versammlung fand am 20. Febr. 1857 statt. Welche Entwicklung und welchen Aufschwung der bremische Übersee-Verkehr mit der Gründung der zwei Gesellschaften genommen hat, und wie der Norddeutsche Lloyd die Erbschaft der „Ocean=Steam=Navigation Company“ übernommen und weiter ausgebaut hat, das gehört nicht mehr in den Rahmen meiner Betrachtung.

Das 1817 zuerst in die Weserflussschiffahrt eingestellte Dampfschiff, „Die Weser“, betreffend, ist noch zu erwähnen, daß dieses gewöhnlich „das erste auf der Weser fahrende deutsche Dampfschiff“³⁾ genannt wird. Das ist nur unter gewissen Einschränkungen richtig.

¹⁾ Januar 1920 hielt ich in der Brem. Histor. Ges. einen Vortrag: „Der amerikanische Konsul Ambrose Dudley Mann.“ Ue.-Ba.

²⁾ Näheres über H. H. Meier siehe in Brem. Biographie des 19. Jhdts. S. 309 ff., wie besonders bei Hardegen, Friedr.: „H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Lebensbild eines Bremer Kaufmanns. 1809—1898.“ (Fortgesetzt von Käthe Smidt, Berlin-Leipzig, 1820.)

³⁾ Der i. J. 1907 von dem Marburger Prof. Papin gemachte Versuch, die Fulda bis nach Hannov. Münden mit einem Dampfschiff (?) zu befahren, was historisch-kritisch heute mehr als fraglich ist, sei hier erwähnt. Literaturangaben über diese an sich sehr interessante Sache zu machen, gehört nicht hierher.

Wir wollen absehen von einem im Jahre 1836 in Duisburg a. Rhein im Auftrage eines Mindener Bürgers erbauten Dampfschiffes, das den Namen „Friedrich Wilhelm III“ trug, und das nur eine Fahrt auf der Weser gemacht haben soll. — Manchen gilt der 1843 in Dienst gestellte Dampfer „Eduard“ als das erste deutsche Dampfschiff. Die Sache verhält sich folgendermaßen: Man ist berechtigt, „Die Weser“ das erste deutsche Dampfschiff zu nennen, wenn man hervorhebt, daß das Schiff selbst, der Schiffskörper, in Begeßack gebaut wurde. Wenn man aber bedenkt, daß der wesentlichste Teil des Schiffes (das sind doch die Maschinen bei einem Dampfschiffe) aus England geholt wurde, so kann man die „Weser“ wohl kaum als das erste deutsche Dampfschiff bezeichnen. Die Skizzen, alle Berechnungen für das Schiff stammten aus England. — Als der wirklich erste deutsche, ganz in Deutschland gebaute Dampfer, dessen Maschinen auch deutsches Fabrikat waren, gilt deshalb mit Recht der in Kassel bei Henschel gebaute, erst im Jahre 1843 auf der Weser in Dienst gestellte Dampfer „Eduard“.

Ich muß hier auf die Geschichte dieses interessanten Erstlings der deutschen Dampfschiffbau-Industrie etwas näher eingehen. Der Erbauer war der Oberbergrat Carl Anton Henschel, der Erfinder der nach ihm benannten Henschel-Turbine, in Gemeinschaft mit seinem Sohne Karl Henschel und der Firma E. Wüstenfeld in Hannoversch-Münden. Das Schiff, ursprünglich für die Fahrt auf der Fulda zwischen Hannov.-Münden und Kassel bestimmt, kostete 4644 Taler. Am 22. August des Jahres 1843 sollte das stolze, neugebaute Schiff in Gegenwart des kurhessischen Kronprinzen und Mitregenten, Friedrich Wilhelm, auf dessen Namen getauft werden. Seltsamer Weise kam aber der geladene Fürst im letzten Augenblick der Einladung nicht nach. Und der Grund? . . . Seine Hoffschranzen hatten ihm im letzten Augenblick abgeraten. Der angeführte Grund entlockt uns ein Lächeln, weil er uns an die elende Kleinstaaterei in unseren deutschen Landen von einst erinnert, an die Sonderinteressen der vielen Duodezfürsten. Der Grund für das Fernbleiben des Fürsten war: man hatte versäumt, die landesherrliche Erlaubnis zum Befahren der Fulda kurhessischen Anteils rechtzeitig einzuholen. — Man wußte sich zu helfen. Das Schiff erhielt, um den Laufakt nicht aufzuhalten, im letzten Augenblick den Namen „Eduard“, wohl nach dem Vornamen des Inhabers der Firma Wüstenfeld. — Es ist interessant zu lesen,

wie die Probefahrten des Schiffes ausfielen. Ich kann im Einzelnen nicht darauf eingehen, entnehme nur gern einer gleichzeitigen Niederschrift des alten Henschel selbst (die ein „Maus“-Mitglied¹⁾ vor einiger Zeit eingesandt hat) folgenden Bericht. Ich bringe aus demselben wörtlich:

„Zu den weiteren meist 1½ stündigen „Spazierfahrten auf dem Dampfschiffe“ ergingen von den Erbauern feierliche Einladungen an die Honoratioren der Stadt Cassel. Unter den zahlreichen Gästen, deren Nachkommen zum Teil heute noch in Cassel leben, befanden sich mit ihren Damen: Generalleutnant v. Haynau, Hofmarschall v. d. Malsburg, Oberst Gerland, Oberbaurat Schuchardt, Geh. Obermedizinalrat Harnier, Obermedizinalrat Mangold, Polizeidirektor Robert, Baron v. Waiz, Kammerherr v. Buttlar, Commissionsrat Bücking, Geh.-Rat Koch, Hofrat Kraushaar, Oberbergdirektions-Assessor Zuschlag, Gebrüder Pfeiffer, Pfarrer Jaeger, Dr. Burhenne, Hofbaudirektor Ruhl u. a. Von allen Seiten wurden den Erbauern ungeteiltes Lob und Anerkennung gespendet, so daß der kühne Entschluß gefaßt wurde, das Schiff von Münden noch weiter nach Bremen laufen zu lassen. Am 3. September wurde unter der Leitung von Karl Henschel und E. Wüstenfeld diese Fahrt angetreten, von der an jedem Anlegeplatz ein ausführlicher Streckenbericht nach Cassel gesandt wurde. Um einen Vergleich mit den heutigen Fahrzeiten zu ermöglichen, seien die damaligen hier angeführt: Münden ab 5.15, Carlshafen an 8.30, ab 8.53, Beverungen an 9.08, ab 9.21, Hörter an 10.24, Holzminden an 11.15, Hameln an 4.20. — Auf Kanonensignale, die das Herannahen des Dampfers der Bevölkerung verkünden sollten, war, wie schon in Holzminden, Groß und Klein in Hameln an die Weserufer geeilt, um das Fahrzeug mit jubelnder Begeisterung zu empfangen. Zu Ehren der wagemutigen Erbauer gab die Stadt am Abend ein Essen, bei dem manches Glas auf die glückliche Fahrt des „Eduard“ geleert wurde. Nach Auffüllung des Kohlenvorrats wurde am nächsten Mittag um 12 Uhr die Fahrt fortgesetzt. Trotzdem ein starker Sturm dem Schiff gerade entgegenbrauste und die Wellen 4—5 Fuß bis unter die

¹⁾ „Maus“ Gesellschaft für Familienforschung Bremen E. B. (Bremen, Bülowstraße 15a.) — Herr Werner von Kieckebusch, Rittergutsbesitzer auf Schwiessel bei Thürkow (Mecklb.). Er überschreibt den Bericht „Nach alten Aufzeichnungen meines Urgroßvaters Henschel.“

Naben der Schaufelräder geworfen wurden, arbeitete die Henschel-Maschine ganz vorzüglich. Unter dem ungeheuren Andrang von Schaulustigen wurde um 2 Uhr die Stadt Rinteln erreicht. Nach zweistündigem Aufenthalt wurde die Fahrt fortgesetzt und um 7.07 in Pr(eußisch)-Minden Anker geworfen, wo wieder ein begeisterter Empfang stattfand. Hatte bisher ein glücklicher Stern über dem Schiff gewaltet, so sollte es jetzt anders kommen. Um bei der Durchfahrt durch die Brücke bei Hoya recht sicher zu gehen, wurde etwa 600 Schritt vor dieser Halt gemacht und der Capitän an Land und auf die Brücke geschickt, um sich die Sache recht ruhig vorher ansehen zu können. Mit voller Maschinenkraft wurde dann gerade auf die Brücke losgefahren, der Strom und Sturm erfaßte jedoch das Schiff, das erst mit dem rechten Radkasten an den einen Eisbrecher, dann mit dem linken Radkasten an den anderen Brecher geschleudert wurde. Die Maschine stand durch die gewaltige Erschütterung einen Augenblick still, ein heller Krach ging allen Teilnehmern durch Mark und Bein. Alles schien verloren! — Da trieb der Dampfer unter der Brücke durch und die Lage war gerettet. Mit einigem Zagen ging man an die Feststellung der erlittenen Schäden: der rechte Radkasten war gänzlich zertrümmert, der linke unbeschädigt, jedoch waren beide Schaufelräder stark verbogen, die Naben aber heil geblieben. Tag und Nacht wurde von schnell herbeigeholten Schreibern und Schlossern durchgearbeitet und die Schäden ausgebessert, so daß nach dreitägigem Aufenthalt die Weiterfahrt angetreten werden konnte. — Nach 4 $\frac{1}{2}$ stündiger Fahrt traf dann der „Eduard“ an seinem Endziel, Bremen, glücklich ein. Am 12. September kam der Bremenser¹⁾ Bürgermeister Schmidt²⁾ mit dem Senator Duckwitz, Consul Delius und zahlreichen Herren aus der Kaufmannschaft an Bord, um an einer Probefahrt nach Dreye teilzunehmen. Um die Schmarre von Hoya wieder zu verwischen, fuhr das Schiff bei der Herunterfahrt mit voller Kraft durch die Eisbrecher und die Bremer Brücke, wendete unterhalb in voller Fahrt und unter lautem Hurra wurde wieder unter der Brücke durchgefahren. — „So etwas war den Bremensern³⁾ noch nicht passiert“, schrieb ein Fahrgast,

¹⁾ Sic! statt Bremer.

²⁾ Bgmstr. Schmidt ist natürlich gemeint.

³⁾ Sic! statt Bremern.

„und machte einen vorzüglichen Eindruck von der glänzenden Bauart des Schiffes.“

Schon am nächsten Morgen wurde die Fahrt nach Cassel angetreten, auf der ein erster Versuch mit englischer Steinkohle gemacht wurde, die eine bessere Flamme und fast gar keine Schlacken gab. Der Schornstein wurde sehr viel weniger heiß als auf der Hinfahrt, auf der er immer wieder mit Wasser abgekühlt werden mußte. — So legte das Schiff wohlbehalten in Cassel an seinem Platz am Schützenhaus wieder an.

Der Bericht schließt mit den zwei ebenso kurzen wie interessanten Mitteilungen: „Wenige Tage später lief in Bremen der erste französische und englische Dampfer ein, so daß Henschel und Wüstenfeld die stolze Genugthuung hatten, der Stadt Bremen das erste Dampfschiff als ein Erzeugnis deutscher Erfindungskunst gezeigt zu haben.“ — „Wegen des unregelmäßigen Wasserstandes wurde bald darauf die Dampfschiffahrt auf der Fulda von der kurhessischen Regierung verboten, so daß sich die Erbauer entschlossen, den „Eduard“ nach Bremen zu verkaufen, wo er für Fahrten nach Bremerhaven in Dienst gestellt wurde.“

Wir fügen dem Veztgesagten hinzu, daß es dem Kapitän von der kurhessischen Regierung bei Strafe verboten wurde, die Fulda mit seinem Schiff wieder zu befahren.

Wir verlassen die — sozusagen — neuzeitlicheren Zustände, wie sie sich mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf der Weser (1817—1843) ergaben, und wenden uns einer früheren, anders gearteten Zeit, dem bremischen Segelschiffahrtswesen, zu. Die programmatische Übersicht, die ich nur werde geben können, wird zeigen, wie umfangreich und wie vielseitig das Gebiet ist, und wie zeitraubend es wäre, wollte ich nicht sprungweise die Sache behandeln.

Wir müssen zunächst allgemeine Betrachtungen anstellen über die Organisation und über die Eigenart des bremischen Schiffahrtswesens; vielleicht zweckmäßig nach drei Hauptgesichtspunkten dabei vorgehend, haben wir: a) Verordnungen und Gesetze. — b) Begriffliches, Terminologie. — c) Besprechung der Quellen, die in erster Linie in Betracht kommen. — Lassen Sie mich einiges zu diesen drei Punkten ausführen. — Was zunächst die Verordnungen und Gesetze

anbetrifft, die das bremische Schiffahrtswesen regeln, so haben wir als älteste uns bekannte Schiffsordnung die vom Jahre 1575, geschaffen auf Veranlassung der Reeder (als Arbeitgeber) mit Zustimmung der Vorsteher des Hauses Seefahrt. Die Begründung für die Aufhebung der „Ordnung“ geht klar aus den Worten hervor: „In erwegung grottes mißbrudes, so sich dagelickes under der schefardt vormeren deidt . . .“ — wer sich dieser Ordnung nicht fügen will, soll aus der Schiffer-Gesellschaft und -Freiheit ausgeschlossen sein. Ein Schiedsgericht wird festgesetzt, bestehend aus sechs Schiffern. — Es ist also, modern gesprochen, die Schaffung dieser „Ordnung“ und dieses „Schiedsgerichts“ eine berufsgenossenschaftliche Tat der Schiffergilde. Die „gemeine Seefahrt“, die „gemeinen Schiffer“, schaffen beides zum Wohle des Ganzen. — Wir haben weiter Verordnungen von 1587 und 1592. Der Rat verfügt darin das Verschiedenste, so z. B., daß bei Befrachtung von Schiffen im bremischen Hafen ausländische Schiffer erst in letzter Linie zugelassen sein sollen — ausgenommen sie führen direkt in ihren Heimathafen, oder es sei, daß die Größenverhältnisse der gerade zur Verfügung stehenden Schiffe den bremischen Auftraggebern nicht paßten, die Schiffe zu groß oder zu klein seien. — Manche fremde, hier nicht ortsansässige Schiffer suchten im 17. Jahrhundert und später diese Bestimmung dadurch zu umgehen, daß sie hier das Bürgerrecht erwarben, wiewgleich sie hier nicht wohnten. Durch Beziehung zu guten Freunden wurde ihnen das leicht gemacht. — Spätere Verordnungen trachteten dahin, diese Umgehungen der Verordnung zu unterbinden. — Die Straf gelder, die die fremden Schiffer für gewisse Vergehen zu zahlen hatten, sollen zur Hälfte an „die arme Seefahrt“ gehen. Auch die Gildegelder, die von den Fremden eingezogen werden, sollen nach Abzug zu Unkostendeckung und Verwaltung dem Hause Seefahrt zukommen. — Eine 1653 herausgegebene Verordnung, genannt „die Ordnung der Steuer- und Boots Manns Brüderschafft de Anno 1653, den 4. Martii“, sucht die seit dem Erscheinen der Verordnungen von 1587/1592 eingerissenen Übelstände durch nachdrückliche Wiederin kraftsetzung der alten Ordnung von 1592, die erneuert wird, zu beheben. — Die Ausstellung des für die Fahrt vom Schiffer benötigten „Seebriefes“ wird jedem verweigert, der nicht in der Stadt wohnt, der nicht, wie der immer wiederkehrende Ausdruck lautet, hier „Feuer und Rauch“ hat oder hält.

Endlose Streitigkeiten, gerichtlich sich lange hinziehende Prozesse hatte dies zur Folge, indem sich die Schiffer, zur Erfüllung des in der Verordnung Verlangten, einzelne Zimmer in Bremen mieteten und auf diese Weise glaubten, hier ansässig zu sein, das Bürgerrecht hier mit mehr Recht erwerben zu dürfen, usw. Die guten Beziehungen manches auswärtigen Schiffers zu einer einflußreichen Persönlichkeit erschwerten immer wieder dem Räte die strikte Durchführung der Verordnungen. — Die Ordnung von 1653 ordnet auch das Verhältnis zwischen den Seeschiffen einerseits und der Bruderschaft der Steuer- und Bootsleute andererseits im Sinne und zum Vorteile der ortsbremischen Mannschaft. Vor allem wird betont, daß die Schiffer, die hier (siehe oben) ansässig sein müssen, gehalten sein sollen, nur solche Steuer- und Bootsleute anzuwerben, die in Bremen wohnen und hier Bürger sind, bezüglich Bürgersfinder sind. — Daß den hier genannten Schiffsordnungen von 1575, von 1587/92 und von 1653 manche andere noch folgten, ist selbstverständlich und naturgegeben. Ich kann mich auf weiteres hier nicht einlassen. —

Was den zweiten allgemeinen Punkt, die Terminologie, anbetrifft, so will ich nur einige Fragen stellen: Was ist ein Bielbrief? — Was versteht man unter „Weddeordnung“, was unter einem „Weddeherrn“? — was sind „Bodmerie-Gelder“ (was Bodmeristen)? — was heißt „vidimirt“, „ingrossirt“? — Viele andere Fachausdrücke, schiffstechnischer Art, wären zu erklären, ferner die früher üblichen Maß- und Gewichtseinheiten: Wieviel Liter oder cbm ist ein Quardel, eine Stüpfen, eine Pipe? — um hier nur einiges anzudeuten. Es kämen hinzu die Erklärungen für all' die verschiedenen Schiffstypenbenennungen: was ist eine Galliot, eine Brigantine, Brigg, Schmack, Schnau, Tjalk, Ruffe usw. Ich werde Ihnen nachher die verschiedenen Schiffstypen im Bilde zeigen. — Im übrigen verweise ich Sie auf die später genannten Nachschlagewerke, zur Erklärung seemännischer Fachausdrücke. —

Ich komme zu den Quellen: Da haben wir zunächst eine Reihe von Druckschriften, ganze Werke und kleinere Abhandlungen. Aus der Fülle des Stoffes kann ich nur einiges herausgreifen.

Insonderheit Bremen und die Weser betreffend (älterer und jüngerer Zeit) sei genannt: 1. „Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet“, eine Doktor-Dissertation

(Altenburg 1913) von Paul Wegner aus Flathow in Westpreußen, der am 15. März 1913 zu Berlin promovierte. — 2. „Bremens Convoywesen“ ist ein Abschnitt XV (Seite 367 bis 395) in dem 1896 in Hamburg im Druck erschienenen Werke: „Hamburgs Convoysschiffahrt und Convoywesen“ von Ernst Baasch überschrieben. — (Besondere Abschnitte gelten auch den Emdener und den Lübecker Convoyen). — 3. „Das Convoysschiff das Wappen von Bremen“ lautet der Titel eines Aufsatzes von Dr. H. Schecker im „Bremischen Jahrbuch“, Band 31/1928 (Seite 268—280). — 4. „über die Spuren einer alten Schiffahrts- und Handelsverbindung Bremens mit dem Norden Europas und Amerikas im 11. Jahrhundert“, Aufsatz von J(oh.) G(eorg) K(oh)l, unserem einstigen Stadtbibliothekar und Reise-schriftsteller, der 1808 — 1878 gelebt hat — im 4. Bande des „Bremischen Jahrbuches“ 1869 (Seite 436 ff.). — 5. „Das Seefahrtenbuch des Brüning Kulves“ behandelt Dr. Joh. Focke in einem Aufsatz (mit Bildnis) im „Bremischen Jahrbuch“, Bd. 26/1916 (S. 91—144) — das Buch stammt aus dem 16. Jahrhundert, da Brüning 1597 (71 oder 72 Jahre alt) gestorben ist. — 6. Eine „Verteidigungsschrift des Bremischen Schiffers Johann Meier“ (aus der Zeit von etwa 1580, aus der London-Fahrt) teilt W. von Bippen uns mit im „Bremischen Jahrbuch“, Bd. 12/1883 (S. 155—159). — Nicht unerwähnt bleiben darf 7. „Das Haus Seefahrt zu Bremen“, eine Schrift des oben schon genannten J. G. Kohl — Bremen 1862. — Es seien ferner genannt: 8. „Die Schiffahrt auf der Weser und ihren Nebenflüssen“, Stuttgart 1911 (328 S.), von Hermann Meyer zu Selhausen. Die Schrift ist erschienen im Rahmen der von Carl Johannes Fuchs herausgegebenen „Tübinger Staatswissenschaftlichen Abhandlungen“, dessen 21. Heft sie ist.

In der Einleitung bringt der Verfasser sehr interessante Einzelheiten über „Die geschichtliche Entwicklung der Schiffahrt auf der Oberweser und ihren Nebenflüssen“. — 9. „Sammlung über die Erfahrungen, Resultate und Einrichtungen der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt“ (so hieß die 1842 in Hameln gegründete Gesellschaft) — es werden die Ergebnisse des Jahres 1851 denen des Jahres 1847 gegenübergestellt, die Schrift wird also kurz nach 1851 gedruckt sein. Ich habe sie selbst nicht in Händen gehabt, sondern nur Auszüge daraus angeführt ge-

funden. — 10. „Von der Schifffahrt auf der Weser“ handelt ein Aufsatz im „Westfälischen Magazin zur Geographie, Historie und Statistik“, 3. Jahrg. 1787 (S. 249 ff.). — 11. Hermann Raschen behandelt „Die Weser, das erste deutsche Dampfschiff und seine Erbauer“ (mit 14 Abb.), der Untertitel lautet: „Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und des deutschen Schiffbaues“. — 12. Unser Staatsarchivdirektor Dr. Hermann Entholt hat behandelt: „Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert“ (1815—1914) im 5. Band des Werkes „Die Hansestädte“ von Otto Matthies (1928). — Dann seien noch zwei Aufsätze genannt, die im „Jahrbuch der Bremer Gesellschaft von 1914“, Jahrgang 1929/30, erschienen sind: 13. (ebenda S. 10—34). „Bremische Segelschiffe und ihre Reeder 1840—1914“, von Dr. Otto Höver, mit Abbildungen und einer zwischengehefteten farbigen Flaggentafel: „Hausflaggen bremischer Reedereien“ nach zwei Flaggentafeln aus den Jahren 1852 u. 1862 und noch: 14. Ulgen-Bardhausen (ebenda S. 37—70): „Einige Bausteine zur Geschichte der bremischen Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und in den Anfängen des 19. Jahrhunderts“¹⁾. [Mit Abbildungen und mehreren statistischen Tafeln: A. Verzeichnis der im Jahre 1797 für Bremen fahrenden Schiffe — B. wie sich diese (140) Schiffe auf die verschiedenen Schiffstypen verteilen — C/1—C/10. Übersicht der davon: (1) in Bremen — (2) in Begefaß — (3) St. Magnus — (4) Könneberd — (5) Burg bei Lesum — (6) im Städingerland — (7) in Friesland — (8) in Eckernförde — (9) an verschiedenen einzelnen Orten innerhalb Deutschlands und — (10) im Auslande (a. in Europa: England, Holland, Irland, Norwegen und Rußland, b. in Nordamerika) erbauten Schiffe]. —

Zum Schlusse der „gedruckten“, für die Geschichte der bremischen Schifffahrt ernstlich in Frage kommenden Schriften muß ich noch dreier, besonders wertvoller Quellen gedenken: der seit 1796²⁾ erschienenen bremischen Adreßbücher, der seit 1741 vorhandenen Staatskalender und der seit 1743 vorhandenen Zeitschrift, „Bremer Wöchentliche Nachrichten“. Grade für den Familienforscher sind diese drei Quellen eine wahre Fundgrube, sei es, daß er

¹⁾ Siehe den letzten Absatz ganz am Schlusse der Schrift. (S. 71.)

²⁾ Das von 1796 ist bekanntlich als Sonderveröffentlichung Nr. 2 der Ostfäl. Familienkundl. Komm. erschienen. (Preis im Buchhandel M. 3.—)

sich mit den Schiffer-Familien, sei es, daß er sich mit den bremischen Firmen und ihren Inhabern, den Rheder-Familien, zu beschäftigen hat. Auch über Warenkunde, über die über Bremen ausgeführten und eingeführten Warenarten gibt die letztgenannte Quelle reiche Auskunft. — Während die erstgenannte Quelle, das Adreßbuch, wenn auch nicht jährlich, so doch alle paar Jahre eine tabellarische Übersicht bringt: über den jeweiligen Schiffspark Bremens, über die Namen der Schiffer, der die Schiffe leitenden Kapitäne, über die Art und die Größe (nach „Last“) der einzelnen Schiffe, über die Schiffsinhaber und die evtl. Interessenten, bringt die letztgenannte Quelle, die „Bremer Wöchentliche Nachrichten“, die (vielleicht nicht immer lückenlosen) Berichte über die Schiffseingänge und -Ausgänge. Die Eingänge sind rubriziert unter: „Eingekommene Schiffer und Waren“; bei den Ausgängen heißt es meist: „Es liegen zur Ladung fertig.“ — An Hand dieser Angaben lassen sich die wertvollsten Aufschlüsse über den bremischen Handel und über die bremische Schifffahrt gewinnen. So sei z. B. erwähnt, daß die Zahl der im Jahre 1750 stattgehabten Schiffseingänge 451 betrug. Die verschiedensten Dinge lassen sich feststellen, je nach dem Gesichtspunkte, unter dem man die Angaben (am besten tabellarisch, nach zuvor angelegter Kartei —) zusammenstellt und verwertet: — nach Art und Größe der Schiffe, nach Zahl und Namen der Schiffe und ihrer Kapitäne, nach den Befrachtern, den Reederfirmen, nach den Intervallen der auf einander folgenden Fahrten des einzelnen Schiffes, nach Art und Sorte der geladenen Fracht, woher und wohin die Waren geholt oder gebracht, usw. usw. Sie sehen, wie äußerst fruchtbar man die Angaben, so kurz und dürftig sie im Einzelnen sein mögen, verwerten kann. Noch fruchtbarer — weil vielseitiger — fallen die Ergebnisse aus, wenn wir die, noch aus anderen (z. B. den nachher genannten archivalischen) Quellen entnommenen Dinge mit hinzunehmen und sie mit den schon gewonnenen Ergebnissen zusammenfassen. Die interessantesten Einzelheiten treten in die Erscheinung: über die Firmen und die sich innerhalb ihrer ablösenden Firmeninhaber, über ihren Unternehmungsgeist (ich denke an die jährlich so und so viel zur Grönlandfahrt oder sonst wohin ausfahrenden Schiffe der einzelnen Firmen und die sich bei den bestimmten Fahrten ablösenden Schiffer), über das in den Schiffen investierte Bodmeriegeld (das gleichsam als Hypothek beim Schiffsbau zur Verfügung gestellte Kapital) und seine Darlehnsgeber, die

Bodmeristen, über die Versicherungssätze dieser Gelder (wir haben Listen der bei den Schiffsasssekuranz-Gesellschaften versicherten Schiffe), über die sogenannte „Auflage“ der Schiffe, das „Überwintern“ der Schiffe, in den einzelnen, fremden Plätzen, über das Verhältnis der Schiffer und ihrer Mannschaften, über beiderseitiges Verhalten gegenüber den Firmen, über Lotsenwesen, Lotsengeldfragen, über Leuchtfeuer und andere die Schifffahrt fördernde Einrichtungen, über das Schiffer-Gilde-Wesen allgemein, über endlose vor das Seegericht gebrachte Streitigkeiten (über Havarie, zu viel oder zu wenig gezahlter Entschädigungsgelder und was dergl. mehr sein mag). — Ganze Aktenbündel füllen die „Juridica“. — Nicht alles ist immer gleich wertvoll, doch werfen manche Schilderungen helle Streiflichter auf die Kultur- und Zeitverhältnisse.

Über die Ausfahrten der Schiffe sind die Angaben der „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ weit weniger zuverlässig als über die Schiffseingänge. Längst nicht alle Ausfahrten scheinen erfasst zu sein, was wohl damit zusammenhängt, daß die Schiffe oft weit unterhalb Bremens auf der Weser lagen und nicht so genau hinsichtlich der Ausreise zu kontrollieren waren, wie die — allein der zu zahlenden Abgaben halber genau registrierten Schiffseingänge.

Die Zollregister (z. B. über den Esflether Zoll¹⁾ u. a. m.) enthalten gewiß noch wertvolle Ergänzungen.

Ich möchte im Folgenden eine Probe geben, wie die Berichte der „Bremer Wöchentliche Nachrichten“ gehalten sind. Es heißt da:

1750 (Nr. 12, vom 12. März) „Eingekommene Schiffer und Waren“

	kommend von	mit
Capitain Robert Ramsen	Hull	Laaken, Blen, Farbe und Weizen
Capitain Otto Floor und Schiffer — — Brobe	} Bordeaux	Wein und Zucker
Schiffere Icke Rehm und Rulf Liesen		
Schiffer Jacob Gerrits	Harling	} Grupe (wohl Graupen), Delje und Klinkersteine

¹⁾ Bürgermeister Smidt setzte 1820 beim Bundesrat die Aufhebung des Esflether Zolls durch, der die bremischen Interessen behinderte.

	kommend von	mit
Schiffer Ulrich Warners	Groning	Pfeiffen, Grüge und Wolle
Schiffer James Toppen	Emdden	Habern und Käse
Schiffere Henrich Ohm	Jever und (von der) Elbe	Getrande
Johan Laetjes		
Alexander Schriever		
Eilert Bosten und Erich Rowehl		
Schiffere Johan Hannig und Hinrich Siefken	Zell	— —
Schiffer Meinhard Focken	Münden	— —
Conrad Kranke		
Asmus Muß		
und Christian Ketemeyer		
Schiffer: Gerhard Bringe- mann und Casten Loge- meyer	Minden	— —
Schiffer Friedrich Ket(e)meyer	Holz-Minden	— —

Beispiele für **Schiffsausgänge:**

1743 (Nr. 4, vom 28. Jan.) „**Schiffs- und Wagen-Frachten**“

Schiffer Johan Clarß lieget zur Ladung nach Rotterdam, hat schon $\frac{2}{3}$ Part fertig.

Schiffere Hinrich Nolting nach Hameln, Minden, Blotho usw.

Hinrich Jürgen Osterloh }
Hinrich Schrör } nach Münden

Marten Hoyer }
und Hanß Niemeyer } nach Zelle

1743 (Nr. 12, vom 23. März) „**Schiffs- und Wagen-Frachten**“

Es liegen zur Ladung fertig:

Schiffer Hinrich Jürgen Osterloh }
Jacob Muß } nach Münden
Daniel Isenberg }
und Hinrich Meyer }

Schiffere Borchert Prella und Friedrich Wilmers	} nach Bodenwerder
Schiffer Martin Heitmann	
Schiffere Hans Neumeyer Marten Hoyer und Jürgen Wolters	} nach Hannover und Zelle

Wir sehen aus den gebrachten Auszügen, daß — wie es in der Natur der Sache gelegen war — die Weser-Flußschiffahrt die Seeschiffahrt überwog. Daß aber viele Fahrten auch der Ostsee, Rußland, Finnland und den baltischen Provinzen, ferner den skandinavischen Ländern, Grönland, England, Irland, wie auch selbstredend Holland, Frankreich und Portugal galten, wie auch Italien, das ergibt sich aus den Berichten der „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ zur Genüge. Darauf beschränkte sich aber die bremische Schiffahrt in der Mitte des 18. Jahrhunderts keineswegs, wenn sie auch vorwiegend der Europa-Fahrt galt. — Wir ersehen aus einer amtlichen Bekanntmachung, einer „Obrigkeithlichen Verordnung“ vom 4. Sept. 1750 (zum Schutze gegen Einschleppung „pestilentialischer Seuchen“), daß der Handel wie auch die Schiffahrt Bremens nach der Levante und den nordafrikanischen Küstenstrichen ging.

Ich komme zu den Bielbriefen! Ein Biel- oder Beil-Brief ist ursprünglich der Schiffbau-Vertrag mit dem Schiffszimmermann, dem Werftbesitzer, sein Beil (niederdeutsch Biel) anzusetzen, das Schiff zu bauen, in weiterer Folge das behördlich beglaubigte Zeugnis über den vollzogenen Bau — mit allen das Schiff betreffenden Angaben: wo, auf welcher Werft, wann und von wem (oft auch in wessen Auftrage) das Schiff erbaut ist. Der Schiffer wird immer genannt, der sehr oft mit dem Auftraggeber identisch ist oder zu mindest in dessen Vertretung handelt. Die Schiffsmaße werden meist genau angegeben; des ferneren wird oft die Art und die Größe des Schiffes in „Last“ angegeben¹⁾. — Der Schiffszimmermeister wird meist über die gemachten Angaben in Eid genommen.

¹⁾ Die „Last“ (Schiffslast) war überall verschieden groß (s. Konvers. Lex.). Ich finde nirgends die Bremer Last angegeben, wohl aber: 1 hamburgischer Commerzlast = 6000 hamburgischer \mathcal{H} = 120,6967 hamburgischer Kubikfuß Seewasser. — Ob für Bremer Schiffe meist die hamb. C. L. galt? Die Frage lasse ich offen. — Man kann rund (1,8. — 1,9.) Last = 1 Reg.-Tonne rechnen. — S. den Nachtrag auf S. 65.

Der fertige Bielbrief wird „ingrossiert“ und „vidimiert“, im ersteren Falle heißt das: er wird erstmalig ausgefertigt, amtlich beglaubigt, mit Siegel und Unterschrift seitens des betr. Vertreters der Behörde, in deren Bezirk der Bau stattgefunden, versehen. Der Bielbrief wird (de novo) „vidimiert“, wenn das Schiff zu neuer Fahrt ausfahrend vorher wieder behördlich überprüft worden, oder wenn das Schiff nach irgend welchen baulichen Veränderungen einen neuen Brief als Ausweis mitbekommt. Der Bielbrief schlechthin ist also ein Schiffs-Ausweispapier, ein Schiffsbrief. Auch bei Eigentumswechsel oder bei Umbenennung des Schiffes wird ein neuer Bielbrief ausgefertigt. — Der Bielbrief muß vor Ausfertigung des Seepasses als richtig erkannt sein. — Bei Verkauf wird ein „Kaufbrief“ ausgefertigt. — Ich gebe ein Beispiel:

Bielbrief des Schiffes die „Flora“ Schiffer Peter König.

Auszug eines „Bielbriefes“ an den Schiffer Peter König. Sein Schiff hieß die „Flora“, so am 3. September 1788 bei Erteilung eines Passes vidimiert wurde. — Bauart: ein Brigg-Schiff. — Erbaut wurde es 1782 und zwar am Lesum-Strome, von dem Schiffszimmermeister Henrich Boschen. Die Maße waren: 24 Fuß breit über die Balken, 84 Fuß lang im Kiel, 10 Fuß tief im Raume und 4 Fuß vom untersten Deck bis unter die Balken des obersten Decks schnurrecht. Es heißt: 1784 wurde das Schiff „in Unserm Stadt-Hafen Begeßack gänzlich verfertiget und abgeliefert“. In Auftrag gegeben war es für Rechnung verschiedener hiesiger Bürger und Kaufleute, deren Namen nicht genannt sind. Beurkundet wurde der Bielbrief am 9. Juni 1784 zu Bremen von G. von dem Busch, Reipublicae Bremensis h(ujus) t(emporis) Consul Praeses.

Ich möchte auch einen interessanten „Kaufbrief“ mitteilen.

Kaufbrief des Schiffes der „Felix“, Schiffer Johann Ohlsen.

Er betrifft des Schiffers Johann Ohlsen jun.'s Schiff der „Felix“, „so am 20. April 1790 bei Erteilung eines Seepasses in Authenticoproduciret worden“. Der Anfang lautet: „Kund und zu wissen sey jedermann, insonderheit denen, so daran gelegen, daß Wir Endes Unterschriebene Johann Abraham Rettberg & Söhne, Kauf- und Handelsleute in dieser Stadt Bremen, das Englische Brigantin-Schiff the Faelix, welches bisher vom Capitain William Commins geführt worden, vermöge und in Kraft eines

von besagten Capitain auf sich und seine Rheder zu Peapolis(?) den 27. Martii 1789 ausgestellten, auf fünfhundertachtundsiebzig Liv. Sterl. Siebenzehn Schill. Sechs Pfennig Sterling lautenden Bodemerie Briefes, der in unsern Händen sich befindet, am 9. Mart: dieses 1790/ten Jahres allhier, so wie es sich mit allem Zubehör an Masten, Segeln, Tauen und Ankern nach dem darüber errichteten Inventario zu Begefaß im Hafen lag, öffentlich an den Meistbietenden durch den beeidigten Schiffs-Mäkler Burch(ard) Tidemann verkaufen lassen, und ist es bey diesem Verkauf dem beeidigten Mäkler Albert Töpken, für Hrn. Joh: Ohlsen Junior für sich und um die Summe von Neunhundertzweyundfünfzig Rthlr. 36 Grote in Louis d'or à 5 rthlr verkauft und zugeschlagen worden.“ (Das Schiff wird ihm und seinen Erben in aller Form rechtens cedirt). „Alles sonder List und Gefährde“. — Am Schluß heißt es: „Bremen, d. 16. April 1790. (gez.) Joh. Abr. Kettberg & Söhne. — Von Amtswegen attestirt von Joh. Andreas Engelbrecht, Notar. Caes. publ. & juratus.

Über den Werdegang dieses ursprünglich englischen Schiffes gibt uns der zweite, in englischer Sprache erhaltene Bielbrief nähere Auskunft. Es war eine, im Jahre 1766 in Carmarthen, Provinz Wales, (am nördlichen Eingange des Bristol-Kanals gelegen) erbaute 1 deckige Brigantine, mit 2 Masten, 92 Tons groß, 63 Fuß lang im Kiel, 19 Fuß 1 Zoll stärkste Breite und hoch bis unters Deck 9 Fuß 11 Zoll. Am 26. März 1788 war es von den drei englischen Kaufleuten: Benjamin Heame, Thomas Treeve und Richard Narramore zu Penryn, einem befestigten Hafen in der Provinz Cornwallis, nahe bei Falmouth gelegen (augenscheinlich an die genannte bremische Firma) verkauft worden.

Wir sehen, wie die Biel- und Kaufbriefe unserer bremischen Schiffe ausführliche Auskunft über die Schiffe, über ihre Herkunft, über die Bauart, über die Größenverhältnisse wie über ihre Schicksale geben. — Ich entnahm diese Beispiele der Bielbrief-Sammlung des Staatsarchivs Bremen, die in ein paar starken Folianten eine große Anzahl von Bielbriefen aus einem ganzen Jahrhundert bremischer Schifffahrt uns bringen, nämlich von 1715 bis 1822. Wir haben hier eine sehr reich fließende Quelle für die Geschichte der bremischen Schifffahrt des 18. Jahrhunderts vor uns.

Anderere sehr ergiebige Quellen für den von uns gewählten Zeitraum bieten die bremischen Adreßbücher, die freilich erst mit dem Jahre 1796 beginnen, die bremischen Staatskalender, die mit 1741 beginnen, die derzeitige Bremer Presse, (außer den jeden Montag erscheinenden „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“), die im Staatsarchiv vorhandenen „Seegerichtsprotokolle (ab 1732), einige wenige erhaltene „Schiffsjournale“ und dergl. mehr. Ich kann unmöglich auf die vielen anderen, außerdem in Frage kommenden Quellen, die gedruckten Schriften, seien diese nun längere selbständige Einzelschriften oder nur Zeitschriften- und Zeitungsaufsätze, näher eingehen. Nur auf das, sagen wir fast lebendige Material, wie es in Gestalt der vielen Schiffsmodelle usw. im Focke-Museum uns erhalten ist, sei noch hingewiesen. — Ich nannte eben die Adreßbücher. Sie enthalten, wenn auch nicht gerade jährlich, so doch alle paar Jahre ein genaues Verzeichnis des bremischen Schiffsparks. Die Namen der Schiffe, der Schiffer, der Reedereien, die Größe und Art der Schiffe werden genannt.

Die Spezialschriften, die sich mit dem bremischen Convoywesen mit der Grönlandfahrt und dem Walfischfang beschäftigen, wie insbesondere auch mit der norwegischen Stadt Bergen, das lange Sitz und Stapelplatz für den bremischen Handel gewesen und der so genannten bremischen „Bergenfahrer-Societät“ müssen noch erwähnt werden, ohne daß ich mich — so leid es mir tut — näher auf alle diese so interessanten Einzelheiten einlassen kann.

Nach den Adreßbüchern kann man die „Seeschiffer“, die „Rahnschiffer“, die „Torfschiffer“ — meist freilich sehr mühselig — feststellen. Vereinzelt Jahrgänge haben alphabetische Verzeichnisse auch der letzten beiden Kategorien.

Die Staatskalender haben für unseren Zweck den Vorteil, daß man über die Verwaltung der in Frage kommenden Organisationen genaueres erfährt. Sie nennen die einzelnen Deputationen, die leitenden Männer mit Namen. So ersehen wir, um das an ein paar Beispielen zu zeigen, daß im Jahre 1741 das Schiffer-Gilde Wesen verwaltet wird von zwei Ratsherren und drei Schiffnern. Es sind die Ratsherren Hermann Backer und Daniel Weitsel als Inspectores und die Schiffer: Dethmer Hackmann, Henrich Heymann und Lüder Bringmann. Diese drei haben wir uns als alte Seeschiffer zu denken. Ein Gilde-Diener — in

diesem Jahre heißt er Henrich Bringmann — steht den genannten Fünf zur Seite. Sechs Jahre lang haben sie die Verwaltung inne, dann rücken zum Teil andere Männer an ihre Stelle. — So können wir Jahr um Jahr die Zusammensetzung dieser Deputation und auch der anderen verfolgen. — Das „See-Gericht“ wird im Jahre 1768 verwaltet von zwei Ratsherren, zwei Bürgern und zwei Schiffern. Es sind die Ratsherren: Dr. Hermann von Lüne und Richter Dr. Albert Wahls — die Bürger: Eltermann Arnold Tidemann und Michael Lönig und die Schiffer: Dirck Bogelsang und Hermann Raadlef. Der Gilde-Diener Christoph Beckerhenning ist ihnen beigeordnet. — Die Hafenverwaltung sehen wir unter der Überschrift „Haven zum Begesack“ wie folgt (1741) besetzt: Johann Nonnen und Daniel Weitsel als die Vertreter des Rats und Werner Gerdes und Gottfried Meyer als die Vertreter der Kaufmannschaft. — Als die Deputation für die „Weser-Austiefung“ werden genannt: die beiden Ratsherren Henrich Gerhard Schuhmacher und Johannes Coch, beide beider Rechten Doctores, und die zwei Elterleute Burchard Deneken und Hermann Meyer. Als der eigentliche Fachmann, den wir uns für die vorzunehmenden Arbeiten, in besonderem Auftrage Angestellten zu denken haben, figurirt ein Architect, namens Peltier. — Die Sicherheit der bremischen Schifffahrt wird durch das „Convoye-Wesen“, d. i. die Begleitung der Rauffarteschiffe durch die „Convoye-Schiffe“ (städtische, bewaffnete Schiffe — also einer Art von Kriegsschiffen) gefördert. Die Überwachung dieser Einrichtung liegt 1745 in den Händen von zwei Ratsmännern und von vier Kaufleuten. Es sind die vorhin schon genannten Ratsherren: Hermann Backer und Henricus Coch und als Vertreter der Bürger die Herren: Eltermann Christian Niclaus Schöne und Eltermann Johann Georg Hoffschleger, Albrecht d'Erberfeld und der Schottherr Johann Nonne Junior. — Als Schiffsmakler nennt der Staatskalender für das Jahrzehnt 1741/1749 Henrik Rode, 1750/51 Daniel Harmes und ab 1752 Frerich Molden. — Auf die im Staatskalender aufgeführten Schiffer-Brüderschaften komme ich nachher in anderem Zusammenhang noch zurück.

Das Gezeigte möge genügen, darzutun, wie wertvoll der Staatskalender für uns ist. Würden wir die einzelnen, die Männer der

einzelnen Abtheile, Jahr für Jahr ausziehen, so würden wir nicht nur für die Geschichte der bremischen Schiffahrt, auch für die bremische Familiengeschichte außerordentlich wertvolles Material erhalten, was Sie ohne weiteres zugeben werden. — Lassen Sie mich noch einige wenige Beispiele aus den „Seegerichts-Protokollen“ anführen, um Ihnen zu zeigen, wie wertvoll diese Quelle ist (würde sie erst einmal völlig ausgenutzt sein) für die Handelsgeschichte, für die Rechtsverhältnisse, unserer Vaterstadt. Meist handelt es sich um Klagen und deren Erledigung durch das Seegericht wegen Frachtgelder, Lotsengelder, der ausbedungenen und oft nicht zur Zufriedenheit des Schiffsvolks ausgezahlten Heuer, um Havarie-Gelder u. a. — Ein paar Beispiele:

Auszüge aus den Seegerichts-Protokollen.

1) Veneris den 7. August 1739 Erschienen am Seegerichte in der Commissionsstube am Rathhause Johann Hadelers Witwe Contra Schiffer Govert Cassau. Sie klagt, daß „ihr Mann seelig mit G. C. seinem Schiff die Reise nacher London gethan und in England gestorben und begraben währe“ — — — „wann nun der schiffer Govert Cassau ihres Mannes Bodmerengelder so er von hier mitgenommen zu der Begräbniß angewandt und ihm begraben laßen, als ersuchte (sie) den schiffer dahin anzuhalten, sothane gelder als 15 Rthlr. ihr wieder auszufehren.“ — Der Beklagte macht geltend: „Hätte nichts von ihres sehl. Mannes gelder bekommen, vermuthlich hätte der steurmann und übrige schiffsleute solches zu sich genommen, indehm diese ihm hatten begraben laßen, auch wie Er vernommen, das übrige geld ihr der Klägerin wieder zugestellet.“ — Die Klägerin ersucht, daß ihr wenigstens die halbe Heuer gezahlt werden möchte, wogegen Beklagter geltend macht, „der Mann wehre Von Anfang der reise bis an den Tod Zu Krank gewesen, dabey sehr geneigt Zum Brantwein und anderen geträncken, hätte dahero wenig Dienste von ihm gehabt, es könten die Herren Interessenten des schiffes wohl mit Fueg praetendiren, daß die auff Hand gegebene gelder wieder herausgegeben würden, allein er wolle darauf nicht bestehen.“ — Nach längerem pro et contra erfolgte die Entscheidung dahin: „Der Schiffer Cassau möchte der Witfrau solchergestalt aus charité begegnen, daß sie friedlich, und solte ihm und anderen dieser Casus nicht Zu praejudice gereichen.“ (gez.) Dr. Weitsel.

An demselben Tage kommt noch ein anderer Fall zur Verhandlung, der zeigt, daß auf demselben Schiffe noch ein Mann gestorben und in London begraben ist. Es heißt:

2) den 7. August 1739 Hinrich Lampen Witwe contra Schiffer Govert Cassau „Ihr Mann sehl. wehre auch mit diesem schiffer nacher London gefahren, allda gestorben und begraben, wie Sie nun Von ihm dem schiffer die Halbe Heuer als 10 Rthlr. gefodert hätte Sie nur 3 rthl. 42 grote sollen empfangen, und hätte Er Ihr also 6 Rthl. 30 grote wollen abfürzen.“ — Dagegen macht der Angeklagte geltend: hätte laut Rechnung für den Doctor und Balbier u. dgl. einige gelder Verschossen die Er wie billig abziehen wolle, das andere geld wehre er bereit zu bezahlen. Der Mann hatte Zu denen schiffsleuten (gesagt) Er wolle wann Er zu sterben lehme nicht so schlecht wie der andere, Hadelser nehmlich, begraben wehre, nicht begraben werden — seiner ersten Frauen begräbniß in Bremen hätte 65 Rthlr. gekostet, Er wehre Gottlob in guten stande und möchte es wohl darob — — — usw. Nach Abtreten dieser zuerst Bernommenen heißt es: Worauff diese Hinausgetreten und Harm Kösing und andere so mit auf dem schiff gewesen hereingeruffen welche deponirten, daß es dem Verstorbenen Hinrich Lampen gahr nicht mit (sic!) gewesen (recht gewesen?), daß Johann Hadelser seine begräbniß nur 2 rthl. 66 gr. gekostet, dahero expres begehret und Sie mit einander sehr gebethen, wann er solte Zu sterben Kommen ihm auff eine vornehmere ahrt begraben zu lassen, oder aber seinen todten Körper mit nacher Bremen zu nehmen, hätte gerühmet, daß er in guten stande usw. Der Beschluß ergeht dahin, daß „Bey so bewandten Umständen könnte man es dem schiffer Cassau nicht anmuthen — — —“ (er braucht nur die 6 rthl. 30 grote zu zahlen).

3) Ein drittes Beispiel: Bremen No. 1738 Mittwoch den 5. Nov. Schiffer Marten Wischhusen als Kläger contra Henrich Henrichs & Consorten als Beklagte. — Kläger „hatte sein Volk, allhier gegenwärtig, nach Irland mit Ihm zu fahren geheuret Auch einige Zeit hernach, die ihnen versprochene Halbe Heuer bezahlt, Nachmahls hätten Sie auch einige Tausend piepen stabe¹⁾ — — — (spatium) eingenommen, Es wäre aber das

¹⁾ Pipenstäbe: gespaltenes Eichenholz, aus denen die Dauben zu den Pipen (best. Art von Fässern) gemacht werden.

Warten annoch nach einige Fäßer Mumme gewesen, darüber Sie sehr unwillig geworden, Und wieder herauff nach Stadt gefahren verlangende anjeko verbeßerung Ihrer halben Heure, Welcher Er Ihnen nicht Zustehen Konte, Derhalben Wäre gemüßiget worden, das Seerecht an zu suchen? Bahnt demnach diese Sache nach Usance der See zu Decidiren.“ — Beklagte: „Daß Sie mit Ihrem Schiffer zu fahren sich verheuret, auch die versprochene Halbe Heure empfangen, Wäre Wahr, Unterweilen Sie aber 7000. piepen stäbe eingenommen, Hätten Sie mit einem guten Ostwind wie andere schiffer gethane, ihre Reise gleichfals befodern, Und nicht Weniger dann solche schiffe vor dem Winter Negst Gott, Wiederumb hier zu Hause seyn mögen — — — —“ (sie vermeinen deshalb mit Recht mehr Heuer fordern zu können) — — Die Klage wird abgewiesen.

4) Ein viertes Beispiel: Lunae den 30. Nov. 1739. — Schiffer Dierich Segelken contra Mons. Rosentreter. — Kläger: (er) „wehre mit seinem schiff die Anna Magdalena Von Kostoek mit einer Ladung Pommerschen Rogken hiergekommen, und für Rechnung seiner Interessenten 10 Lasten Kost. Maße und für M(onf.) Rosentreter und Dwerhagen 36 Lasten Kostoeker Maße Zu Kostoek eingenommen. Folgens producirter Rolle wehre er mit M. Rosentreter u. G. Dwerhagen eingeworden, daß Er pr. jeder hier zu liefernder Bremer Lastenfracht solte haben 10 Rthlr. mit 18 groten Caplaken¹⁾ Nun hatte er unten Zur Brate folgens eines hiesigen geschwohrnen Messers namens Philip Sullau außage ablieffern laßen 48 last 18 scheffel Bremer Maaße an obbemeldeten M. Rosentretern und Dwerhagens ordre und an denen Interessenten 11 last 36 scheffel Brem. Maaße, es machten aber M. Rosentreter & M. Dwerhagen ihm difficulteten und wolten Ihme nicht ordnungsmäßig die fracht bezahlen.“ — Dagegen die Beklagten: M. Rosentreter ließ durch seinen Schwiegerjohn M. Kulfes einbringen, daß er Zu wissen verlanget, wie viel lasten unten verkaufft wehren. — Kläger: Das wisse er nicht, wehre auch nicht dabey gewesen, sondern seine leute hätten an dem geschwohrnem Messer die ablieferung gethan. — Philip Sullau producirte einen Zettel, daß er an:

¹⁾ Kapplaken: in den niedersächsischen Städten eine „Ergepligkeit“, welche der Schiffer noch über die bedungene Fracht von jeder Tonne erhält. (Ursprünglich nicht Geld, sondern ein Stück Laken, Tuch zu einer Kappe.)

C. Rosentreter	Zugemeßen	17	Last	20	sch.	Bremer	Maafß
G. Dwerhagen		17	"	20	"	"	"
Gl. Wehland	"	8	"	18	"	"	"
				<hr/>			
		43	Last	18	sch.	Bremer	Maafß

Wir haben aus diesen gebrachten Beispielen zur Genüge gesehen, eine wie wertvolle Quelle die Seegerichts-Protokolle für die bremische Schiffahrts-, Handels- und Wirtschaftsgeschichte — aber auch zugleich für die bremische Familien- und Firmengeschichte sind. — Mit Hilfe der Bürgerbücher und der Kirchenbücher könnten wir alle diese kleinen Mosaiksteine, die uns die Adreßbücher, die Staatskalender und die Seegerichtsprotokolle und andere Quellen erbringen, weiter fruchtbar vertiefen.

Ich komme nochmal wieder zu den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“.

Am 29. Juni 1744 werden als angekommen gemeldet: die Schiffer Manning Röver und Henrich Rohde. Sie kommen von Bordeaux. Ihre Ladung ist: Wein, Zucker, Indigo, Caffeebohnen. — Claus Piermont kommt von Waterford (d. i. Irland, Grafschaft Munster) mit Butter und Kalbsfellen. — Warner Bens kommt mit Wein, Candis und Farbe von Rotterdam, Siede Falcke mit Pfannen und Käse von Emden — Conrad Feldhusen von Hamburg (mit diversen Stückgütern) und Dirk Gerrits von Gouda (Holland) mit desgl.

Wenn wir diese so erhaltenen Nachrichten (wie gesagt) über die Wochen, Monate und Jahre verfolgen, so wird klar, wie wertvoll das Ergebnis für die bremische Schiffahrts-, Handels- und Familiengeschichte ist. — Der Forscher braucht nur den einzelnen Schiffer vorzunehmen, die Nachrichten über ihn und sein Schiff zusammenzustellen. Unter Benützung anderer, ihm vertrauter, den Fall ergänzenden Quellen wird ihm in jedem Falle eine mehr oder weniger ausführliche Lebens- und Familiengeschichte des einzelnen Schiffers unter der Hand entstehen. Ich will Ihnen das an einem Beispiele zeigen. Ich will den Fall des Manning Röver als ein Lehrbeispiel herausgreifen:

Zur Lebensgeschichte des Seeschiffers Manning Röver.

Ein Manning Röver — der zweifelsohne mit dem oben genannten Schiffer dieses Namens identisch ist — leistete am 13. November

1741 hier in Bremen den Bürgereid. Wie der Eintrag im Bürgereidbuch erkennen läßt, war er der Sohn des aus dem Stedingerlande gebürtigen Ernst Röver, der seinerseits hier am 18. August 1710 zugeschworen hatte. Der eine der zwei Bürgerschaft leistenden Bürger, namens Johan Tietjen, steht auch Gevatter bei einem an demselben Tage (18. August 1710) im St.-Petri-Dom getauften Kinde, das auch wieder den Namen „Ernst“ erhält, nach dem, neben Johan Tietjen (und Wachtmeister Spangemans Eheliebste) genannten Gevatter, „Ernst Röver als Großvater“. — Des Manning Rövers Taufeintrag konnte ich bisher nicht ermitteln. Vielleicht ist er vor der Übersiedelung des Vaters nach Bremen, also noch im Heimatsorte desselben im Stedingerlande geboren. — Wir erfahren aus den Taufeinträgen seiner Kinder, daß er erst „Eichenschiffer“ (also Flußschiffer) gewesen, bevor er im April des Jahres 1740 in Flensburg ein Schiff kaufte (wir lassen es dahingestellt: ob im eigenen Namen oder — was wahrscheinlicher ist — im Namen eines Bremer Rheders und Auftraggebers). Es handelte sich um das, von dem Flensburger Bürger und Ältermann der Schiffergesellschaft, Jürgen Hansen, im Jahre 1734 neu erbaute Einmast-Gallioth-Schiff, genannt „die Frau Hanna“. Das Schiff war (wie es in dem Bielbrief heißt) von „ungefähr 36—40 Lasten“ und „bey der Stadt, am Strande, im Sommer und Winter des abgewichenen Jahres (1734) von dem Flensburger Bürger und Schiffsbaumeister, namens Hans Jensen, neu gebauet und verfertigt“. — Ich möchte den Anfang des Kaufvertrages wörtlich zum besten geben:

„Ich, Jürgen Hansen, Bürger und Ältermann einer Löblichen Schiffer-Gesellschaft alhier in Flensburg, Uhrkunde und Bekenne hiemit für mich und meine Erben, daß ich mit guten reifen Rath, Willen und Bedacht, auch Consens dererjenigen, deren Einwilligung hierzu von nöhten, in einen festen, beständigen und unwiederruflichen Erbkauff verkauft, übergelassen und aufgetragen habe, auch nochmahls, Krafft dieses, wie es zu Recht am bündigsten geschehen kan und mag, verkauffe, cedire und überlaße, dem vorachtbahren Manning Rövers, Bürger und Schiffer aus Bremen, igo hieselbst gegenwärtig, und seinen Erben, meine biß hieher von mir geführte Ein Mast Galliothe, Frau Hanna genannt, groß

ungefähr vierzig Commerz-Laften, mit aller Geräthschaft und Zubehör, stehend und laufenden, was zu einem fertigen Schiff nach dem hierbey zugleich übergebendem Inventario an Andern, Lauen und Masten gehöret und dazu gebrauchet worden, umb und für 2850 Rthlr., schreibe Zwey Tausend Achthundert und Fünffzig Reichsthaler bedungenen Kauff-Geldes, welchen Kauffschilling Käuffer in Couranter Münze bey Uebergabung dieses Kauf-Briefes baar bezahlet, — — — — usw.“

Manning Köver hat mit diesem, im April 1740 in Flensburg gekauften Schiffe, das auf den Namen „Johannes“ umgetauft war, neun Jahre lang abwechselnd nach England, Frankreich und den russischen Ostseeprovinzen gefahren. Leider versagt unsere Quelle (die „Bremer Wöchentliche Nachrichten“) für die ersten vier Jahre (1740—1743), da sie erst ab 1743 beginnt, aber wir dürfen gewiß aus den im Folgenden zusammengestellten Fahrten der fünf Jahre (1744—1748) schließen, daß die Fahrten der ersten Jahre ähnlichen Plätzen und Warensorten galten¹⁾. Nach dem aus den vorliegenden Eingängen der Jahre 1744—1748 errechneten Jahresmittel kommen auf die insgesamt neun Jahre, 1740—1748, rund nur 15 Fahrten, eine natürlich mit der heute absolvierten Anzahl von Fahrten moderner Schiffe lächerlich kleine Zahl von Fahrten. — Ich stelle zusammen:

Fahrten des Manning Köver mit seinem Ein-Mast-Gallioth-Schiff, genannt der „Johannes“,
in den Jahren 1744—1748.

Anno	kommend von	mit
1. 1744, den 29. Juni	Bordeaux	Wein, Zucker, Indigo und Cafee-Bohnen
2. 1745, den 28. Juni	Bordeaux	Wein, Brandwein, Zucker, Zyrop und Caffee
3. 1746, den 9. Mai	Riga	— — — — (die Waren- sorten sind nicht genannt)
4. 1746, den 14. Nov.	London	Toback, Sucker, Coffee, Zinn und Hopfen
5. 1747, den 8. Mai	Libau	Leinsaamen

¹⁾ Siehe das auf S. 31, Abs. 5, vom Jahre 1738 Gesagte.

- | | | | |
|----|--------------------|----------|---|
| 6. | 1747, den 20. Nov. | Bordeaux | Wein, Brandwein, Zucker,
Indigo, Coffee und
Castanien |
| 7. | 1748, den 27. Mai | Libau | — — — — (die Waren-
forten sind nicht genannt) |
| 8. | 1748, den 23. Dez. | Bordeaux | Wein, Zucker, Coffee,
Pflaumen, Terpentin und
Indigo |

Ich bemerke, daß ab 1749/1750 und folgend Manning Röver nicht mehr unter den in Bremen angekommenen Schiffern genannt wird. Wir dürfen demnach annehmen, daß er aus irgendeinem Grunde die Seefahrten eingestellt hat. Über den Verbleib seines „Johannes“ war bisher nichts festzustellen. Wir müssen es dahingestellt sein lassen, ob das Schiff verkauft und unter vielleicht anderem Namen noch weitere Fahrten gemacht hat (15 bis 16 Jahre sind ja keine Lebenszeit normaler Weise für ein Segelschiff seines Typus) oder ob es auf See geblieben. — Wenn letzteres der Fall wäre, so hat Manning Röver jedenfalls sein Leben nicht lassen müssen. Wir können ihn noch eine Reihe von Jahren in Bremen verfolgen. — Zwei andere Schiffe könnten leicht mit dem Röverschen „Johannes“ verwechselt werden, was hier noch betont sein mag. Das sind die Schiffe: „der junge Johannes“ und der „St. Johannes“. Auf das Schicksal dieser zwei Schiffe kann hier natürlich nicht näher eingegangen werden. — Es sei nochmals bemerkt, daß die Vielbrieffammlung des Staatsarchivs nicht erkennen läßt, was aus dem Röverschen „Johannes“ geworden ist. Das letzte Mal vidimiert ist das Schiff am 16. März 1748, also vor den beiden letzten der oben aufgeführten Fahrten (siehe lfde. Nr. 7 u. 8).

Über die Familienverhältnisse des Manning Rövers können wir noch hinzufügen:

Seine Frau war Adelheid Isabell Bode, die Tochter von Wilm Bode. Das Paar ist am 9. Mai 1734 zu St. Stephani in Bremen proklamiert. Beide werden als lutherisch bezeichnet, und so sind denn auch die Kinder, die bisher festgestellt wurden, im St. Petri-Dom getauft worden (Franz/1737, Wilhelm/1738, Alheit/1741 und Ernst/1746). — Die Mutter dieser Kinder war (vor Röver) schon ein andermal verheiratet. Sie war Witwe

von Joost Henrich Meyer, als Röver sie 1734 heiratete. Die Proklamation mit ihrem ersten Manne hatte am 30. Januar 1724 stattgefunden (zu St. Ansgarii). — Als Röver seine Fahrten zur See eingestellt hatte, sehen wir ihn in seiner Wohnung am Geeren, wo er schon zur Zeit der Verheiratung wohnte, einen kleinen, anscheinend sehr bescheidenen Handel treiben. Wir können aus Verkaufsanzeigen mancher Schiffer uns ein Bild ihres Lebensendes machen, das wohl (wie in unserem Falle) meist ein dürftiges gewesen ist — trotz der ihnen gewiß zuteil werdenden Unterstützung der „Gemeinen Seefahrt“. — Ich möchte Ihnen an nur zwei Anzeigen, die dem Abteil: „Sachen, die unter der Hand zu verkaufen“ der „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ entnommen sind, zeigen, wie die alt gewordenen Schiffer ihren Lebensunterhalt durch kleinen Handel zu bestreiten suchten, um schließlich ganz verarmt zu sterben.

Den 2. März 1750 heißt es: „Auch verkauft Manning Röver auf dem Geerden, gute Rigasche Butte 30 Stück zu 24 gr., auch kleinere 30 Stück zu 16 gr. und Libauischen Flachs 10 Pfl. zu 1 Rthl.“

Den 2. Januar 1758 noch heißt es: „Bei Schiffer Manning Röver auf dem Geerden, sind graue Erbsen das Viertel zu 66 gr., auch zu 56 gr. zu haben.“

Erbsen und Flachs (meist Libauischen Ursprungs) sind immer wieder die von ihm dem Bremer Publikum angezeigten Warenforten.

Daß R. Ende 1758 oder zu Anfang 1759 gestorben sein muß, zeigt folgendes: Im Schoß-Register kommt sein Name bis Ende 1758 vor. Seine letzte Zahlung erfolgt den 28. September, und zwar zahlt er an diesem Tage 48 Groten, während er in früheren Jahren mit einer Zahlung von 3 Rthln. verzeichnet steht. Im Februar 1759 heißt es: „Manning Röver Witwe — — — (mit dem Vermerk) ist verarmt.“

Als interessant bemerke ich, daß der „Schoß“ in Bremen nach den Kirchspielen gesondert eingezogen und verbucht wurde. Der Wohnung entsprechend fällt Rövers Schoßzahlung nach St. Stephani. Im St. Stephani-Schoßregister war also in unserem Falle zu suchen. Innerhalb der Kirchgemeinde ist die Bevölkerung nach

den Compagnien der Bürgerwehr untergeteilt. Manning Röver rangiert unter des Leutnants Eltermann Johann Nantes (später: Leutnants Georg Wilhelm Hölcken) 5te Compagnie.

Die Familie des Manning Röver weiter zu verfolgen, kann hier nicht unsere Aufgabe sein. Es sei nur noch erwähnt, daß seine Witwe ihn nicht lange überlebt hat. Am 17. Oktober 1761 ist sie gestorben und auf dem Stephani-Kirchhofe, wie wohl anzunehmen, an seiner Seite beerdigt. — Über seinen Tod kann das St. Stephani-Totenbuch keine Auskunft geben, weil es (nur abschriftlich erhalten) erst mit dem Jahre 1760 beginnt. Die sämtlichen bremischen Sterberegister sind verschollen, soweit es sich um die Originale handelt.

Wir schließen die Geschichte¹⁾ des Schiffers Manning Röver und seiner Ein-Mast-Gallioth „Johannes“ mit dem Bemerkten, daß sich ähnlich die Geschichte jedes einzelnen Schiffers und des von ihm geführten Schiffes (mehr oder weniger sicher) würde aufstellen lassen.

Ich entnehme nach den Seegerichts-Protokollen, die seit 1732 vorliegen, ein Beispiel, das unseren, oben ausführlich behandelten Schiffer, Manning Röver, betrifft:

Anno 1738, Donnerstag, den 14. August, erscheinen als Kläger: Jochim Ohm und Konsorten (also das Schiffsvolk) gegen ihren Schiffer Manning Röver als Beklagten. — Wir sehen also mit Interesse, daß er schon vor dem Kauf des „Johannes“ 1740 in Flensburg große Fahrt gemacht und schon zwei Jahre vordem nach Libau gefahren ist. — Die Verhandlung dreht sich um folgendes: Actores (die Kläger) sagen aus, „daß sie mit ihrem Schiffer nach der Libau sich verheuret. Wie sie zur Brack (bis nach Brate) gekommen, hätte derselbe einige Schiffs-Zimmerleute an Schiff gesandt, dieselben hätten befunden, daß der Lose Kiel unter dem Schiff weg und (es) demnächst höchst nöthig were, daß es nach dem Haven gebracht würde — — — usw.“ (kurz gesagt, sie machen ihre Ansprüche für diese unvorhergesehene Arbeit, das Schiff nach dem Begeßack zu bringen, für die mehrtägige Arbeit des „Kielhalen“. — Es heißt dann weiter: „Sodann Wehren sie von Libau (kommend) zu Copenhagen angeloffen, Allwo Sie eine ziemliche Partey Pulver

¹⁾ Eine kleine Ergänzung bringt noch das in den folgenden drei Absätzen Gebrachte.

einnehmen müssen, Das sie zu Elsfleth Wieder gelöscht.“ Auch dafür stellen sie ihre extra Ansprüche — — — usw. „Bakten also den Schiffer dahin Anzuhalten, solches zu vergnügen — — —“. — Der Beklagte sagt seinerseits aus, „daß er ihnen für das Schiff zu Kielhalen 1 thlr. und daß Sie daß Pulver Ubergenohten, dafür hätte er Ihnen 1 $\frac{1}{2}$ thlr. gebohten, Welches sein Steurman auch für sie angenohten, demnach vermeinte Er, das sie Bollig Zufrieden, und keine fernere Pretention machen könnten“. — Die Sache wird dann gütlich beglichen, und zwar dahin, daß der Schiffer dem Schiffsvold dafür, „daß sie das Schiff nach Begefaß gebracht und allda gefielhalt, jedem 1 thlr. 24 gr. Und für das Pulver, so sie zu Copenhagen eingenohten, jedem 1 $\frac{1}{2}$ thlr. zu zahlen einwilligt“.

Aus dem ersten Teil der Verhandlung geht hervor, daß das Schiff, das Röver 1738 nach der Libau fuhr, schon außerordentlich schadhast war, worin wir wohl den Grund zu seinem 1740 in Flensburg erfolgenden Kauf des „Johannes“ zu suchen haben.

Wenn Manning Röver seine Fahrten nach England, Frankreich und dem Norden Rußlands machte, um die in der Liste (S. 28/29) ersichtlichen Waren zu holen, so wollen wir jetzt eine Antwort auf die Frage zu gewinnen suchen:

Welche Länder und Häfen kommen für den bremischen Schiffswarenbezug für die Mitte des 18. Jahrhunderts überhaupt und hauptsächlich in Frage? und welche Schiffer und Schiffe fuhren dorthin, und welcher Art waren die Waren, die sie von dort holten?

Richten wir zunächst unser Augenmerk auf Frankreich! — Im ersten Jahre (1743), über das die „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ uns unterrichten, werden an französischen Plätzen genannt: Bajonne, Bordeaux, Charante (Charente), Cette, Nantes und — — Orient. — Nach Bajonne fährt Arend Steengrave zweimal das Jahr, um Wein zu holen. Dieselbe Tour machen in demselben Jahre die bremischen Schiffer: Christoph Beckerhenning, Johann Biesewig, Harm Busse, Johann Huntemann, Hinrich Pieper, Kuff Kuffes und Abraham Wischhusen. Meist ist die Ladung Wein und Brandtwein. —

Wir können an Hand der Bielbrieffammlung fast für alle Genannten die Namen, die Bauart und die Maße ihrer Schiffe feststellen. —

Steengrave z. B. führt für den Eckernförder Kaufmann und Bürger Hinrich Thamsen das Gallioth-Schiff, „die Jungfrau Lucretia“, ein damals schon älteres, 1726 in Eckernförde vom Schiffszimmermeister Hans Voigt erbautes Schiff. — Beckerhennings Schiff, „die Jungfrau Elisabeth“, war eine ebenfalls in Eckernförde (1740) erbaute Galliothe. Er fuhr für den Eckernförder Kaufmann Hans Jürgen Thöming. — Biesewig führte die Drei-Mast-Galliothe, genannt „die Margareta“ (olim „Concordia“), die er im Jahre 1740 für 3325 Rthlr. von den beiden Eckernförder Rhedern, Detlef Julius Thamm und Felix Joachim Willich gekauft hatte. Aus dem Bielbriefe geht hervor, daß die „Margareta“ später für Rechnung des Bremer Kaufmanns Christian August Selpert von dem bremischen Schiffer Arend Buck gefahren wurde. In der Zwischenzeit scheint das Schiff nach einer Seiten-Nota (nach dem es am 29. Juli 1746 „de novo — vidimirt“ war) vorübergehend den alten Namen „wiederbekommen gehabt“ zu haben. Die Nota lautet: „— — — — welches (Schiff) aber dermahlen umgetauft und den Nahmen Concordia wiederum erhalten hat.“ (Ich führe diese Einzelheit nur deshalb an, um zu zeigen, wie die Geschichte des einzelnen Schiffes geklärt wird.) — Harm Busse, auch wohl als Harmen Buse vorkommend, fuhr die dreimastige Galliothe, „die Juffrau Maria Elisabeth“ (olim „Emahus“). Der Eckernförder Schiffszimmermeister Jürgen Frahm hatte dies Schiff im Jahre 1729 gebaut. — Kulff Kulffes fuhr den „Adler“ (ein späterer Fahrer des Schiffes war Daniel Belmer). Der Schiffszimmermeister Gosh Friedrich Haack hatte das Schiff 1741 in Eckernförde gebaut. Der schon oben genannte Hans Jürgen Thöming wird (1741) als der Eigentümer des einmastigen Gallioth-Schiffes genannt. —

Wir überspringen Huntemann und Pieper. —

Auch des Abraham Wischhusen Schiff war — wie wir feststellen — ein Eckernförder Schiff. Es hieß „die Jungfrau Helena“, dessen Interessenten die Eckernförder Bürger: Heinrich Hennings, Andreas Bock, Johan Vogt und Marcus Guhde, waren. Erbaut war das Schiff zu Eckernförde im Jahre 1737 von dem Schiffszimmermeister Johan Vogt. — Es erübrigt sich zu sagen, daß wir alle Schiffsmaße angegeben finden, so daß wir auch da, wo die Lastengröße des Schiffes nicht gegeben ist, dieses uns leicht errechnen können. —

Wir kommen zu den nach Bordeaux fahrenden bremischen Schiffern. Außer dem oben ausführlich behandeltem Manning Röver sind zu nennen: Franz Hillers, Hans Kayser, Giese Lanckenaу, Hinrich Rüter u. a. m. Die von ihnen mitgebrachte Ladung ist wesentlich vielseitiger als die der Bajonne-Fahrer. Sie besteht außer in Wein und Brandtwein in Zucker, Syrup, Caffee und Pflaumen.

Nach Charente (es heißt immer Charante) fährt Ludwig Bode und holt Brandtwein und Syrup, Johan Tecklenborg (er holt Wein, Brandtwein, Zucker und Syrup), ferner Conrad Tietjen (Wein und Zucker), Johann Wessels (Wein, Brandtwein und Zucker). — Von Nantes kommend bringen Claus Piermont, Cord Evers und Daniel Rutschmeyer Wein, Zucker, Syrup und Caffeebohnen nach Bremen. Ungefähr derselben Waren halber fahren Henrich Rüter und Borchert Surhoff nach dem an der südlichen Küste, am Mittelmeer gelegenen französischen Hafen Cette. — Wir könnten wieder für alle diese Schiffer versuchen, Namen, Bauart pp. ihrer Schiffe einzeln festzustellen. Es möge an den wenigen Beispielen, die wir noch geben wollen, genügen. Tecklenborg fuhr die Drei-Mast-Gallioth, „die Aufrichtigkeit“ (74 Lasten groß), das 1742 zu Lübeck vom Schiffszimmermeister Simon Havemann „neu erbauet und gezimmert“ war. — Tietjens Schiff war ein Eckernförder Bau, und zwar war es in C. im Jahre 1735 vom Schiffszimmermeister Johann Christian Hinrichs erbaut. Der schon an anderer Stelle genannte Hans Jürgen Thöming, Commercirender Bürger zu Eckernförde, hatte es bauen lassen. Er beantragt am 20. April 1737 die Ausfertigung des Bielbriefes. Es heißt wörtlich: „— — — vor uns erschien pp. (wie oben) uns zu vernehmen gebend, wie er wegen der in anno 1735 hieselbst neu erbaueten Galliothe, „Anna Christina“ genannt welche igo durch Schiffer Conrad Tietjen aus Bremen gefahren werden solle, eines beglaubten attestati dahin benöthiget, daß selbige in dieser Stadt neu gezimmert und gebauet worden, mit Bitte — — — usw.“ — Cord Evers Schiff hieß „die Fortuna“, Henrich Rütters Schiff „die Juffrau Maria“, Rutschmeyers Schiff „der St. Johannes“, usw. usw. Es ist immer wieder dasselbe, daß wir an den sich gegenseitig ergänzenden Nachrichten, die wir den verschiedenen Quellen entnehmen, die Geschichte des einzelnen Schiffers und seines Schiffes uns — wie wir es mit einem Würfel-

Kasten-Bild in unserer Kindheit machten — zusammensetzen können. — Interessant ist die uns auffallende Tatsache, daß um die ins Auge gefaßte Zeit herum so viele Bremer Schiffer auf Eckernförder Schiffen fuhren. — Noch ein französischer Hafen wäre zu nennen. Am 18. Februar 1743 wird als von „Orient“ kommend gemeldet — mit Zucker, Coffee, Zinnen, Honig und Thee — der Schiffer Johann Dinkla. Die Herkunftsbezeichnung gab zunächst ein Rätsel auf, bis ich in einer späteren Zeit wiederum auf den Namen in etwas anderer Fassung stieß. Am 13. Juni 1746 wird der Schiffer Arp Bolmers, als von l'Orient kommend gemeldet. Das gab des Rätsels Lösung! Es handelt sich demnach um den in der Bretagne gelegenen französischen Hafenplatz Lorient. Im „Ritter“ steht: L., Hauptort im franz. Dep. Morbihan, am Atlant. Ocean, an der Mündung des Scorff und Blavet in die St. Louis-Bucht, mit großem und schönem Hafen und sicherer Rhede . . . Erster Schiffbauplatz in Frankreich — —.“ Dinkla führte laut Zielbrief das dem Eckernförder Bürger und Kaufmann Heinrich Thamsen, Senior, gehörende Gallioth-Schiff, „die Hoffnung“ genannt, ab 1741. Es war groß 34 Lasten und erbaut an der sogenannten Schiff-Brücke zu Eckernförde im Jahre 1740 vom Eckernförder Schiffsbaumeister Hans Kruse. —

Wir kommen zu Italien! Von Livorno, Padua und Gallipoli — letzteres in Apulien am Golf von Tarent, an der inneren Seite des Stiefelabfahes gelegen — kommen Wein, Öl, Corinten, Feigen und Citronen; von Padua insbesondere bringt Jacob Cornelis in der Woche vor dem 12. August 1743 eine Schiffsladung „Eßig und Pfeiffen“ hieher.

Nun zu Großbritannien! — Was England anbetrifft, so kommen außer dem schon bei Manning Röver genanntem London noch folgende andere Häfen in Frage; hauptsächlich sind es (1743) Bristol, Hull und Newcastle. Mit letzterem ist wohl N. on Tyne gemeint. Von London kommen Taback, Reis, Pfeffer, Ingber, Cattun, auch Indigo, Caffee und vielfach Zinn nach hier — und zwar auf den Schiffen von Cord Bohlmann, Joost Boysmann, Lüder Bringmann, Govert Cassau, David Courier (Curier), Peter Hansen, Henrich Kohle, Hinrich Schröder, Johan Tecklenborg, Dierich Bogelsang u. a. — Es würde zu weit führen, wollten wir hier und in folgendem wiederum die

Namen der Schiffe, wann und wo sie erbaut, ihre Bauart und ihre Maße mittheilen. Es möge genügen, zu sagen, daß Bogelfangs Schiff „de Georg“ (olim „de Juffrau Gerdrut“) hieß, Tecklenborgs Schiff „die Aufrichtigkeit“ (wir haben das Schiff schon unter den nach Charante fahrenden kennen gelernt). — Eins der größten Schiffe mag Boysmanns dreimastige Galliothe, genannt „der Philip“, gewesen sein, der (107 Last groß) 1730 auf der „Lastadie“¹⁾ zu Lübeck von dem dortigen Schiffszimmermeister Peter Hinrich Oldenburg erbaut worden war. — Der Schiffer Govert Cassau und seine Interessenten in Bremen hatten das Schiff, „der Christian“, das in späteren Jahren von Johann Rösing als Schiffer geführt wurde, im Jahre 1731 auf dem Stapelplatze „am Reyherstiege“ (Wilhelmsburg bei Hamburg/Harburg) von dem Schiffsbauemeister Herman Roosen Paulsoon (Herman Roose Paulsen) bauen lassen. — Das Schiff des Lüder Bringmann, genannt „Justus Henricus“, war wie „der Christian“ von Roose Paulsen am Reyherstiege „im concurrirendem 1731 sten Jahre völlig perfectioniret“ usw. usw. — Daß auch manche englische Schiffe (nach den vollenglisch klingenden Namen der Schiffer zu urtheilen) sich an dem Transport der aus England kommenden Waren beteiligen, nimmt uns selbstverständlich nicht wunder. Namen der in Bremen angekommenen Schiffer wie: Blacklock, Hecofon, Hornby, Rainmother, River und Webster sind auf den ersten Blick — unterschiedlich zu den Namen der bremischen Schiffer — als englische Namen anzusprechen. — Außer London kommen, wie oben schon gesagt, noch die englischen Plätze Bristol, Hull und Newcastle vor. Von Bristol kommt Taback, Reis, Ingber und Bley, von Hull Weizen, Reiß, Laten und Bley und von Newcastle Salz. —

Wenn Andreas Müller am 25. Februar 1743 als von Hillgeland gekommen (mit Citronen) gemeldet wird, so haben wir es wohl mit dem damals englischen Helgoland zu tun. — Von Schottland kommt immer und immer wieder Salz, insbesondere von Edinburgh. Viel Tabak kommt von Glasgow. — Und

¹⁾ Das Wort „Lastadie“, das von dem Lübecker Schiffbauplatze immer wieder vorkommend gebraucht wird (stammend von dem mittellatein. lastagium, lastadium), das von „Last“ gebildet, mehr denjenigen Platz bedeutet, an dem (die Last) die Waren, um-, ein- und ausgeladen werden. Auch Stettin und andere Hafensorte hatten eine „Lastadie“.

schließlich was Irland anbetrifft, so geht der Verkehr mit Vorliebe von Bremen aus nach Cork (Cork) in der Provinz Munster, aber auch viel nach Belfast und Limerick und Waterford. — Cork liefert immer und immer wieder seine Butter, seine Ochsenhäute und Kalbfelle, während die anderen Plätze meist mit Butter allein sich begnügen. Wie auch aus den Verkaufs-Anzeigen in den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ zu ersehen, wurde Bremen zu jener Zeit mit irländischer Butter überschwemmt. Für 1743 teilen sich in die Fahrten nach Cork die Schiffer: Cord Evers, Christoph Luckmann, Jacob Müller, Arend Steengrave u. a. m. — Das öfters genannte Exon (Zinn und Laken kommt von dort) kann ich nicht gleich finden¹⁾.

Die Pyrenäische Halbinsel kommt, wie ich soeben flüchtig prüfe, für das Jahr 1743, nur mit dem Wein und Öl lieferndem Cadix vor. Lüder Rüter (Schiff: „die Stadt Mitau“, 1733 in Lübeck von Simon Havemann erbaut) und Henrich Bohne kommen anfangs Juni von dort mit „Delje und Wein“.

Wenden wir uns nun den stammverwandten Niederlanden zu! Selbstredend stehen diese hinsichtlich des Schiffshandelsverkehrs mit Bremen in allererster Linie. Weit voraus vor allen Plätzen steht Amsterdam. Es liefert — außer vielem Tabak — viel Trahn, Del, Hering und Bückling, aber auch Porzellan und ab und zu Gartenbäume. Auch Weizen, Holz- und Erdwerck, wie Stück-Güter (als Sammelbegriff) kommen des öfteren vor. — All' die vielen Schiffseingänge, die aus den verschiedensten niederländischen Plätzen kommend, mit den Namen der Schiffer aufzuzählen, oder auch nur einige davon herauszugreifen, erspare ich mir. — In Plätzen kommen nächst Amsterdam in Betracht: Rotterdam, Groningen, Gouda, Harlingen, Enkhuyzen (am Einfluß in die Zuider-See), Monnikendam (in der Zuider-See, an der westlichen Küste gelegen) u. a. Orte. — Sehr viel kommen die Schiffe von hier aus, aus den im holländischen Friesland, dem deutschen Ost-Friesland und im Jeverland pp. gelegenen Plätzen, in Gruppen von mehreren zusammen fahrend, nach Bremen. Was die Waren anbetrifft, so liefert Gouda seine „Pfeifen und Kreiten“, Groningen seinen „Sement“, seine „Pfeifen, Floren und Klinkersteine“ nach Bremen. —

¹⁾ Exeter in der englischen Grafschaft Devon (am Ex) wird gemeint sein. Ein Bewohner von Exeter wird auch wohl Exon genannt.

Die anderen Plätze beschränken sich in der Hauptsache auf Fische, diese wohl in jeder Art und Form, seien sie aus dem Küstenfischfang oder aus dem nordischen Walfischfang gewonnen. — Endlose Schiffsloadungen von Heringen, Bücklingen, gehen immer wieder — zumal von Enckhuzen und Monnikendam — nach Bremen. Mit Heringen wird Bremen geradezu überschwemmt. Sehr viel davon wird naturgemäß von Bremen weiter hinein ins Land geschafft worden sein.

Wir kommen auf die oben schon genannten, den Niederlanden benachbarten deutschen Lande, auf Ostfriesland, Jeverland, das nördliche Oldenburg usw. Zahllos wieder sind die Schiffseingänge von dort. An Waren sind es meist: Gersten, Habern, Bohnen und Käse, Käse und abermals Käse. — Die sogenannte Börtschiffahrt ist ein äußerst interessantes Kapitel für sich. Die Börtschiffer fahren ihre bestimmten Touren, sei es nach dem Westen oder dem Osten, wenn sie die Wesermündung passiert haben einmal bis nach Amsterdam, das andere mal bis nach Hamburg, Harburg und Holstein. — Der Name Bört, holländisch beurt, bedeutet so viel wie Reihe, Ordnung, nach der sich wechselweise etwas abspielt, zuträgt. „Nu is de Bört an mi“ (die Reihe trifft nun mich) — „de Bört unner sich holen“ (eine bestimmte Reihenfolge bei einer Sache einhalten) sind Redewendungen, die besser als lange Auseinandersetzungen das Wort erklären. In Schifferkreisen sagte man damals: „In der Bört liegen“ von Schiffen, die an der Reihe waren, zu fahren. Die Schiffe, die solche Reihenfahrten machten, meist in Gruppen fuhren sie wechselweise ihre bestimmten Touren, hießen dementsprechend Bört-Schippe, die Schiffer, die sie fuhren, die Bört-Schiffer. Börtschiffer-Ordnungen regelten diese Bört-Fahrten. Da die Börtschiffe meist nur küstenbefahrende Schiffe waren, ergibt es sich von selbst, daß nur flache (keine tief gehenden) Schiffe dazu Verwendung finden konnten. Schmaak (Smaat)-Schiffe waren es meist, die in Frage kamen. (Siehe die „Erklärungen der Schiffstypen“ in meinem Aufsatz „Einige Bausteine zur Geschichte der bremischen Schifffahrt pp“. (S. 41 des Jahrbuchs der Bremer Gesellschaft von 1914 [1929/1930].)

Natürlich ging die Schifffahrt der Bremer — wie nach Westen zu über Amsterdam hinaus — so im Osten über Hamburg und die Eider-Gegend hinaus, um Jütland herum, weiter die Ostsee

hinauf. Regelmäßig fahren einzelne Bremer bis nach Danzig und Königsberg und von da weiter nach den baltischen Gewässern. — Von Hamburg und Altona werden als Ladung meist „Stück-Güter“ gemeldet. Oft heißt es aber auch: Kaffee, Brandtwein, Syrup, Pech und Theer u. a. — Von der Eider, also von Holstein, wie von Danzig, Königsberg, Memel pp. kamen die Schiffe fast ausnahmsweise mit Getreide (Weizen, Roggen, Gerste und Habern) und mit Bohnen. — Rußland liefert — so weit das nördlich gelegene Archangel in Frage kommt — immer wieder Theer und Thran (auch wohl Talg). Hans Bresemann (die 56 Last große Drei-Mast-Gallioth, „der Friede“), Harmen Buse (die „Maria Elisabeth“, s. diese auch S. 33), Franz Hillers (die „Anna Galley“) und Giese Landenau (die „Juffrau Margareta“) fuhren nach Archangel im Jahre 1743. — Hillers Schiff war vielleicht eines der ältesten damals gefahrenen Schiffe. Es hieß erst der „Jäger“ und stammte noch aus dem 17. Jahrhundert. Ein, „Bremen, den 5. Jan. 1698“ datierter Kauf-Brief — dieses Schiff betreffend — besagt: „Kund und zu wissen sey hiemit Jedermanniglich, daß heute unten gesetzten Dato zwischen den Ehrgeachteten Ocke Martens als Verkäufferen Eines, so dan den Ehrnvesten und wolfürnehmen Herrn Rudolff Hillmer Dollman als Käuffern nachfolgender beständiger und unwiderruflicher Kaufcontract geschlossen — — — — (das Object ist:) ein Schiff, die Jäger genandt, lang, nach vorhin schon genommener Maaße, 82 Fuß und 22 Fuß weit, Hoell 11½ Fuß, und wie solches anigo bezimmert und bebauet ist und lieget, auch alhie gegenwärtig, bey und umb und für 1850 Reichsthlr. gangbahrer Couranter Münze — — —“. Leider ist nicht gesagt, wann und wo das Schiff, „die Anna Galley“ (ex „die Jäger“), ursprünglich gebaut ist. — An anderen Häfen kommen hauptsächlich in Betracht: Riga, Libau, Windau. Sie liefern Leinsamen, auch Flachs, seltener Roggen. — Libauischen Flachs und Libauische (graue und weiße) Bohnen haben wir schon oben im Laden des Manning Kövers auf dem Gehrden zu Bremen angetroffen.

Es kommen nun noch die skandinavischen Länder in Betracht. Was Schweden anbetrifft, so holen Harmen Huntmann und Johann Wessels anno 1743 Theer von der Insel Gotland (bezgl. von Wisby), diesem alten bremischen Handels-

emporium aus alt-hansischen Tagen. — In Norwegen ist der Haupt-Fußpunkt bremischen Handels — wie seit langer Zeit schon — Bergen, von wo Fisch, Hering, Trahn und Lachs viel als Schiffs-ladung nach hier kommt. An erster Stelle stehen natürlich die in Bergen — durch die hier eingerichteten großen Thranfiedereien — verarbeiteten Produkte der, Spitzbergen, Grönland und den nordischen Gewässern abgerungenen Fangergebnisse an Walen und Robben, mit anderen Worten Thran und Theer, den als Fischbein seiner Zeit so viel und gern verarbeiteten Fisch-Barten der Wale u. a. Wir können hier auf die so interessante Geschichte des bremisch-bergischen Handels, auf die Geschichte der Bremer Bergen-fahrer-Societät nicht näher eingehen.

Wenn wir im Vorhergehenden so ziemlich den gesamten Schiffs-handelsverkehr Bremens in den außerdeutschen, europäischen Ländern (im wesentlichen auf das Jahr 1743 beschränkt) untersucht haben, so bleibt uns noch zur Bervollständigung des Bildes — einmal der transoceanische Verkehr — und das andere Mal die Binnen-Schiffahrt (abgesehen von dem schon anfangs kurz gestreiften Dampfschiffverkehr auf der Weser) — zu besprechen übrig.

Den **Fluß-Schiffahrts-Verkehr** — stromauf und stromab lassen sie uns zunächst flüchtig streifen. Es ist natürlich, daß die bremischen Fluß-Rähne die Weser (einschl. Fulda und Werra) und die Nebenflüsse so weit befuhren, wie das Fahrwasser es erlaubte. Alle wesentlichen Plätze an den schiffbaren Flußläufen waren für die bremische Schiffahrt als Umleg- und Stapel-Plätze von mehr oder weniger Wichtigkeit. Münden (Hannoversch-Mü.) steht der Wichtigkeit nach zweifelsohne an allererster Stelle. Ein ganz außerordentlich reger, wechselseitiger Schiffsverkehr bildete sich mit der Zeit zwischen Münden und Bremen heraus. Wir lernen ganze Schiffergeschlechter Mündens kennen, die Generationen hindurch stromab, stromauf die Waren nach Bremen bringen und andere dafür heimholen. Dadurch bildeten sich naturgemäß auch manche anderen Bande, die der Freundschaft und die der Verwandtschaft, die hinüber und herüber spielen. Ja, es sind verschiedene Mündener Schiffer Begründer und Inhaber der in Bremen angesehensten Handelshäuser geworden, wie z. B. die Schepeler, die Ketemeyer, die Isenberg, die mir gerade einfallen. — Sich selbst, den Thren, aber auch dem bremischen, dem deutschen Handel dienend, fahren

die Oberweserschiffer die Weser flußauf, flußab, alle möglichen und unmöglichen Warenforten als Ladung auf ihren Schiffen, mit den uns allen bekannten Anhängern an Bockschiffen, Rähnen und Flößen. Wir Tagenbaren kennen das Bild alle hier in Bremen von frühster Kindheit an, da wir mit unseren Kindermädchen am Osterdeich spazieren gehend uns an dem Bilde weideten, das auch uns älter Gewordene immer wieder von neuem in seinen Bann zieht. —

Am Montag, den 25. Februar 1743, wird als von Münden kommend gemeldet der Schiffer Joost Nolting. Die Ladung ist: „Braunsteine, Linnen, Pottasche, u. Brennholz.“ — Hameln, Minden, Nienburg, Blotho, Bodenwerder, Heinsen, Celle, Rohlenstädt, Uelzen, Hannover u. a. liefern ihre Waren flußabwärts bis nach Bremen und holen dafür andere Warenforten wiederum heimwärts. — Wie vielfach erschwerend dieser Verkehr war, muß man sich an Hand der damaligen innerpolitischen Zustände und wirtschaftlichen Bedinge vorzustellen suchen. Die verschiedenen Landesgrenzen, das verschiedene Geld, all' die den Handel und Verkehr einengenden Zollabgaben beim Passieren der oft alle paar Kilometer wechselnden Landesgrenzen der Duodezstaaten unseres kleinstaatlichen Deutschlands, alles erschwerte den Schiffshandel und -Verkehr über alle Maßen — ganz abgesehen von den Hemmungen, die das Fahrwasser an sich schon bot. Aber dennoch blühte der Handel und der Schiffsverkehr Bremens, wie wir zu unserer Freude an Hand der von den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“ mitgeteilten Schiffseingänge erkennen. Wir bemerken, daß in einer Woche allein oft eine ganze Anzahl von Schiffseingängen zu verzeichnen sind — sowohl von See her als von landeinwärts her. Wir schämen uns fast, wenn wir demgegenüber an all' die heute in unseren Häfen brachliegenden großen Dampfschiffe denken, an die durch die Arbeitslosigkeit herrschende große Not in unserem Volke. So etwas kannte man damals denn doch nicht! Alle Begriffe, alle Anforderungen an das Leben waren in engere, wesentlich einfachere und bescheidenere Grenzen gebunden! Überall aber herrschte Arbeit und Betrieb, wenn auch der Verdienst oft mager genug gewesen sein mag. Ein ganzer Schiffspark von zehn Schiffen wird am 1. Juli 1743 gemeldet. Wir wollen ihn uns mal genauer ansehen: Es sind die „Schiffere“ Joh. Harmen Lachmann von Hameln, Clement Blome und Jürgen Jüng-

ling, von Münden kommend, Johann Borchert Dralle, Johann Hinrich Bedeking und Wilhelm Ketemeyer (diese drei kommen von Blotho), Arend Blome von Celle, Johann Nolting kommt von Hastelle (Herstelle ist wohl gemeint), Conrad Dormann kommt von Heinsen, und von ungenannten Plätzen kommen die drei letzten: Albert Neumeyer, Johann Hinrich Meyer und Friedrich Feldhusen. — Und was bringen diese zehn Schiffer nach Bremen? — Es werden genannt: „Mollen, Schaufeln, Steinzeug, Pinnen, Grausteine, Brunnen, Eichen-Loh, Pottasch, Blauen-Amidan¹⁾, Papier, Schachteln, Fenster- und Holl-Glas, Schmelz-Diegels, Brenn-Holz, Eisen-Dfens, Staff-Eisen und Kalk.“

Im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt müssen wir neben den die Flüsse befahrenden Eichen-, Bock- und Rahnschiffen noch einer anderen Klasse von Schiffen gedenken, der Torfschiffer, Bekanntlich wird Torf seit undenklichen Zeiten von den für unsere Gegenden typischen Torfschiffen, kleineren, ganz flachbödigen Bötten, die Segel setzen können, auf den Wasserläufen der Moore in die Hamme, Wümme usw., bezüglich durch die mehrfachen Kanäle bis nach Bremen gebracht. Deshalb dürfen die Torfschiffer als eine ganz besondere Art von Schiffen unserer bremischen Heimat an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben (siehe auch das weiter unten unter Bruderschaften Gesagte).

Eine andere, freilich ganz anders geartete Art von bremischen Schiffen stellen die auf den Robben- und Walfischfang ausgehenden Schiffer dar, die man so allgemein unter dem Namen „Grönlandfahrer“ zusammenfaßt, einerlei, ob sie nun wirklich in Grönland grade oder in Spitzbergen, der Straße Davis oder in anderen Jagdgebieten der nordischen Gewässer ihren Beruf ausüben. Man könnte sie ebensogut Jäger, Fischer wie Schiffer nennen, sie waren das alles in allem, auch Robben-Totschläger. — Leider können wir hier auch dieses so interessante Kapitel der bremischen Grönlandfahrer nicht ausführlicher behandeln. Wir

¹⁾ Amidam (Amedam, Amedom) = Stärke, Kraftmehl, Weizenmehl. — In einer alten Urkunde von der Stiftung des Habeen-Gasthauses (1499 gegründet, als Krankenhaus für arme Kranke und Pilger) in Bremen heißt es schon: „oec des avendes scal se geven enen itliken Kranken eyn Pulment van Amedon edder Ryse in sotter melke gekoet, dar to itliken eyne Wegge mit Botteren.“ (Pulment, pulmentum, puls, = Muß, Brey/Wegge, Weck = feines Weizenbrot).

müssen uns mit diesem kurzen Hinweis darauf begnügen, im übrigen uns darauf beschränken, einige Literatur-Hinweise zu geben. Ich nenne das den bremischen Walfischfang sehr ausführlich behandelnde Büchlein:

Vollständiges Verzeichniß der vom Jahre 1697 bis 1798 von Bremen nach Grönland und Straße Davis auf den Walfischfang ausgezogenen Schiffe, nebst Ertrag ihres Fangs, Preisen des Thrans und (der) Baarden — — — usw. Herausgegeben und zu haben bey Joh. Georg Friedr. Koch in Bremen, 1799. (Staatsbibliothek Bremen, Signatur: Brem. b. 884.)

Ferner sei genannt der Zeitungsartikel von Dr. Max Schäfer (Grambfermoor): „Die bremischen Walfischfänger 1670 bis 1870“ in den Bremer Nachrichten 1925 (25. August, 3. September und 6. September).

Dann sei auf die mannigfachen, den Walfischfang allgemein betreffenden Sammelobjekte in unserem Fockemuseum hingewiesen. Dort ist auch das äußerst seltene wie interessante Buch Zorgdragers einzusehen: Der genaue Titel ist:

„Cornelius Gisbert Zorgdragers Beschreibung des Grönländischen Walfischfangs und Fischerey nebst einer gründlichen Nachricht von dem Bakkeljaus- und Stockfischfang bey Terreneuf, mit einer kurzen Abhandlung von Grönland, Island, Spitzbergen, Nowa Sembla, Jan Meyen Eiland, der Straße Davids u. a. — Aus dem Holländischen übersezt, und mit accuraten Kupfern und Landcharten geziert. — Nürnberg, bey Georg Peter Monath, 1750.

Erstgenanntes, ganz auf Bremen eingestelltes Werk gibt eine Fülle von Einzelheiten der von bremischen Firmen zum Walfischfang ausgesandten Schiffe, auf die einzelnen Jahre des 18. Jahrhunderts verteilt. Um nur ein wenig herauszugreifen, teile ich im Folgenden einige der am Walfischfang meist beteiligten Firmen mit:

Die Firma Daniel Meinerzhagen steht mit an erster Stelle. Sie sandte in den 50 Jahren (1701—1750) insgesamt 150 Schiffe aus, das macht pro anno also 3 Schiffe. — Die später, was den Walfischfang anbetrifft, mit ihr vereinigte Firma J. B. Mühlhausen (später J. C. Mühlhausen) sandte in 46 Jahren (1710

bis 1755) sogar insgesamt 211 Schiffe zum Walfischfang aus, also pro Jahr rund $4\frac{1}{2}$ Schiffe. — Eine dritte Firma, die von Eberhard Knübel, schickte in 27 Jahren (1705—1731) 86 Schiffe aus (macht pro anno gut 3), und als vierte Firma sei die von Bernhard Barken genannt, welche in 35 Jahren (1701—1734) insgesamt 180 Schiffe ausfandte (pro anno also gut 5 Schiffe). — Bald nach Mitte des 18. Jahrhunderts flaute der Walfischhandel so ziemlich ab, um gegen das Ende des Jahrhunderts wieder aufzuflackern, welche Scheinblüte bis zur Blockadezeit in den Napoleonischen Jahren anhielt. Die Kontinentalsperre legte dann aber den Walfischfang wie allen anderen Schiffshandel völlig nieder. Nach Aufhebung der Sperre kam noch einmal ein gewisser zweiter Aufschwung, bis andere Zeiten und andere wirtschaftliche Zustände schließlich den ganzen Walfischfang in den nordischen Gewässern nach und nach so ziemlich ganz zum Erliegen brachten¹⁾. — Es seien im Folgenden noch die in dem genannten Werke ersichtlichen ältesten Bremer Firmen genannt, die dem Walfischfange oblagen:

Die schon zu Ende des 17. und zu Anfang des 18. Jahrhunderts den Walfischfang betreibenden bremischen Firmen sind:

	per annum
1. Hermann Baeker sandte schon 1695 auf den Walfischfang aus	1 Schiff
2. Bernhard Barken sandte ab 1701 auf den Walfischfang aus	3 Schiffe
3. Heinrich Gelling sandte ab 1699 auf den Walfischfang aus	1 Schiff
4. Otto Giefenig (Giffenig) sandte ab 1697 auf den Walfischfang aus	3 Schiffe
5. Cord Grelle sandte schon 1695 auf den Walfischfang aus	3 Schiffe
6. D. G. Hey sandte ab 1696 auf den Walfischfang aus	1 Schiff
7. Peter Kreffft sandte ab 1701 auf den " "	2 Schiffe
8. Peter Lönning sandte schon 1695 auf den " "	2 Schiffe

¹⁾ Der Walfischfang in der Südsee setzt erst später ein. 1836 fuhr erstmalig ein bremisches Schiff und zwar die 200 Last große Bark „Virginia“ der Firma „Gloystein & Gevekoht“ zum Walfischfang in die Südsee. Die Statuten des „Südseevereins“ in Bremen sind vom Jahre 1845.

- | | |
|--|-----------|
| 9. Detmar Löfekan sandte ab 1698 auf den
Walfischfang aus | 2 Schiffe |
| 10. Daniel Meinerzhagen sandte ab 1701 auf
den Walfischfang aus | 3 Schiffe |
| 11. H(enrich) Schomaker sandte ab 1696 auf den
Walfischfang aus | 1 Schiff |
| 12. Daniel Willet sandte schon 1695 auf den
Walfischfang aus | 1 Schiff |
| 13. David Willet sandte schon 1695 auf den
Walfischfang aus | 1 Schiff |
| 14. H. Würdemann sandte ab 1697 auf den Wal-
fischfang aus | 1 Schiff |

Sekundär am Walfischfang (bezgl. Robbenfang) beteiligte Bremer Schiffer sind die sogenannten Bergenfahrer, die wir oben schon erwähnten, die von Bergen (in Norwegen) aus den Heimtransport der Fertigwaren weiterleiteten, wozu auch die in ungeheuren Mengen verschifften Dörrfische zu zählen sind, Klippfische, Stockfische, die einzelnen Sorten mögen Namen haben wie sie wollen. Daß eine ganze Bremer Kolonie in Bergen ansässig war, um an diesem einträglichen Handel teilzuhaben, sei nebenher bemerkt. Mancher Bremer Kaufmann mag in Bergen die Grundlage seines großen Vermögens gelegt haben. Die Literatur für das Studium der Bergenfahrer-Societät wie der Stadt- und Handelsgeschichte von Bergen kann hier nicht im Einzelnen mitgeteilt werden.

Genannt seien nur: Koren-Wiberg „Das deutsche Kontor zu Bergen“, Leipzig 1914 (von der Handelskammer Leipzig herausgegeben gelegentlich der internationalen Ausstellung für das kaufmännische Bildungswesen zu Leipzig 1914). Vom selben Verfasser: „Bergenfahrer-Dokumente i tyske Arkiver“, Bergen 1921 und als drittes Werk die Schrift von Friedrich Lehen: „Die Deutsche Brücke zu Bergen“, Bremen 1923. — Insbesondere seien Interessenten noch auf die der Bergenfahrt gewidmeten Akten des Staatsarchivs Bremen verwiesen (Signatur: R. 11. gg.), eingeteilt in: 1) Generalia et diversa, 2) Specialacten: a) vor 1600, b) 1600—1648, c) 1648—1700, d) 18/tes Jahrhundert.

Mit dem grönländisch-spißbergischen Handel haben wir schon den europäischen Schiffsverkehr Bremens verlassen. Wir stellen uns nun die Frage:

Nach welchen außereuropäischen Gegenden und Plätzen — mit Ausnahme des schon oben behandelten Walfischfangs in nordischen Gewässern — ging sonst noch der bremische Schiffsverkehr und Handel im 18. Jahrhundert?

Wir beschränken uns bei der Beantwortung dieser Frage auf die Zeit der ersten sieben Jahre (1743—1751), über die ich die Schiffseingänge bisher genauer verfolgt habe. Vieles ist es nicht, was zu erwähnen ist, immerhin ist es interessant genug, festgestellt zu werden. In den beiden ersten Jahren (1743 und 1744) kommen je zwei Schiffer von St. Lucas nach Bremen.

1743	d. 20. Mai	kommt Schiffer	Henrich Hendricks	von St. Lucas	mit Delje und Citronen
"	d. 29. Juli	"	"	Harm Eigen	von St. Lucas mit Delje
1744	d. 15. Juni	"	"	Hans Bresemann	von St. Lucas mit Delje
"	d. 14. Sept.	"	"	Christian Schmidt	von St. Lucas mit Delje

Wenn wir annehmen, daß wir es hier mit dem kalifornischen, unten an der Spitze der kalifornischen Halbinsel gelegenen St. Lucas zu tun haben, so wäre der Beweis erbracht, daß Bremen schon vor Mitte des 18. Jahrhunderts mit seinen — sagen wir rund 40—60 Last großen — Galliothen transoceanische Fahrt wagte, mit seinen verhältnismäßig kleinen Segelschiffen die weite Fahrt um Kap Horn herum oder durch die Magellan-Straße nach Kalifornien unternahm. Lassen Sie uns die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Qualität für große Fahrt näher ins Auge fassen, so weit wir an Hand der Bielbriefe dazu in der Lage sind. — Hendricks und Schmidts Schiffe finde ich nicht gleich, aber die der beiden anderen. Hans Bresemann (er heißt auch wohl Brösemann in den Akten) fuhr eine 56 Lasten große Drei-Mast-Galliothe. Der am 3. August 1742 zu Lübeck ausgefertigte Bielbrief lautet zu Anfang: „(es erschien) der Schiffer Hans Bresemann aus Bremen, der einen beglaubten Extract aus dem Cämmerei Protocoll d. d. 2. Aug. producirt und einen Bielbrief für seine 3 Mast-Galiothe De Freede („der Friede“) erbittet.“ Es geht aus dem Weitergesagten hervor, daß das Schiff von dem Lübecker Schiffszimmermeister Peter Henrich Oldenburg auf der Lübecker Lastadie

erbaut worden ist und folgende Maße hat: 37 Ellen im Kehl lang, 43 Ellen über die Steven, 23 Fuß über Balken, 17 Fuß liegende Fläche und 10 Fuß hohl im Raum, Schnur Recht zählt. — über Harm Eigens Schiff erfahren wir folgendes: Es hieß „die Juffrau Rebecca“, nachdem es ursprünglich den Namen „die Mühle“ getragen. Es war demnach ein wohl schon etwas älteres Schiff. Wir finden den am 20. August 1732 ausgefertigten Kaufbrief. — Der damalige Eigentümer, Hartwig Möller, Bürger und Schiffer zu Lübeck, verkauft das Schiff — „mit Consens und Bewilligung seiner Rheder“ — für 6300 Mark Neu Lüb. Courant an den Schiffer Harm. Eizen. Die Größe dieses Schiffes wird mit „ohngefähr 38 Last“ angegeben. Aus der späteren Lebensgeschichte des Schiffes sei hinzugefügt, daß es ab 1745 (vielleicht war Eizen gestorben oder hatte die Fahrt aufgegeben) vom Schiffer Dierich Segelken gefahren wird. Die rund 14000 Meilen betragende Entfernung Bremen—St. Lucas konnten kleinere Segelschiffe — wie Bresemanns „Friede“ (56 Last = rd. 105 Reg.-T.) und Eigens „Rebecca“ (38 Last = rd. 70 Reg.-T.) vielleicht in drei Monaten bewältigen. — Es sei daran erinnert, daß die vor wenigen Jahren erfolgte Weltumseglung des Kapitäns Kircheiß auf einem kleinen Segelschiffe von 69 Tons erfolgte. — Grundsätzlich ist die Frage, ob diese Bremer Schiffe das in Kalifornien gelegene St. Lucas aufgesucht haben könnten, zu bejahen. — Es ist aber eine andere Frage, ob nicht bei dem häufigen Vorkommen des Ortsnamens St. Lucas (und ähnlich) nicht vielleicht doch ein anderer Ort des Namens als das kalifornische St. Lucas in Frage kommt, — vielleicht ein Ort dieses Namens in Spanien oder in Italien, — zumal in Anbetracht der berechtigten Frage, ob es rentabel gewesen wäre, von einem so weit entfernten Orte wie dem kalifornischen St. Lucas Öl zu holen, wenn viel näher gelegene Bezugsorte für Öl vorhanden waren.

Ich habe mir aus diesem Grunde die Mühe gemacht, festzustellen, aus welchen Häfen Schiffsladungen mit Öl in Bremen (1743—1748) eintrafen.

A. aus Spanien kommend werden gemeldet:

- 1743 d. 6. Mai Schiffer Friederich Köper, kommend aus Sevelien
 (Sevilla wird gemeint sein) — mit Delje und Citronen
 „ d. 17. Juni Schiffer Lüder Rüter, kommend von Cadix
 mit Delje und Wein

- 1743 d. 17. Juni Schiffer Henr. Böhne, kommend von Cadix
mit Delje und Wein
- 1745 d. 6. Sept. Schiffer Lüder Rüter, kommend von Cadix
mit Dehl und Wein
- „ d. 25. Okt. Schiffer Willm Willers, kommend von Cadix
mit Dehl und Wein
- 1746 d. 1. Aug. Schiffer Joost Boisman, kommend von Cadix
mit Del
- 1747 d. 26. Juni Schiffer Joost Boysman, kommend von Cadix
mit Del und Wein
- 1748 d. 25. Nov. Schiffer Arend Raschen, kommend von Cadix
mit Dehl und Früchten

B. aus Italien kommend werden gemeldet:

- 1743 d. 24. Juni Schiffer Govert Berg, kommend von Livorna
mit Wein, Delje, Corinten,
Feigen u. Citronen
- 1744 d. 21. Sept. Schiffer Claes Pauco, kommend von Gallipoli
mit Delje
- 1745 d. 7. Juni Schiffer Albert Labee, kommend von Livorno
mit Wein, Del, Corinten,
Citronen, Catoen-Wolle,
Marmorsteine u. versch.
Drogereien
- 1746 d. 4. Juli Schiffer Henr. Hins, kommend von Gallipoli
mit Del
- „ d. 4. Juli Schiffer Dirich Dirichs, kommend von Livorno
mit Del
- „ d. 3. Okt. Schiffer John d'Worth, kommend von Gallipoli
mit Del
- 1747 d. 15. Mai Schiffer Wilken de Cupies, kommend von Livorno
mit Wein, Dehl, Catoen-
Wolle, Citronen u. versch.
Drogereien
- „ d. 3. Juli Schiffer Marcks Blome, kommend von Gallipoli
mit Del
- „ d. 2. Okt. Schiffer Godfr. Rose, kommend von Livorno
mit Del
- „ d. 9. Okt. Schiffer Paulus Cramer, kommend von Messina
mit Dehl
- 1748 d. 23. Sept. Schiffer Johan Rose, kommend von Messina
mit Dehl

Wir folgern aus dieser Zusammenstellung (in die wir nicht einmal die Hauptumschlag-Häfen, wie z. B. Hamburg und Amsterdam, mit einbezogen haben, von denen Bremen auch wiederholt Del herein bekam — wir ließen diese absichtlich fort, weil es sich

in diesen Fällen leicht um kein Pflanzen-Öl, sondern um Walfisch-
Thran-Öl gehandelt haben mag), daß keine Ursache für Bremen
vorlag, Öl von so weit her — wie vom kalifornischem St. Lucas
herzuholen. — Wir kommen zu der Schlußfolgerung, daß es sich
trotz der wiederholt bestimmt lautenden Angabe „St. Lucas“
vielleicht um das italienische St. Luca handelt, das in der Straße
von Messina an der calabrischen Küste, in der Nähe von Reggio,
liegt.

Wir müssen noch einen anderen bremischen transoceanischen
Schiffsverkehr erwähnen, den mit Carolina, von wo hin und
wieder Schiffsladungen mit Reis nach Bremen kamen. Freilich
sind es — den Namen der Schiffer nach zu urteilen — in der
Hauptsache englische Schiffe. Aber in den für die Jahre 1743
bis 1751 festgestellten Schiffseingängen wird doch auch ein Deut-
scher (ob Bremer?), Henrich Gewinn, erwähnt. — Von Carolina
(womit u. E. nur die damals schon Reis liefernden nordamerika-
nischen Staaten Nord- und Süd-Carolina gemeint sein können —)
kommend, werden als in Bremen eingetroffen gemeldet:

Es kommen von Carolina

1743	d. 17. Juni	Schiffer	John Johnson	mit Reis
"	d. 29. Juli	"	James Mayland	" Reis
1744	d. 20. April	"	Henrich Gewinn	" Reis und Campfer-Holz
"	d. 3. Aug.	"	— — Poconsand	" Reis
"	d. 19. Oct.	Capitain	Thomas Blay	" Reis
1745	— — — —	(keiner)		
1746	d. 3. Oct.	Capitain	John Mackensy	" Reis
1747	— — — —	(keiner)		
1748	— — — —	(keiner)		
1749	d. 19. Mai	Schiffer	Joseph Allenson	" Reis
1750	d. 27. Juli	"	John Gries	" Reis
1751	d. 15. Juni	Capitain	Robert Mackensy	" Reis

Wenn das kalifornische St. Lucas ausscheidet, wäre ange-
sichts dieser letztgebrachten Liste und der nicht erwiesenen Tatsache,
daß wir es bei Henrich Gewinn mit einem Bremer zu tun
haben, für die fragliche Zeit (1743—1751) zu behaupten, daß Bremen
sich damals wohl noch vom transoceanischen Verkehr völlig zurück-
hielt. Das schließt nicht aus, daß einzelne nautisch tüchtig ausge-

bildete Bremer damals schon (wie der unten genannte Cassel als Kapitän) fremde Ozeane befuhren. In der Hauptsache waren die bremischen Schiffer für transozeanische Fahrt nautisch wohl noch nicht vorgebildet genug. Man lese nach, was darüber in dem Aufsätze: „Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule in Bremen“ von Otto Fulst (im „Bremischen Jahrbuch“, Band 19/1900, S. 36 ff.) gesagt wird. Hamburg hatte ab 1749 zwar schon eine Navigationschule, aber Emden berief erst 1782 einen Amsterdamer Navigationslehrer und Bremen machte erst 1789/90 Anstalten, die nach dieser Richtung wenig befriedigenden Zustände zu bessern. Im Dez. 1789 trat ein junger Bremer Steuermann, namens Daniel Braubach, mit einem Gesuch an den Senat heran, ihm gegen ein Gehalt zu gestatten, jungen Leuten, denen es an Mitteln fehlte, unentgeltlich Unterricht in der Navigation wie auch in allgemeiner wissenschaftlicher Richtung zu erteilen. Er verfaßte ein — wohl nach Muster holländischer Lehrbücher aufgestelltes — Lehrbuch: „Versuch eines mathematischen Unterrichts für Seefahrer“ (Bremen, bey Melchior Köhler 1791). So entstand eine zunächst als reine Privatschule anzusehende bremische Navigationschule. „Das Verdienst der Gründung dieser Schule gebührt in erster Linie dem österreichischen kaiserlichen Konsul Carl Philipp Cassel“ sagt Fulst, von dem er berichtet, daß er zusammen mit dem später berühmt gewordenen Astronomen Olbers den jungen Braubach im Auftrage des Senats habe prüfen müssen, und aus dessen Werdegang er erzählt, daß er (1742 in Magdeburg geboren) schon mit 25 Jahren als Kapitän in Diensten der holländisch-ostindischen Kompagnie gefahren sei, bevor er in Bremen eine Handlung begründet habe, die u. a. auf direkten Handel mit Indien eingestellt gewesen sei. Ihm wird nachgerühmt: „— sein war die erste bremische Flagge, die in einem Hafen der Vereinigten Staaten wehte.“ Seine Firma, erst „Cassel, Traub & H. Talla“ später „Cassel & Traub“ wird unten (S. 60) weiter kurz erwähnt. — Es wird wohl stimmen, wenn allgemein die Meinung verbreitet ist, daß Bremen erst im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts anfang, seine Zurückhaltung im transozeanischen Verkehr aufzugeben, um allmählich ein vollgültiger Rivale auf dem Weltmeere zu werden.

Wir wollen nun noch die bremischen Staatskalender als Quelle näher ins Auge fassen. Sie unterrichten über mancherlei

für unsere Zwecke Wertvolles. In der Hauptsache bringen sie organisatorisches Material, jährlich listenweise die Zusammensetzung der einzelnen „Deputationen“, der Verwaltungen aller die Schifffahrt und ihre Interessen betreffenden Haupt- und Nebenabteilungen. Für den Fernstehenden ist es nur eine Aufeinanderfolge, ein Wust von Namen, aber für den Forscher liegt in der Stetigkeit des Jahr für Jahr Gebrachten das Wertvolle. Er kann die Namensfolgen (das eine mal so, das andere mal so) für seine Zwecke verwerten. Lassen Sie uns näher zusehen. — Da haben wir (ich kann nur flüchtig einiges herausgreifen) die näheren Nachrichten über die Verwaltung der Schiffer-Gilde, die Namen der Schiffs-Mäkler, der Deputierten für das Hafengewesen, für die Weser-Austiefung, für das Convoywesen, für das See-Gericht usw. usw., und schließlich uns äußerst willkommenes Material über die verschiedenen Societäten und Bruderschaften. —

Im Folgenden einige Proben: Die Schiffer-Gilde wurde 1741 verwaltet von 2 Ratsherren als Inspectores und 3 Schiffern. Die 2 Ratsherren waren: Hermann Bader und Daniel Weitsel. Die 3 Schiffer waren: Dethmer Hackmann, Henrich Heymann und Lüder Bring(e)mann. Als Gilde-Diener oder Gilde-Knecht ist ihnen beigeordnet Henrich Bring(e)mann. — Als Schiffs-Mäkler wird genannt: Henrich Kock für die Jahre 1741—1749, Daniel Harmes (1750/51), Frerich Nolden (1752—1757), dem 1758 ff. Jacob Müller folgt. — Die Verwaltung des See-Gerichts setzt sich — wir greifen die Jahre 1749/50 heraus — zusammen aus den zur Schiffer-Gilde und zum See-Recht verordneten Herren als: den 2 Ratsherren Daniel Weitsel und Wolchardus Mindemann, den 2 Bürgern, den Elsterleuten Arnold Tiedemann und Albrecht d'Erberfeld und den 2 Schiffern: Henrich Heymann und Lüder Bringemann. Der Gildediener Diederich Segelken ist der Deputation beigegeben. — Die Verwaltung des „Havens zum Begeßack“ untersteht 1760 den beiden Ratsherren: Daniel Weitsel und Daniel Meinerzhagen und den 2 Bürgern: Bartholomäus Grovermann und Engelbert Wichelhausen junior. Das Amt des Hafensmeisters wird je nach Bedarf verdingt. — Die Deputation für die Weser-Austiefung setzt sich 1741 wie

folgt zusammen: aus 2 Ratsherren, Henricus Gerhardus Schumacher und Johannes Coch (beide sind Doctores beider Rechte), aus 2 Elterleuten, Burchard Denecken und Hermann Meyer. Der augenscheinlich wichtigste, der Haupt-Mann, aber bei dieser Deputation (also quasi ein Vorgänger unseres Franzius) ist der schon oben S. 22 genannte Architekt Martin Peltier. — Wir kommen zu der für unruhige Zeiten für die Schifffahrt so wichtigen Institution des Convoyewesens. Das Wort, gebildet von dem französischen convoyer = begleiten, ergibt schon den Sinn der Einrichtung. Zum Schutze gegen Seeräuberei und Kaperei wurden den ausfahrenden Kauf- farteischiffen, die, nebenbei bemerkt, meist zu mehreren zusammen fuhren, ein Begleitschiff mitgegeben, das bestückt war, also eine Art staatlich unterhaltenes Kriegsschiff war. Unter dem Schutze dieser „Convoye-Schiffe“ genannten armierten Schiffe fahrend sank — nebenbei bemerkt — auch die Prämie für die Versicherung der Rauffahrer sehr erheblich. Daß jedes einzelne so geschützte Schiff eine bestimmte Convoye-Gebühr zu zahlen hatte, ist ebenso wie alles andere mit dem Convoye Zusammenhängende, der Überwachung der Deputation unterstellt. — Ich verweise den Interessenten auf den oben (S. 12/13) gegebenen Literaturhinweis. — Die Verwaltung der Bergenfahrer-Societät für 1753 waren die 4 Doctores Juris utriusque: Henricus Röhne, Melchior Holler, Henricus Rode und Daniel Tidemann, denen Henrich Hase als Eltermann noch beigeordnet war. Als Bote wird Jacob Hellmers genannt.

Wir kommen zu den verschiedenen Schiffer-Brüderschaften, die unser ganz besonderes Interesse erwecken. Wir haben da:

1. die „Seeschiffer-Brüderschaft“ (bei deren Besprechung wir auch noch etwas über das Haus Seefahrt sagen müssen)
2. die „Eichen-Schiffer alte Brüderschaft“
3. die „Eichen-Schiffer neue Brüderschaft“
4. die „Eichen-Schiffer-Brüderschaft, der Tannenbaum genannt“
5. den Zusammenschluß (ob „Brüderschaft“?) der nach dem Moor fahrenden Eichen-Schiffer.

Die älteste von allen Brüderschaften ist naturgemäß die „Seeschiffer-Brüderschaft“. Aus den Akten des Staatsarchivs geht hervor, daß die Frage: aus welchen Anfängen und wann sie ent-

standen? eine ungeklärte Frage ist und bleibt. — In einem Schreiben, d. d. 31. Jan. 1815, in dem um neuzeitliche Regelung der Geseze und Statuten gebeten wird, wird sie „eine durch Alter und Gerechtsame ehrwürdige Stiftung“ genannt. Ich finde die „Tafel“ der Seeschiffer-Brüderschaft de anno 1535 neu confirmirt anno 1633. — Eine „Rolle“ der Seeschiffer-Brüderschaft von 1814 (1. April) zählt 102 Namen von Schiffern. — 1816 finde ich: 4 Vorsteher, 8 Oberalte und 22 Älteste. — In der Akte T. 6. m. 10 (T. Milde Stiftungen u. Armenwesen — 6. Seefahrt — 10. Streitigkeiten mit der Seeschiffer-Brüderschaft, de anno 1817 sq.) — 1823 finde ich eine, einem Schreiben an Syndikus von Gröning vom 22. Aug. 1817 (in dem 57 unterschriebene Schiffer die 5 folgenden zu Bevollmächtigte ernennen: Herfloh, Spilcker, Probst, Greve und Tecklenborg) hinzugesügte Beilage, die einen Aufsaß enthält (durch den Herrn Tecklenborg ihm schon vor einiger Zeit überreicht), in dem „Bemerkungen betreffend das Haus Seefahrt, die Seeschiffer-Brüderschaft und die gemeinschaftliche Verwaltung der Beyden,“ (14 Seiten lang) ausgearbeitet sind: Es liege ein dichter Schleier über die Anfänge der Einrichtung. — Es wird eine „Vereinbarung de anno 1525“ erwähnt, zwischen den 8 Ältesten (damals Vorsteher genannt) und dem Senat, um dieser Anstalt eine bessere Einrichtung zu geben. Ich entnehme den „Bemerkungen“ Tecklenborgs:

„— — — — schon lange vorher war es üblich, die auf Reisen, an Bord der Schiffe gesammelten Strafgeelder für unordentliches Betragen der Mannschaft oder der mit an Bord befindlichen Kaufleute, als auch die in Gefahr ausgelebten Geschenke nach Zuhausekunft der Schiffe zu verzehren und nicht zum Besten der Armen zu verwenden. — Man hat sich dadurch veranlaßt gefunden, zu verordnen, daß solche Gelder nach vollbrachter Reise an die 8 Vorsteher abgeliefert und in eine dazu bestimmte Kiste gelegt werden sollten, um an verarmte, oder im Dienst durch irgend einen Zufall unglücklich gewordene Seeleute gespendet zu werden, um deren Not möglichst in soweit abzuhalten, daß sie nicht länger nöthig hätten, durch Betteln und Herumliegen auf der Straße und vor den Thüren, ihren Unterhalt zu suchen. — Um diesem wohlthätigem Zwecke noch größere Mittel zu verschaffen, wurde in der erwähnten Verordnung von 1525 zugleich

festgesetzt, daß bey dem jedesmaligen Verkauf eines Schiffes von dem Käufer sowohl als von dem Verkäufer ein Gottesgrote (ein Gades-Gelt) sollte abgegeben werden. — — — (Auch die neu angenommenen Schiffer wurden angehalten, eine freiwillige Gabe einzuliefern) — — — So wurde der Grund zu einem Capital gelegt, welches nachher so bedeutend wurde.“ — — — (Kohl sagt in seinem Buche über das Haus Seefahrt — S. 6 — auch von einer Beisteuer, die die aus dem Kampfe mit Seeräubern glücklich entkommenen Schiffer zu liefern hatten) — — — — „Diese ersten Grundzüge einer geordneten Verwaltung des Armenfonds (durch die 8 Vorsteher und die 22 aus der Kaufmannschaft und den Schiffern gewählten — späteren „Schaffere“ — und der damit verbundenen Einrichtung waren indeßen unvollkommen genug, um einer baldigen Verbesserung zu bedürfen, und es wurde auch schon 1533 d. 6. Jan. von den 8 Vorstehern eine andere Einrichtung zu Stande gebracht. — — — — —“ etc. (4 Kaufleute werden, da die Schiffer so viel abwesend, zu Vorstehern und Prüfern der Rechnung des Armenfonds von den 8 eigentlichen Vorstehern [den Aeltesten] gewählt). — Der Senat bewilligt nicht nur dieses, sondern bestätigt die entworfene Tafel oder Grundsätze (insgesamt sind es 17 Artikel) — Und diese 17 Artikel sind 1633 den 16. Jan. erneuert und auf einer Tafel in dem Haus Seefahrt aufgehängt. So gilt denn den meisten dieses letzte Datum als der Tag der formellen Gründung. Freilich spricht Kohl (S. 252) von einer ersten Tafel vom Jahre 1545 und will dieses Jahr als das Gründungsjahr angesehen haben. Er läßt sich in einem im Anhang gegebenen ausführlichem Aufsatze darüber aus, unter Hinweis auf eine, im Besiß des „Hauses Seefahrt“ befindliche Urkunde, den sogenannten pergamentenen Brief vom Jahre 1545, und auf ein zweites Dokument von 1575, daß diese Jahreszahl nachdrücklich bestätigt. — Auch Dr. Böhmert (der im Brem. Jahrb., Bd. 2, S. 469 ff. das Kohlsche Buch eingehend bespricht) sagt: „In Bremen traten die Verordneten und Aeltesten der Schiffer im Jahre 1545 mit einem Vorschlag „zur Begründung der armen Seefahrt“ vor den Rath und setzten demselben in einer besonderen Schrift auseinander, wie von alten Zeiten her an Bord der bremischen Schiffe Gaben gesammelt seien, die man den Kirchen und anderen frommen Stiftungen zugewandt habe, wie jetzt aber nach Verwandlung oder Aufhebung dieser Stifter [infolge der

Reformation] jene Intraden den Armen gar nicht mehr zum Trost und zur Besserung gereichten, vielmehr auf allerlei leichtfertige Weise vergeudet würden". — Wenn wir also Ursache haben, das Jahr 1545 als das vielleicht formell zu erfassende Gründungsjahr zu betrachten, so geht die zum Schutze der durch Not und Alter in Bedrängnis kommenden Schiffer getroffene, segensreiche Institution sicherlich schon viel, viel weiter zurück, wie aus dem unten näher mitgeteiltem Brief de anno 1322 zu ersehen ist.

In welchem Verhältnis stehen denn nun die in den Staatskalendern und sonst so viel genannte „Schiffer-Gilde“ und die „Seeschiffer-Brüderschaft“? Sind beide mit einander identisch? oder ist vielleicht die erstere nur eine neuzeitlichere Namengebung für die letztere? — Die Beantwortung dieser Fragen bedarf unseres Erachtens einer etwas näheren Untersuchung, und der Beantwortung einer anderen Frage: wann tritt in Bremen die „Gilde“ überhaupt zuerst auf? In Flandern und anderwärts scheint das Wort älter als bei uns zu sein. — Ist dem wirklich so? — Gilde-Häuser aus älterer Zeit (wie sie in anderen niederdeutschen Städten vorhanden) hat Bremen nicht aufzuweisen. Ist das ein Beweis dafür, daß das Gildewesen hier nicht früh entwickelt war? — Dünzelmann in seinem Aufsatz: „Die Bremische Kaufmannsgilde und ihre Elterleute“ (Brem. Jahrb. Bd. 18, S. 77 ff.) weist auch für Bremen das Bestehen einer Kaufmannsgilde (wie sie in anderen Städten, Köln, Dortmund und selbst kleineren Binnenstädten bestanden) schon für das Jahr 1451 nach. Er spricht von einer „Ordinantie“ des Jahres 1451, und sagt: „An der Spitze der Kaufmannsgilde, die sich selbst aber nicht Gilde, sondern Gesellschaft (selschup) nennt, stehen 4 Elterleute, von denen alle 2 Jahre die beiden ältesten abgehen.“ — Im Brem.-niederfäch. Wörterbuch heißt es unter „Gilde“: vor Zeiten auch Giltſchup, Zunft, Innung, Brüderschaft: eine geschlossene Gesellschaft — — — Berufsgenossen, die zu gewissen Zeiten zusammenkamen, mit einander zu zechen und zu schmausen, wozu das Geld (die Grundbedeutung des Wortes Bild) zusammengeschossen, auch in alten Zeiten wohl erbettelt wurde. Dabei wird auf ein Dokument de anno 1322 verwiesen, das in lateinischer Sprache gehalten, besagt, daß alle Brüderschaften, die für gewöhnlich „Giltſcope“ genannt würden, aufgelöst seien namens des Rats der Stadt, weil sie ihre Gelder unnötig vertäten und nicht zu Almosen

für die Armen verwendeten. — Damit wäre sprachwissenschaftlich die Identität der Worte Gilde und Bruderschaft nachgewiesen. Beides waren Gesellschaften (selschupe), die Gelder zu bestimmtem Zwecke sammelten. Aber das, für später zeitig nebeneinander nachzuweisende Vorkommen der Schiffer-Bruderschaft und der Schiffer-Gilde läßt doch auf eine Gegensätzlichkeit beider Begriffe schließen. Im Jahre 1618 wird eine Seeschiffer-Bruderschaftskasse“ gegründet, die erst 1848 aufgelöst wird. Und es heißt bei Böhmert (Brem. Jahrb. Bd. 2, S. 475): „— die Bruderschaft selbst löste sich im Anfange der fünfziger Jahre auf; aber aus ihrer Asche ist eine andere Verbindung von Seeschiffen, der „Bremer Schiffer-Verein Columbus“, hervorgegangen, der noch jetzt als ein geselliger Klub zu gegenseitiger Belehrung, Austausch der Ideen und Hebung des Schifferstandes fortblüht, wie denn auch die Zwecke der alten 1618 gestifteten Bruderschaftskasse in neuerer Form in der am 28. April 1857 gegründeten „Sterbekasse Columbus“ wieder aufgelebt sind.“ —

Sonach wird es wohl wie folgt sein: Die Schiffer-Gilde und die Seeschiffer-Bruderschaft sind nicht identisch miteinander; sie sind sich, zum Teil hinsichtlich ihres Zweckes deckend, doch getrennt von einander zu haltende Begriffe. Vielleicht erfassen wir beider Wesen am besten so, daß wir sagen, daß die Schiffer-Gilde sich im Laufe der Zeit zu der, vom Staate überwachten Organisation ausgebildet hat, die alle mit der Schifffahrt in Berührung kommende Angelegenheiten unter sich hatte, und somit den Interessen aller Schiffer zugleich diente, während die Seeschiffer-Bruderschaft eine mehr private Organisation immer gewesen und geblieben ist, ein Zusammenschluß von Schiffen, die mehr ihre persönlichen Interessen verfolgte, wie wir es z. B. bei der Begründung einer „Sterbekasse“ 1618 sehen, und wie auch dies persönliche Moment bei dem oben erläuterten Vereinszweck des Schiffer-Vereins Columbus zu erkennen ist. — Nicht alle Schiffer dürfen wir also in den Bruderschaften anzutreffen erwarten, manche blieben gewiß außerhalb derselben. Die Interessen aller Schiffer werden aber von der Schiffer-Gilde vertreten.

Ich komme zu den anderen der oben schon aufgeführten Bruderschaften, zu den verschiedenen **Eichenschiffer-Bruderschaften**. Auch ihre Geschichte liegt wie die der Seeschiffer-Bruderschaft im Dunkel vergangener Zeit verborgen. Das ist gewiß bedauerlich, aber doch

auch sehr leicht erklärlich, denn wer sollte wohl ein Interesse daran gehabt haben, rechtzeitig Aufzeichnungen darüber zu machen, um sie der Nachwelt zu übermitteln? Wir müssen es fast dem Zufall anheim geben, hoffen, daß vielleicht noch das eine oder andere Material (an Rollen, Mitgliederlisten oder dergl.) ans Tageslicht kommt. Einige Mitgliederverzeichnisse sind vorhanden, müssen aber erst zeitlich näher bestimmt werden. Ich beschränke mich darauf, was ich den Staatskalendern entnehme und zwar für die Jahre 1741—1755:

1. Die Eichen-Schiffer alte Bruderschaft. — In den Jahren 1741—1747 stand an der Spitze, als Inspector, Johannes Coch, beider Rechten Doctor und Ratsherr. — Von 1748—1755 war es Dr. u. j. Albertus Gröning, Ratsherr. — Dem jeweiligen Inspector standen zwei so genannte „Elteste“, die ziemlich regelmäßig jährlich wechselten, zur Seite. Es waren:
1741 Johann Hanning und Jost Wulff — 1742 Harm Beermann und Berend Kreyenbarg — 1743 Dieß Hanning und Harmen Wiese — 1744 Mangels Garbach und Johann Harm Becker — 1745 Berend Kreyenbarg und Harmen Wiese — 1746 Helmcke Sengstake und Johann Lahmann — 1747 Harm Grefe und Simon Bachhuß. —

Nun wechselte der Inspector. An Coch's Stelle trat Gröning. Unter ihm als Inspector waren die „Eltesten“:

1748 Harm Grefe und Simon Bachhuß — 1749 (dieselben wie 1748) — 1750 Jürgen Mensing und Johan Becker — 1751 Johann Hanning und Johan Corssen — 1752 Diderich Grefe und Henrich Schrör — 1753 Henrich Schrör und Harm Grefe — 1754 Harm Wiese und Cord Grefe — 1755 Harm Wiese und Simon Bachhus.

2. Eichen-Schiffer neue Bruderschaft.

Von 1741—1746 stand als Inspector an der Spitze: Herr Nicolaus Lampe — von 1747—1751 Herr Johan Bendleben und von 1752—1755 Herr Henrich Woldt — Zur Zeit des erst genannten waren die ihm in der Leitung zur Seite stehenden zwei „Eltesten“: 1741 Johann Engelcke Sanders und Johann Henrich Meyer — 1742 Adolph Hollmann und Berend Poppe — 1743 Berend Poppe

und Harmen Wiese — 1744 Harm Sievers und Henrich Oldenbüttel — 1745 Henrich Rust und Caspar Windelmann — 1746 Ernst Hüchting und Johan Henrich Schlüter — — — Unter Bendleben als Inspector waren die deputierten zwei „Eltesten“: 1747 Johan Schrör und Kulff Hillmann — 1748 Andreas Stucke und Dirck Butelmann — 1749 Berend Poppe und Jürgen Wolters — 1750 Jochim Engelde Sanders und Johan Friedrich Däke — 1751 Johan Feldhusen — — — und 3. St. des dritten Inspectors, Woldt, sind es die zwei „Eltesten“: 1752 Albert Fricke und Harm Wiese — 1753 Harm Wiese und Gerd Schütte — 1754 wird nur ein „Eltester“ genannt, nämlich: Gerd Schütte — 1755 sind es wieder zwei, nämlich: Harm Wiese und Philip Gobbers.

Als 3. Bruderschaft ist zu nennen: die Eichen-Schiffer Bruderschaft, der Lannenbaum genannt. — Diese wurde nur von zwei, manchmal auch nur einem „Eltesten“ verwaltet. Die dazu Deputierten waren: 1741 Albert Wildens und Bertram Hollmann — 1742 Johann Fincke und Hinrich Hoormann — 1743 Hinrich Meyer und Cord Frese — 1744 Henrich Hajen und Dierich Nolting — 1745 Hans Neumeyer — 1746 Albert Fincke — 1747 Albert Niemeyer — 1748 wieder Albert Niemeyer — 1749 Johan Fincke und Dierich Pegel — 1750 Henrich Hohrmann und Wilm Wilmsen — 1751 Henrich Hohrmann und Wilm Wilmsen, noch einmal — 1752 Henrich Sieften und Friedrich Grube — 1753 Albert Wildens, Henrich Meyer und Johan Fricke — 1754 Henrich Hajen und Christian Ledderhase und 1755 Hieronymus Niemeyer und Jürgen Meier.

4. wären noch zu nennen „die nach dem Moor fahrenden Eichen-Schiffer“ die sich auch allmählich organisiert zu haben scheinen. — In den Jahren 1752 und 1753 wird als ihr Inspector genannt: Herr Richter Didericus Smidt — Die „Eltesten“ fehlen noch, treten aber im nächsten Jahre auf. 1754 sind es: Gerd Schütte und Johan Engehufen, 1755: der lezt Genannte und Helmcke Sengstake.

Etwas Firmengeschichtliches soll — dem Wortlaut des Themas entsprechend — noch gebracht werden. — Was die frühere Zeit des 18. Jahrhunderts anbetrifft, so ist es schwer, bestimmtes über einzelne Firmen festzustellen. Die Nachrichten treten nur sehr vereinzelt und zerstreut auf und bringen nur brockenweise gesammelt Zusammenhängendes. — Die Seegerichtsprotokolle nennen manche Firmen im Zusammenhange mit den Schiffen und den vorgebrachten Delikten, aber es ist immer mühsam, diese Nachrichten zu sammeln. Andere Quellen sind ähnlich schwierig und nur sporadig Firmengeschichtliches enthaltend. Mit den, die Grönlandfahrt betreibenden Firmen ist es ja (wie wir gesehen haben) Gott sei Dank besser bestellt. — Aber im Großen und Ganzen ist das Material für Bremische Firmengeschichte mehr als mangelhaft. — Vielleicht ist zu hoffen, daß die Durchsicht mancher bisher für unsere Zwecke nicht erschlossener archivalischer Quellen (genannt seien die Schoß- und Zoll-Register — zumal des Elsfletherzolls —) noch manches Wertvolle bringt. — Für den Forscher ist und bleibt es bedauerlich, daß der Kaufmann (er ist ja meist gar nicht historisch eingestellt) seine Geschäftsbücher vernichtet, wenn sie ihm ihren Zweck erfüllt haben. Und um diese bedauerliche Tatsache kann die Forschung immer schlecht herumkommen. Darin liegt auch wohl der Übelstand, daß die bremische Firmengeschichte — bis auf wenige Fälle — noch so im Argen liegt.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts bringen einige Schiffslisten, die zu Affekuranz-Zwecken aufgestellt sind, neben den Namen der Schiffer bezgl. der Schiffe auch die Namen der Schiffseigner, der Schiffsrheder, oder der Interessenten. — Die Adreßbücher gewinnen, wie auch die Tages- oder Wochenblätter, mit vorrückenden Jahren an Wert.

Auf Ausführliches kann ich mich nicht mehr einlassen und bringe im Folgenden nur noch einige wenige Nachrichten über einige ziemlich wahllos heraus gegriffene Firmen:

1. Die Firma „J. C. Albers u. Sohn“ ist die des Altermann Johann Christoph Albers. Die Firma hat 1796 ihr Kontor auf dem Geerden No. 47, später Langenstraße No. 54. — Von 1766—1773 hat sie sich als Firma „J. C. Albers“ mit jährlich 1 Schiffe am Robbenfang in Spitzbergen beteiligt. —
2. Die Firma „Bagelmann u. Willmans“ — Inhaber: Burchard Bagelmann und Johann Christoph Will-

mans — auf der Tiefen — handelte in der Hauptsache mit Mineralwasser, worunter Pyrmonters- und Selzer-Brunnen wohl den Haupthandelsartikel bildete. — Schon seit 1750 finden wir wiederholt Anzeigen in den „Bremer Wöchentlichen Nachrichten“, daß eine Wittwe Menken die beiden letzt genannten Brunnen „zum billigen Preis“ (meist 16 gr. die Krufe) anbietet.

3. Die Firma „H(ermann) u. Th(eodor) Berck“ hatte ihr Kontor bei St. Martini. Hermann Berck war Rathherr. Es war eine Handlung mit Manufakturwaren engros, die den Handel mit Stoffen — wie wir annehmen dürfen — in eigenen Schiffen besorgte. —
4. Bei „Brauer u. Sohn“ handelt es sich um die Firma des Großbritannischen und Braunschweig-Lüneburgischen Agenten Carl Ludwig Brauer. — „Brauer u. Sohn“ schickte in den Jahren 1799—1821 (mit Ausnahme der Jahre 1808 bis 1813, in denen wegen der französischen Invasion überhaupt keine Schiffe ausliefen) jährlich zwei Schiffe auf den Walfischfang aus. — Die Firma war hervorgegangen aus der Firma „Patje & Fischer“, die sich 1790—1798 „Patje & Brauer u. Sohn“ genannt — seit 1799 hieß die Firma dann lediglich „Brauer u. Sohn“.
5. Die Firma „Cassel & Traub“ — hervorgegangen aus der ehemaligen Firma „Cassel, Traub & H. Talla“ (1785—1787), seit 1788 „Cassel & Traub“ genannt — beteiligte sich 1788 bis 1798 jährlich mit ein oder zwei Schiffen an den Fahrten nach Spitzbergen, auch wohl nach der Straße Davis, um Walfische und Robben zu erjagen. Unter dem Namen „Cassel, Traub & Söhne“ ging die Beteiligung an diesen sogenannten „Grönlandfahrten“ auf ein Schiff pro Jahr (1799—1805) zurück; 1806 mit Eintritt der Blockade hörte die Beteiligung der Firma ganz auf.
6. Die Firma „B. Grovermann & Co.“ (gegründet 1730) war die des sehr angesehenen und vielgenannten Hessischen Agenten Bartolomäus Grovermann, des Stammvaters mancher angesehenen bremischer Kaufmannsfamilien. Das Kontor war vor dem Ofterthore.
7. „Hagedorn & Sohn“ (Hermann et Sohn) war eine

Manufakturwarenhandlung in der Neustadt, auf der Brautstraße.

8. Die Firma „von Hoorn & Focke“ war eine Linnenhandlung auf der Langenstraße. Inhaber waren: Johann Eberhard von Hoorn, wohnend außer dem St. Ansgarri Thore, und Hinrich Focke.
9. Die Inhaber von „von Kapff & Beste“ waren: Christoph v. Kapff und Christian Heinrich Beste — „Kaufleute, auf der Tiefer“.
10. „Daniel Meinertzhagen“, eine alte, angesehene Bremer Firma (ein Zweig hat sich bekanntlich nach England abgezweigt), war von jeher eine der wohl am meisten am Walfischfang beteiligten Bremer Handlungen. Seit 1701 sandte sie jährlich drei, vier, ja fünf Schiffe auf die „Grönlandfahrt“. Von 1725—1735 ging auch ein Schiff das Jahr nach den in Mode gekommenen neuen Jagdgründen, nach der Straße Davis, den westlich von Grönland, zwischen diesem und dem Baffinsland gelegenen Gewässern. — Oft kommt der Name Daniel in der Familie vor. Ein Daniel (auf der Langenstraße 140) ist 1794 Ratsherr, ein anderer Daniel junior) wohnte in der Papenstraße 1805. — Der für Bremen bedeutendste Träger des Namens M. war aber vielleicht der „Herr Isaac Edler von Meinertzhagen, U. J. D auf dem Domshofe“, den wir im Adreßbuch von 1796 gleich auf der ersten Seite als erstgenannten der Bürgermeister finden.
11. Die Firma „G. H. Norwich“ — Inhaber: Georg Heinrich N. — Wie wir gesehen, fuhren nicht weniger als fünf Schiffe für die Firma im Jahre 1797. — Auch am Walfischfang war sie (1787—1793) beteiligt.
12. Die Firma „G. J. Schröder“ (Gottfried Joachim) war auch mit fünf Schiffen am bremischen Schiffshandel des Jahres 1797 interessiert. 1784—1789 war die Firma „Schröder & Thorbecke“. — 1811 verändert sich die Firma in G. J. Schröder & Söhne“, nach der öffentlichen Bekanntgabe: „Nach dem Ableben des Herrn Gottfried Joachim Schröder werden dessen Handlungsgeschäfte von dessen Herren Söhnen unter der Firma: „Gottfried Joachim Schröder Söhne“ ferner fortgesetzt.“ — Der Haupthandelsartikel der Firma

- war Tabak (Tabakfabrik in der St. Martinistraße No. 25). 1784—1803 sandte die Firma jährlich ein Schiff auf die „Grönlandfahrt“, d. h. nach Spitzbergen auf den Walfischfang.
13. Die Firma „Helm(rieh) Sengstaede“ war eine Weinhandlung am sogenannten neuen Wege in der Altstadt.
14. Die Firma „A. Stavenüter Wwe.“ war die Fortsetzung der Firma des Mannes „A(lbert) Stavenüter“, die ihrerseits vielleicht eine Nachfolgerin der Firma „L. Stavenüter“ war (1785—1787 schickt die Firma ein Schiff pro Jahr auf den Walfischfang), welche Überlieferung die Firma „A. Stavenüter“ (bis 1797) übernahm. — Die Firma, auf der Breitenstraße, Altstadt, handelte mit Theer und Seife. Ab 1800 verschwindet die Firma. — Zwei andere Firmen: „Lübbers & Stavenüter“ und „Greve & Stavenüter“, waren ohne Zweifel die Firmen naher Verwandter.
15. „Isaac Suling“ — Weinhandlung, auf der Faulenstraße — sandte in den Jahren 1790—1804 regelmäßig jährlich auch ein Schiff auf den Walfischfang.

Ist es nicht interessant, zu sehen, wie sich Firmen der verschiedensten Branchen am Walfischfang beteiligen? — Der Anreiz auf die in manchem Jahre — namentlich der früheren Zeit — erzielten guten Gewinne war eben zu verlockend. Gewinne bis zu 30000 Mark aus einem einzigen Walfisch kommen vor (Gewicht des Tieres 100—150000 kg). Wie so mancher andere Handelszweig, so kam auch dieser einst so reichen Gewinn bringende Handelszweig zum Erliegen. Manche Firma taucht am Handels-himmel Bremens mit ihm auf und verschwindet wieder. — Indes frischer Hanseatengeist schafft bis auf unsere Tage stets von neuem.

Ich will mit einer, scheinbar unwesentlichen, aber doch interessierenden Frage — und ihrer Beantwortung — meine Ausführungen schließen:

Was ist ein **Eichenschiffer**?, von dem im letzten Teil meiner Darlegungen so viel die Rede war. — Vorangehen muß die Beantwortung der anderen Frage: was ist eine Eiche, Eke, in unserer niederdeutschen Schiffersprache? — Die Eke (so sagt das bremisch-niederländische Wörterbuch) ist eine Art langer und platter Schiffe,

die hier auf dem Strom gebraucht werden. — Man unterscheidet dreierlei Art derartiger Schiffe 1. Eken, welche einen eichenen Boden haben. — 2. Bukke, welche einen büchernen Boden haben — und 3. Bullen, welche etwas kleiner sind und ihre Benennung von Balen, Bohlen haben. — Ebenda heißt es über Eichen-Schiffer — Eken-Schüver — sind Schiffer auf einer Eke oder auf einem der eben gemeldeten Fahrzeuge. — (Schüver) von schuven, schieben: weil diese Fahrzeuge oft mit großen Stangen müssen fortgestoßen oder geschoben werden. —

Solche Schiffe, seien es Eken, Bukken oder Bullen oder auch nur Flöße, — wurden aber (zu einer Zeit, in der es die Schleppdampfer noch nicht gab) nicht immer mit langen Stangen fortgestoßen, sondern oft — und viele lange Jahre hindurch — mit Leinen, Seilen, stromauf, stromab von Menschen oder Pferden, die auf allmählich ausgetretenen Pfaden (den Flußlauf entlang) gingen, gezogen. Man nannte das: die Schiffe treideln! — Ein Schiff treideln ist (nach Adelung¹⁾) ein Schiff mit Seilen fortziehen. Niedersächsisch: treueln, — holländisch: treyeln. — „Es ist von trecken, von tragen, sofern es ehemals auch ziehen bedeutete, und von trahere, nur im Endlaute verschieden. In einigen Gegenden ist daher Treil ein Ziehseil, und Treiler einer, der ein Schiff am Seile fortzieht.“ Über „Leimpfad“ — Leimstraße — sagt Adelung: „im gemeinen Leben einiger Gegenden ein gebahnter Weg am Ufer der Ströme für diejenigen, welche die Fahrzeuge auf denselben mittelst der Leinen fortziehen; im Oberdeutschen Leimpfad, in einigen verderbt in Leimpfad und Leimstraße“.

¹⁾ Johann Christoph Adelung: „Grammatisch-kritisches Wörterbuch der hochdeutschen Mundart.“ (Leipzig 1793.)

Bremische Rahnschiffer
mit dem Namen und der Größe ihrer Rähne und wo sie
im Jahre 1820 in Bremen wohnten.

Namen	Größe in Lasten
1. Budelmann, H. (NB. ein H. D. Budelmann, Höferei, wohnte Osterstraße 61)	12
2. Drähke. Franz, Wüste Stätte 1	25
3. Eggers, Michel senior, hinter Stephanikirchhof Nr. 32	25
4. Frage, Hinrich, große Krumpfenstraße 11	24
5. Francke, Wilhelm* ¹⁾	24
6. Gesselmänn, Anton, vor Stephanithor 5	25
7. Gesselmänn, Dettmar, hinter dem Stephanithorswall 24	22
8. Gisberg, H., große Krumpfenstraße 35	25
9. Gohde, Jürgen (Friedrich), hinter Stephanikirchhof Nr. 38	20
10. Hanken, Johann Cord*	20
11. von Harten, Johann*	25
12. von Harten, Hinrich*	22
13. Heine, Joachim*	28
14. Heine, Otto*	30
15. Heine, Hinrich*	26
16. Hovers, Johann, große Krumpfenstraße 1	28
17. Huskamp, Johann Hinrich, Neue Gang 2 (Großenstraße)	20
18. Klevenhufen, Martin*	25
19. Liemann, Berend*	24
20. Meiners, Johann, kleine Krumpfenstraße 37	32
21. Meyerdircks, Arend*	25
22. Meyerdircks (Meierdircks), Caspar, Fußgönggang 2	25
23. Meyerdircks, Hinrich*	25
24. Mertens, Martin*	25
25. Meyer, Meinke, vor Stephanithor 13	26
26. Morisse, Harm, große Panekengang Nr. 11	25

633

¹⁾ Die Wohnung der mit Sternchen versehenen ist nicht angegeben. Vielleicht wohnten sie nicht in Bremen-Stadt.

Namen	Größe in Lasten
	Übertrag: 633
27. Morisse, Carl, große Bayekengang Nr. 8	28
28. Müller, Joh. Friedr.*	25
29. Rähdecker, Otto*	24
30. Rasmus, Harm Franz*	14
31. Reimers, Michael*	26
32. Reimers —*	12
33. Reimers, Gabriel, hinter dem Stephanithorswall 8	25
34. Reinken, Joost, Spielleutestraße 2	24
35. Rohde, Frerich, er wird identisch sein mit dem im Adreßbuch gen. Frerk R. (Frerks Sohn), Fischer und Kahnsch., Wichelnburg 1	20
36. Rohde, Joh. Hinr., Wichelnburg 4	25
37. Schröder, Hermann, kleiner Bayekengang 4	26
38. Staveno, Carl*	25
39. Stegmann, Johann, Fischer und Kahnsch., Hofe Nr. 8	26
40. Stindt, Berend, große Krumpfenstraße 21	22
41. Stindt, Justus, große Fuhrleutestraße 46	20
42. Volkens, Friedrich*	18
43. Westphal, Carl, Großenstraße 13	25
44. Westphal, Friedrich, neuer Gang 8 (Großenstraße)	15
45. Westphal, Johann Arend, vor Stephanithor 3	24
46. Wiese, Cord, Stephanithors-Bollwerk 2	20
	insgesamt 1077 Last.

Nachtrag.

In Ergänzung zur Fußnote auf S. 18 sei noch bemerkt: Nach Drucklegung finde ich — wie von ohngefähr — in den verschiedenen Jahrgängen des Gothaischen genealogischen Taschenbuches der Mitte des 19. Jhdts. am Schlusse der statistischen Angaben über die Hansestädte je die Gesamtschiffslast angegeben. Da wird die Bremer Last stets = 4000 \mathcal{L} , die Hamburger Commerzlast = 6000 \mathcal{L} gesetzt. Nach Tonnen berechnet ergibt sich also: die Last in Bremen = 4000 \mathcal{L} (2000 kg) = 2 Tonnen; die Commerzlast in Hamburg = 6000 \mathcal{L} (3000 kg) = 3 Tonnen. Es wäre demnach das Verhältnis der Bremer Last zur Hamburger Commerzlast wie 2:3.

Ein Wort noch zum Begriff „Schiffstonne“. Die Bezeichnung „Tonnengehalt“ rührt daher, daß es früher üblich war, das Stauvermögen der Schiffe durch die Anzahl Fässer (von bestimmter Größe), die verstaут werden konnten, anzugeben. Zurzeit ist die fast internationale Einheit die englische „Registertonne“, ein Volumen von 100 englischen Kubikfuß (= 2,83 cbm). Das innere Volumen der Schiffe, einschließlich der Aufbauten auf dem Oberdeck, in cbm ausgedrückt und durch 2,83 geteilt, gibt den Bruttotonnengehalt oder Bruttoreaumgehalt des Schiffes an. Zieht man davon den Raumgehalt der Offizierskammern, der Wohnungs-, Maschinen- und Kohlenräume pp. ab, so erhält man den Nettotonnengehalt oder Nettoreaumgehalt. — Diese Angaben werden vielleicht den einen oder andern der Leser interessieren.

1. Verzeichnis der Personen und Firmen¹⁾.

Adelung, Joh. Christoph 63	Belmer, Daniel 33	Bode, Ludwig 34
*Albers, F. C. & Sohn 59	Bendleben, Johann 57, 58	Bode, Wilm (Vater der Adelheid Isabell Bode) 29
Albers, Johann Christoph 59	Benz, Warner 26	Bohmann, Cord 35
Allenson, Joseph 49	*Berck, H. & Th. 60	Böhmert, Dr. 54, 56
Baasch, Ernst 13	Berck, Hermann, 60	Bohne, Heinrich 37, 48
*Baker, Hermann 44	Berck, Theodor 60	Boismann (Boysmann), Joost 48
Baker, Hermann 51	Berg, Govert 48	Boschen, Heinrich 19
Bachfuß, Simon 57	Beste, Christian Heinrich 61	Bosten, Eilert 17
*Bagelmann & Willmans 59	Beste, siehe: von Kapff & B. 61	Boysmann, Joost (siehe Boismann) 35, 36
Bagelmann, Burchard 59	Biesewig, Johann 32, 33	Braubach, Daniel 50
*Barck, Bernhard 44	v. Bippen, W. 13	Brauer, siehe: Patje, Brauer & Sohn 60
Becker, Johann 57	Blacklock 36	*Brauer & Sohn 60
Becker, Joh. Harm 57	Blome, Arend 42	Brauer, Carl Ludwig 60
Beckerhenning, Christoph 22	Blome, Clement 41	Bresemann, Hans 39, 46
Beckerhenning, Christoph 32	Blome, Marcks 48	Bringemann, Gerhard 17
Beer mann, Harm 57	Bock, Andreas 33	Bringmann, Heinrich 22
	Bode, Adelheid Isabell (Frau des Ranning Röver, verwitwete Meher) 29	Bringmann (Bringe-

¹⁾ Firmen (die als solche erkennbar) sind durch einen Stern * bezeichnet.

mann), Lüder 21, 35,
36, 51
Brobe 16
Brösemann (siehe Brese-
mann)
Busch, Arend 33
Bücking 8
Budelmann, H. 64
Budelmann, H. D. 64
Bürhenne, Dr. 8
von dem Busch, G. 19
Busse (auch als Busse),
Harm(en) 32, 33, 39
Butelmann, Dirck 58
Butelmann, siehe auch:
Budelmann
von Buttler 8

Cassau, Gouvert 22, 23, 35,
36
Cassel 50
Cassel, Carl Philipp 50
*Cassel & Traub 50, 60
*Cassel, Traub & Söhne 60
*Cassel, Traub & H. Talla
50, 60
Clarß, Johann 17
Coch, Henricus 22
Coch, Johannes, Dr. jur.
22, 52, 57
Commins, William 19
Cornelis, Jacob 35
Corssen, Johann 57
Courier (Curier), David 35
Cramer, Paulus 48
de Cupies, Wilken 48
Curier, siehe: Courier

Däcke, Johann Friedrich
58
Delius 9
Deneken (Deneden), Bur-
hard 22, 52
Dindla, Johann 35
Dirichs, Dirich 48
Dollmann, Rudolph Hill-
mer 39

Dormann, Conrad 42
Drähke, Franz 64
Dralle, Johann Borchert
42
Duckwitz, Arnold 6, 9
Dünzelmann 55
*Dverhagen, G. 26
Dverhagen, W. 25

*Gelling, Henrich 44
Eggers, Michel 64
Eigen, Harm 46, 47
Engelhusen, Johann 58
Engelbrecht, Joh. An-
dreas 20
Entholt, Hermann 14
d'Erberfeld, Albrecht 22, 51
Evers, Cord 34, 37

Falcke, Siede 26
Feldhusen, Conrad 26
Feldhusen, Friedrich 42
Feldhusen, Johann 58
Finde, Albert 58
Finde, Johann 58
Fischer, siehe: Patje
& Fischer
Floor, Otto 16
Focke, siehe: von Hoorn
& Focke
Focke, Hinrich 61
Focke, Johann 13
Focken, Meinhard 17
Frage, Hinrich 64
Frahm, Jürgen 33
Franke, Wilhelm 64
Franzius 52
Frese, Cord 58
Fricke, Albert 58
Fricke, Johann 58
Friedrich Wilhelm, Kur-
hessischer Mitregent 7
Fuchs, Carl Johannes 13
Fulst, Otto 50

Garbach, Mangels 57
Gerdes, Werner 22
Gerland 8

Gerrits, Dirck 26
Gerrits, Jacob 16
Gessellmann, Anton 64
Gessellmann, Dettmar 64
Gevefoht, Karl Theodor 6
Gewinn, Henrich 49
*Giefenig (Giffenig), Otto
44
Gisberg, H. 64
Glay, Thomas 49
*Gloystein & Gevefoht 44
Gobbers, Philip 58
Gohde, Jürgen (Fried-
rich) 64
Grese, Diederich 57
Grese, Harm 57
Grese, siehe auch: Greve
*Grelle, Cord 44
Greve 53
*Greve & Stavenüter 62
Gries, John 49
von Gröning 53
Gröning, Albertus, Dr.
jur. 57
*Grovermann, B. & Co. 60
Grovermann, Bartholo-
maeus 51, 60
Grube, Friedrich 58
Guhde, Marcus 33

Haack, Gosh Friedrich 33
Hadmann, Dethmer 13, 51
Hadelser, Johann 23, 24
Hadelser, Johanns Witwe
23
*Hagedorn & Sohn 60
Hagedorn, Hermann,
obige Firma 60
Hajen, Henrich 58
Hanken, Johann Cord 64
Hannig, Johann 17
Hanning, Dieß 57
Hanning, Johann 57
Hansen, Jürgen 27
Hansen, Peter 35
Hardegen, Friedr. 6
Harmes, Daniel 22, 51

Garnier 8
 von Garten, Henrich 64
 von Garten, Johann 64
 Gase, Henrich 52
 Havemann, Simon 34, 37
 von Haynau 8
 Heame, Benjamin 20
 Hecofon 36
 Heine, Hinrich 64
 Heine, Joachim 64
 Heine, Otto 64
 Heitmann, Martin 18
 Hellmers, Jacob 52
 Hendricks, Henrich 46
 Hennings, Heinrich 33
 Henrichs, Henrich
 & Konforten 24
 *Henschel 7, 8, 10
 Henschel 8
 Henschel, Carl Anton 7
 Henschel, Karl 8
 Herkloß 53
 *Hey, D. G. 44
 Heymann, Henrich 21, 51
 Hillers, Franz 34, 39
 Hillmann, Rulff 58
 Hinrichs, Joh. Christian 34
 Hins, Henrich 48
 Hoffschleger, Johann
 Georg 22
 Hohrmann, Henrich (siehe
 auch: Hoormann) 58
 Hölcken, Georg Wilhelm 31
 Holler, Melchior, Dr. jur.
 52
 Hollmann, Adolph 57
 Hollmann, Bertram 58
 Hoormann, Hinrich 58
 *von Hoorn & Focke 61
 von Hoorn, Johann Eber-
 hard 61
 Hornby 36
 Höver, Otto, Dr. 14
 Hovers, Johann 64
 Hoyer, Marten 17, 18
 Hüchting, Ernst 58
 Hunteemann, Harmen 39

Hunteemann, Johann 32,
 33
 Huskamp, Joh. Hinr. 64
 Hsenberg, Daniel 17
 Hsenberg, die 40
 Jaeger 8
 Jensen, Hans 27
 Johnson, John 49
 Jüngling, Jürgen 41
 *von Kapff & Beste 61
 von Kapff, Christoph 61
 Kayser, Hans 34
 von Kieckebusch, Werner 8
 Kircheiß 47
 Klevenhufen, Martin 64
 *Knübel, Eberhard 44
 Koch, siehe: Coch
 Koch 8
 Koch, Johann Georg 43
 Koch, Henrich 51
 Kohl, J(ohann) G(eorg) 13
 Kohl's Schrift Haus See-
 fahrt 54
 Köhler, Melchior 50
 Köhne, Henricus, Dr. jur.
 52
 Kohle, Henrich 26, 35
 König, Peter 19
 Köper, Friedrich 47
 Koren-Wiberg 45
 Krancke, Conrad 17
 Kraushaar 8
 *Krefft, Peter 44
 Kreyenbarg, Berend 57
 Kruse, Hans 35
 Labee, Albert 48
 Ladmann, Johann
 Harmen 41
 Lahmann, Johann 57
 Lampe, Henrich 24
 Lampe, Henrichs Witwe 24
 Lampe, Nicolaus 57
 Landenau, Giese 34, 39
 Lange, Johann 5
 Ledderhase (... hofe?) 58

Liemann, Berend 64
 von Line, Hermann 22
 Logemeyer, Casten 17
 Löning, Michael 22
 *Löning, Peter 44
 *Löjekan, Detmar 45
 *Lübbers & Stavenüter 62
 Luckmann, Christoph 37
 Mackensy, John 49
 Mackensy, Robert 49
 von der Malsburg 8
 Mangold 8
 Mann, Ambrose Dudley 6
 Martens, Ocke 39
 Matthies, Otto 14
 Mayland, James 49
 Meier, H. H. 6
 Meier, Johann 13
 Meiners, Johann 64
 von Meinertshagen,
 Isaac-Ebler, Dr. jur.,
 Bürgermeister 61
 Meinerzhagen, Daniel
 51, 61
 *Meinerzhagen, Daniel
 43, 45, 61
 Menken, Witwe 60
 Mensing, Jürgen 57
 Mertens, Martin 64
 Meyer, Adelheid Isabell,
 geb. Bode (f. d.) 29
 Meyer, Gottfried 22
 Meyer, Henrich 58
 Meyer, Hermann 22, 52
 Meyer zu Selhausen,
 Hermann 13
 Meyer, Hinrich 17
 Meyer, Hinrich 58
 Meyer, Johann Henrich 57
 Meyer, Johann Henrich 42
 Meyer, Jost Henrich 30
 Meyer, Meinke 27, 64
 Meyerdirks, Arend 64
 Meyerdirks, Hinrich 64
 Meyerdirks (Meierdirks),
 Caspar 64

Miefer, Jürgen 58
 Mindemann, Bolchardus,
 51
 Möller, Hartwig 47
 Monath, Georg Peter 43
 Morisse, Carl 65
 d'North, John 48
 *Mühlhausen, J. B. 43
 Müller, Andreas 36
 Müller, Jacob 37
 Müller, Jacob 51
 Müller, Johann Fried-
 rich 65
 Muß,asmus 17
 Muß, Jacob 17

 Nanteß, Johann 31
 Narromore, Richard 20
 Neumeyer, Albert 42
 Neumeyer, Hans 18
 Neumeyer, Hans 58
 Niemeyer, Albert 58
 Niemeyer, Hans 17
 Niemeyer, Hieronymus 58
 Nolden, Frerich 22, 51
 Nolting, Dierich 58
 Nolting, Hinrich 17
 Nolting, Johann 42
 Nolting, Jooft 41
 Ronne, Johann, jun. 22
 Ronnen, Johann 22
 *Norwich, G. S. 61
 Norwich, Georg Heinrich
 61

 Ohlsen, Johann, jun.
 19, 20
 Ohm, Henrich 17
 Ohm, Joachim, & Kon-
 sorten 31
 Olbers 50
 Oldenburg, Peter Hin-
 rich 36, 46
 Oldenbüttel, Henrich 58
 Osterloh, Hinrich Jürgen
 17
 Osterloh, Jürgen 17

Papin 6
 *Patje & Brauer und
 Sohn 60
 *Patje & Fischer 60
 Pauco, Claes 48
 Paulsen, Herman Roose 36
 Paulsoon, Herman
 Roosen 36
 Pegel, Dierich 58
 Peltier 22
 Peltier, Martin 52
 Pfeiffer, Gebrüder 8
 Pieper, Hinrich 32, 33
 Piermont, Claus 26, 34
 Poconsand 49
 Poppe, Berend 57, 58
 Presse, Borchert 18
 Probst 52

 Raadlef, Hermann 22
 Rähdecker, Otto 65
 Rainmother 36
 Ramseh, Robert 17
 Raschen, Arend 48
 Raschen, Hermann 14
 Rasmus, Harm Franz 65
 Rehm, Jde 16
 Reimers, Michael 65
 Reimers 65
 Reimers, Gabriel 65
 Reinken, Jooft 65
 Retemeyer, Christian 17
 Ret(e)meyer, Friedrich 17
 Retemeyer, Wilhelm 42
 Retemeyer, die 40
 *Retberg, Johann Abra-
 ham & Söhne 19, 20
 Ritter 35
 River 36
 Robert 8
 Rode, Henricus 52
 Rohde, Frerich (Frerks) 65
 Rohde, Johann Hinrich 65
 Roosen, Herman Roosen
 Paulsoon, siehe: Paul-
 soon, Paulsen
 Rose, Godfried 48

Rose, Johan 48
 *Rosentreter, C. 26
 Rosentreter, W. 25
 Rösing, Harm 24
 Rösing, Johann 36
 Röver, Ernst 27
 Röver, Ernst 27
 Röver, Manning 25—32,
 34, 35, 39
 Röver, Mannings Frau,
 Adelheid Isabell, geb.
 Bode, verw. Meyer,
 siehe: Bode u. Meyer 29
 Röver, Mannings Witwe
 30
 Röversche Kinder: Franz,
 Wilhelm, Alheit und
 Ernst 29
 Rowehl, Erich 17
 Ruhl 8
 Rulffes, W. 25
 Rulffes, Rulf 32, 33
 Rulves, Brüning 13
 Rutschmeyer, Daniel 34
 Rust, Henrich 58
 Rüter, Henrich (Hinrich)
 34
 Rüter, Lüder 37, 47

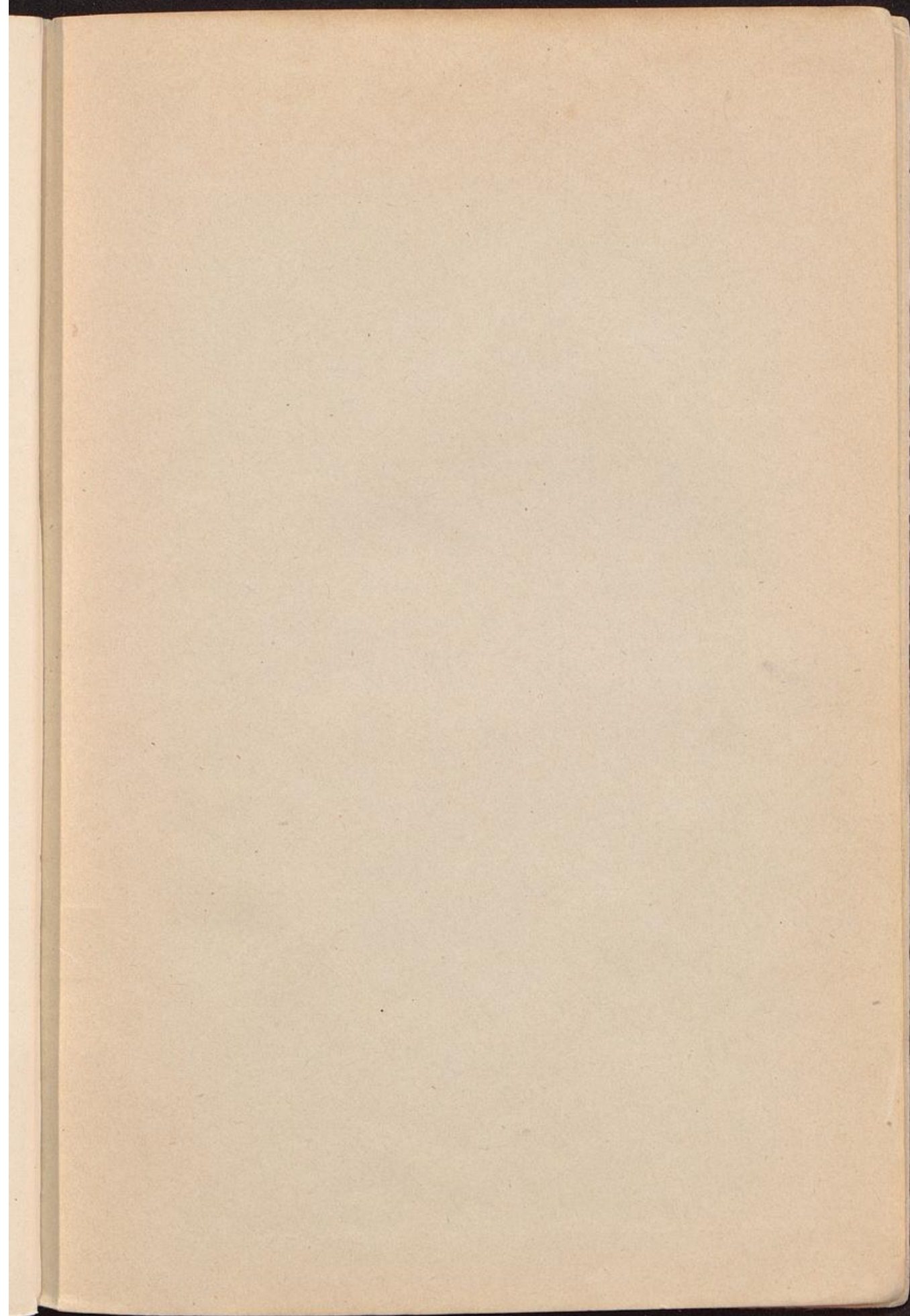
 Sanders, Jochim Engelcke
 57, 58
 Schäfer, Max 43
 Schecker, S. 13
 Schepeler, die 40
 Schlüter, Johann Hen-
 rich 58
 Schmidt 9
 Schmidt, Christian 46
 *Schomaker, S(enrich) 45
 Schöne, Christian Nicolaus
 22
 Schriever, Alexander 17
 Schröder, Friedr., jun. 5
 Schröder, Friedr., sen. 5
 *Schröder, G. J. 61
 *Schröder, G. J. & Söhne
 61

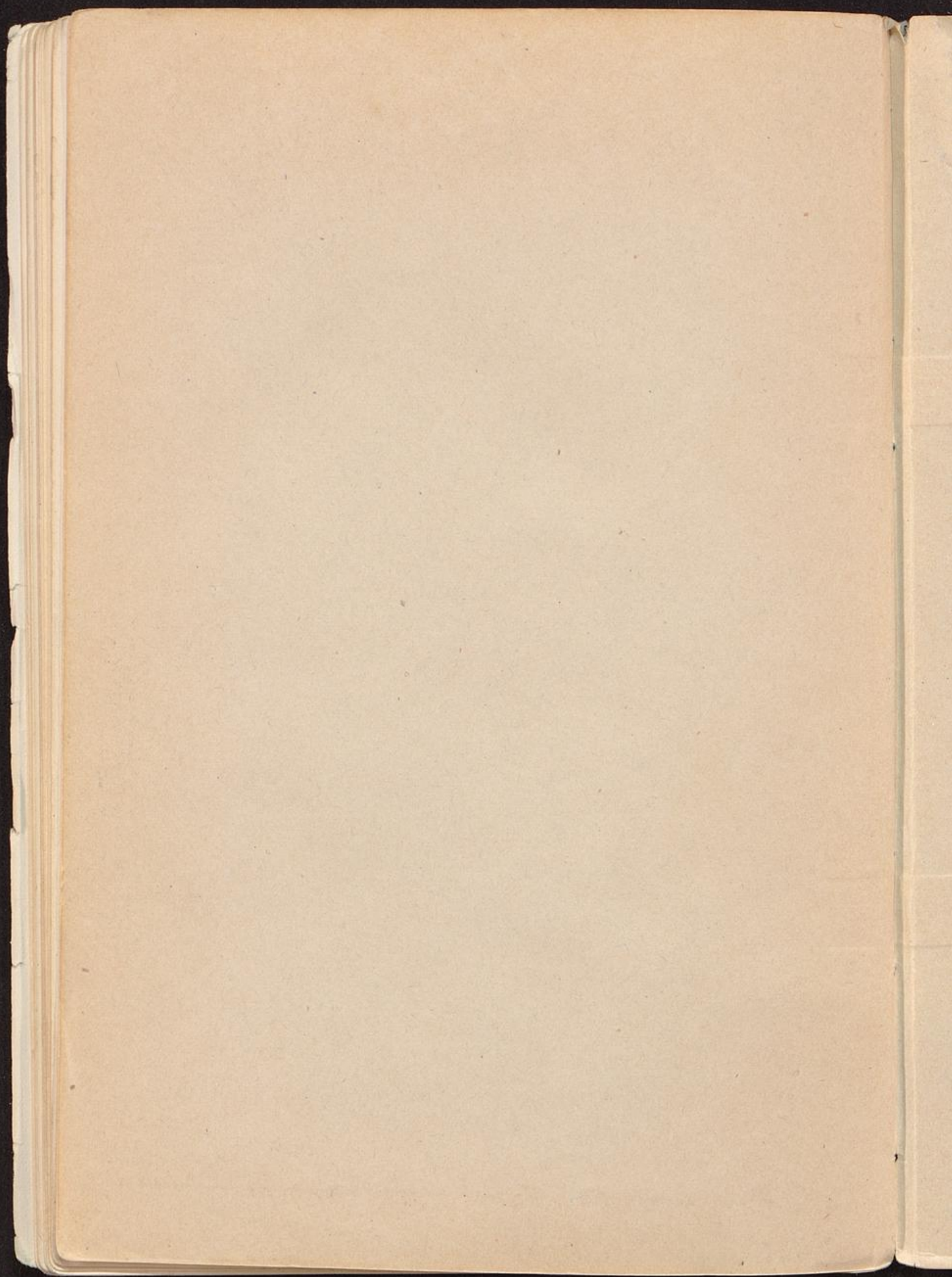
- *Schröder, Gottfried Joachim 61
 Schröder, Hermann 65
 Schröder, Hinrich 35
 Schröder, Johanne Gesine, geb. Rouwe 5
 *Schröder & Thorbecke 61
 Schrör, Henrich 57
 Schrör, Hinrich 17
 Schrör, Johann 58
 Schuchardt 8
 Schumacher, Henrich Gerhard 22
 Schumacher, Henricus Gerhardus 52
 Schütte, Gerd 58
 Segelken, Diederich 51
 Segelken, Dierich 25, 47
 Selpert, Christian August 33
 *Sengstake, Helm(ri)ch 62
 Sengstake, Helmdke 57, 58
 Sieffen, Henrich 58
 Sieffen, Hinrich 17
 Sievers, Harm 58
 Smidt, Didericus 58
 Smidt, Joh. 5, 6, 9, 16
 Smidt, Rätke 6
 Spangeman Eheliebste 27
 Spilcker 53
 Staveno, Carl 65
 *Stavenüter, A(lbert) 62
 Stavenüter, Albert 62
 *Stavenüter, A., Witwe 62
 Stavenüter, siehe: Lübbers & St.
 Steengrave (Stengrave), Arend 32, 33, 37
 Stegmann, Johann 65
 Stindt, Berend 65
 Stindt, Justus 65
 Stucke, Andreas, 58
 *Suling, Jsaac 62
- Sullau, Philip 25
 Surhof, Borchert 34
- *Talla (siehe: Kassel, Traub & T.) 60
 *Talla, H. (siehe: Cassel, Traub & T.) 50
 Taetjes, Johan 17
 Techen, Friedrich 45
 Tecklenborg 53
 Tecklenborg, Johann 34, 35, 36
 Thamm, Detlef Julius 33
 Thamsen, Heinrich, Senior 35
 Thamsen, Hinrich 33
 Thöning, Hans Jürgen 34
 Thöning, Jürgen 32
 *Thorbecke (siehe: Schröder & Th.) 61
 Tidemann (Tiedemann), Arnold 22, 51
 Tidemann, Burchard 20
 Tidemann, Daniel 52
 Tiesen, Rulf 16
 Tietjen, Conrad 34
 Tietjen, Johann 27
 Töpken, Albert 20
 Toppen, James 17
 *Traub (siehe: Cassel, Traub & Talla) 50
 Treeve, Thomas 20
- Uelken-Bardhausen 14, 71
- Vogelsang, Dirck (Dierich) 22, 35, 36
 Vogt, Johann 33
 Vogt (Voigt), Johann 33
 Volkens, Friedrich 65
 Wolmers, Arp 35
- Wahls, Albert 22
 von Waiz, Baron 8
- Warners, Ulrich 17
 Webster 36
 Wedeking, Johann Hinrich 42
 Wegner, Paul 13
 *Wehland, Gl. 26
 Weitfel, Daniel 21, 23, 51
 Wessels, Johann 34, 39
 Westphal, Carl 65
 Westphal, Friedrich 65
 Westphal, Johann Arend 65
 Wichelhausen, Engelbert 51
 Wiese, Cord 65
 Wiese, Harm 57, 58
 Wilkens, Albert 58
 Willers, Wilm 48
 *Willet, Daniel 45
 *Willet, David 45
 Willich, Felix Joachim 33
 *Willmans (siehe: Bagelmann & W.) 59
 Willmans, Johann Christoph 59
 Wilmers, Friedrich 18
 Wilmsen, Wilm 58
 Winkelmann, Caspar 58
 Wischhusen, Abraham 32, 33
 Wischhusen, Marten 24
 Woldt, Henrich 57, 58
 Wolters, Jürgen 18
 Wolters, Jürgen 58
 Wulff, Jost 57
 *Würdemann, H. 45
 *Wüstenfeld, C. in Hannov.-Münden 7
 Wüstenfeld, C. 8, 10
- Zorndrager, Cornelius Gisbert 43
 Zuschlag 8.

2. Verzeichnis der Schiffe.

Abler, der 33	Georg, de 36	Margareta, die 33
Anna Christina, die 34	Gerdrut, de 36	Maria, die Jungfrau M. 34
Anna Galley, die 39	Hanna, f. Frau Hanna	Maria Elisabeth, die Jungfrau M. C. 33, 39
Anna Magdalena, die 25	Helena, die Jungfrau Helena 33	Mitau, die Stadt Mitau 37
Aufrichtigkeit, die 34, 36	Hermann, der (Dampf- schiff 6	Mühle, die 47
Cambridge, f. Herzog v. C.	Herzog von Cambridge, der 5	Pilipp, der 36
Christian, der 36	Hoffnung, die 35	Rebecca, die Jungfrau R. 47
Concordia, die 33	Jäger, der 39	St. Johannes, f. Johannes 34
Eduard, der (Dampfschiff) 7	Johannes, der 28, 29	Stadt, die Stadt Mitau 37
Elisabeth, die Jungfrau E. 33	Johannes, der junge J. 29	Virginia, die 44
Emahus, die 33	Johannes, der Röversche J. 29, 31	Wappen von Bremen, das 13
Felix, der 19	Johannes (der St. Johan- nes) 29	Washington, der (Dampf- schiff 6
Flora, die 19	Justus Henricus, der 36	Wefer, die (Dampfschiff) 5, 6, 7, 14
Fortuna, die 34	Lucretia, die Jungfrau L. 33	
Frau Hanna, die 27	Margareta, die Jungfrau M. 39	
Friede, de 46		
Friede, der 39		
Friede, der 46		
Friedrich Wilhelm III. (Dampfschiff) 7		
Galley, f. Anna Galley		

Das in dieser Schrift Gebrachte ist eine Ergänzung zu meinem Aufsatz: „Einige Bausteine zur Geschichte der bremischen Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und in den Anfängen des 19. Jahrhunderts“ (mit Abbildungen), im „Jahrbuch der Bremer Gesellschaft von 1914 e. B.“ 1929/30 (S. 37—70). Er ist als Sonderdruck erschienen und gegen Voreinsendung von RM. 2.— oder gegen Nachnahme bei mir zu haben. — Ulken-Barckhausen, Bremen, Bülowstraße Nr. 15a. (Siehe auch das auf S. 14 unter 14) Gesagte.)





Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

A REG 570/857



A REG 570/0857



