

Der Emdener Walfang im 18. Jahrhundert (1766-1799). T. II

Sonntag, Johannes-Hendrik

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sonntag, J.-H. (1991). Der Emdener Walfang im 18. Jahrhundert (1766-1799). T. II. *Deutsches Schiffsarchiv*, 14, 223-256. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54182-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER EMDER WALFANG IM 18. JAHRHUNDERT (1766–1799)

Teil II

VON JOHANNES-HENDRIK SONNTAG

Die Entwicklung bis zum Beginn des Siebenjährigen Krieges

Vor dem Siebenjährigen Krieg (1756–1763) hatte es in der preußischen Hafenstadt Emden einige durch Privatinitiative gegründete Walfangunternehmungen gegeben. Einige Kaufleute und Reeder brachten das notwendige Kapital für die Ausrüstung und für die Bemannung eines Schiffes zusammen. Die Verarbeitung der angelieferten Ausbeute an Speck und Walbarten erfolgte in diesen Jahren noch in Emden auf der sogenannten Tranwarf.

Je nach der finanziellen Situation der Gesellschaften konnten die Unternehmen nach dem Ablauf einer Fangsaison aufgelöst oder im folgenden Jahr fortgesetzt werden. Die anfallenden Gewinne wurden nach dem Abzug der Betriebskosten und den zu zahlenden städtischen Abgaben unter den Gesellschaftern aufgeteilt oder für weitere Fangfahrten verwendet.¹

Durch die Kriegseignisse und sicherlich auch durch die Unternehmensstrukturen der einzelnen Gesellschaften bedingt, endete dieses Kapitel der Emdener Schifffahrtsgeschichte im Jahr 1759. Das letzte noch in Fahrt befindliche Walfangschiff, *DE UNIE*, konnte zum Ende der Fangsaison nicht mehr den Heimathafen anlaufen, weil Emden inzwischen von den feindlichen Truppen besetzt war. Um das Schiff und die Ladung vor der Beschlagnahme zu sichern, ließ der Kapitän statt dessen Bremen anlaufen. Nachdem dort die Ladung verkauft war, löste sich die Gesellschaft des Kaufmanns und Reeders J.Y. Boumann auf.

Die preußischen Bemühungen zur Gründung neuer Gesellschaften in Emden

Nach dem Ende des Siebenjährigen Krieges bemühten sich die preußischen Behörden um die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in Ostfriesland. In diesem Zusammenhang versuchten sie auch, eine Wiederaufnahme des von Emdener Kaufleuten und Reedern ausgeübten und von Emden ausgehenden Walfangs anzuregen.

In einem diesbezüglichen Schreiben an den Emdener Magistrat vom 23. September 1766 legte die Kriegs- und Domänenkammer in Aurich ihre Vorstellungen dar und verlangte von den Emdern eine zügige Umsetzung ihrer Vorstellungen.²

(*) Da wir Allerhöchst Selbst in Anmerckung gezogen haben, wie sehr vortheilhaft es der Provintz und dem Commercio seyn were, wenn, wie verschiedentlich bereits geschehen ist,*

auch dermahlen eine Grönländische Compagnie zum Wallfisch-Fang wieder errichtet werden könnte. Als geben wir Euch hiemit auf, daß ihr mit Ernst und Fleiß Euch beeifert, um eine oder mehrere bey Euch vorhandene wohlhabende Persohnen zu Entrepennirung des Wercks zu animiren und diese Entreprise auf die vortheilhafteste Art anzupreisen, wovon wir, und wie ihr darunter reussiret, hiernächst Euren Bericht erwarten. Ihr müßet es indeßen hierunter nicht lediglich bey denen Einwohnern der Stadt Emden bewenden, sondern auch dahin Eure Bemühung gerichtet seyn lassen, ob Ihr nicht auch auswärtige zu Etablirung solcher Entreprise in Emden anlocken, oder auf der Insel Borkum Liebhaber und Entreprenneurs, von dort aus zu fahren, anmuthigen könnet. ()

Mit diesem Schreiben ließ die Kammer ihre Verfahrensweise erkennen, die sie in den folgenden Jahren immer wieder durchzusetzen versuchte. Dabei ging es nicht nur, wie in diesem konkreten Fall, um die Gründung von Walfangunternehmen, sondern grundsätzlich um Unternehmungen jeder Art in Handel, Gewerbe und Schifffahrt. Von der preußischen Behörde ermuntert, sollte die Emdener Verwaltung deshalb nach geeigneten, im Wirtschaftsleben erfahrenen und zudem vermögenden Emdener Unternehmern Ausschau halten und diese zu Investitionen in der Stadt ermuntern. Ganz im Sinne der preußischen Wirtschaftspolitik wurde die Stadtverwaltung außerdem beauftragt, vermögende Reeder, Kaufleute oder Finanziere aus dem Ausland dazu zu bringen, nicht nur ihr Kapital in Emden zu investieren, sondern auch ihren Firmensitz in die Stadt an der Ems zu verlegen. Zudem sollte die Abwanderung von Arbeitskräften in die benachbarten Territorien verhindert werden. Der Kaufmannschaft der Stadt wurde pflichtgemäß die Gründung einer neuen Walfangkompanie mit inländischem und ausländischem Kapital nahegelegt, doch blieben entsprechende Reaktionen aus. Ein Grund für die Zurückhaltung der Emdener Kaufmannschaft lag sicherlich in der überraschend guten Konjunktur der Nachkriegszeit im Schiffsfrachtenmarkt, an der die ostfriesischen und vor allem die Emdener Kaufleute und Reeder gut verdienten. So lange sich hier noch keine Einbußen erkennen ließen, interessierte man sich (noch) nicht für andere Unternehmungen, für die u.U. größere Kapitalien aufzubringen waren.

Die Situation der Emdener Reedereien verdeutlicht am besten die folgende Übersicht für die Jahre 1756–1761, 1767 und 1779, deren Aussage nicht ausdrücklich kommentiert werden muß.³

Verzeichnis der Emdener Seeschiffe für die Jahre 1756, 1758, 1760, 1761, 1767 und 1779

Jahr	Schiffe von 500–300 Lasten	Schiffe von 300–100 Lasten	Schiffe unter 100 Lasten	Schiffe insgesamt
1756	6	–	65	71
1758	4	–	65	69
1760	3	1	69	73
1761	2	1	64	67
1767	–	–	67	67
1779	–	3	86	89

Die großen Schiffe, zwischen 500 und 300 Lasten, sind für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage nicht von Bedeutung. Es handelt sich dabei um die letzten im Emdener Hafen liegenden Ostindienfahrer, über deren weiteres Schicksal zum damaligen Zeitpunkt noch nicht entschieden war. Aufgrund der Kriegereignisse konnten diese Schiffe später nicht mehr auslaufen und nur schwer an andere Interessenten verkauft werden.

Für den »normalen« Seeverkehr dieser Jahre sind dagegen die kleineren Schiffe von weniger als 100 Lasten Tragfähigkeit wichtiger, da mit ihnen die Transporte zwischen den Häfen im Küstenbereich durchgeführt wurden. Diese Häfen gehörten zum traditionellen Fahrtgebiet

der Emdener Reeder und Kaufleute. Die Ausweitung der Handels- und Reedereigeschäfte hing, wie noch zu zeigen sein wird, jeweils stark von den außenpolitischen Verhältnissen im westlichen Europa ab.

Ihre Zahl hat sich in den betreffenden Jahren bis 1766 erstaunlicherweise nur geringfügig verändert. Von 1767 an nahm ihre Zahl allerdings allmählich zu und läßt einen leichten Aufwärtstrend für den Schiffsfrachtenmarkt erkennen. Die Kaufleute und Reeder hatten also zum Zeitpunkt der Auricher Anweisung noch genügend Aufträge zu verbuchen und konnten es sich leisten, die Aufnahme eines anderen, risikoreicheren und kostenintensiveren Unternehmens wie den Walfang abzulehnen.

Angesichts dieser Lage verlor die Kammer offensichtlich vorerst das Interesse an weiteren Bemühungen und sah von erneuten Vorgaben für den Emdener Magistrat ab. Für die preußische Behörde erwiesen sich die Planungen für die Gründung einer Heringsfischereikompanie in Emden oder Leer ohnehin als wichtigeres, wenn auch als sehr anstrengendes und zeitraubendes Unternehmen. Auch in diesem Fall zögerten die Emdener Kaufleute und Reeder zunächst – die Möglichkeit sicherer und schnellerer Gewinne in den anderen Bereichen vor Augen –, sich an der Kompanie zu beteiligen. Erst als sich Investoren aus dem Hafenort Leer an der Ems fanden und der Sitz der neuen Heringsfischereigesellschaft dort angesiedelt werden sollte, gelang es der Kammer, die Emdener zum Einstieg in dieses später so lohnende Geschäft zu bewegen.

Es vergingen zunächst 15 Jahre, bis der »Emdener Walfang« wieder in das Blickfeld der preußischen Behörden geriet. Als Auslöser kann der Ausbruch des Vierten Niederländisch-Englischen Seekriegs (1780–1784) angesehen werden. Die einsetzenden Kampfhandlungen behinderten den niederländischen Seehandelsverkehr, die Heringsfischerei und natürlich auch den Walfang. Für die Kammer war zunächst die Behebung der Zwangslage der Borkumer und anderer Inseln von Interesse. Ihnen war mit dem Ausbruch des Krieges die Möglichkeit genommen, ohne Gefährdung von Leib und Leben auf niederländischen Schiffen anzuheuern. Da gerade diese Inseln zum großen Teil die Besatzungen der niederländischen Walfänger stellten, sah die Kammer jetzt die Gelegenheit gekommen, die Erfahrungen dieser Kommandeure, Steuerleute und Matrosen beim Walfang in den Gewässern von Grönland, Spitzbergen und in der Davidstraße zu nutzen. Die Kammer legte die zu erwartenden Vorteile für die Gründung ostfriesischer, gemeint sind damit Emdener Gesellschaften, in zwei Schreiben vom 26. Februar und 4. Mai 1781 an den Magistrat von Emden dar. ⁴ () *Da die Holländer wegen des Krieges, worin sie mit den Engländern verwickelt sind, keine Schiffe auf den Walfisch-Fang auslaufen lassen, und dardurch der Fisch-Thran sehr im Preise steigen wird; So wünschen Wir allerhöchst Selbst, daß die Unterthanen besonders die Kaufleute Eurer Stadt, aus dieser sich darbietenden Gelegenheit Vortheil ziehen und sich entschließen mögten, wenn es gleich vor dieses Jahr zu spät, ist im künftigen Jahre einige Schiffe, allenfalls in Gesellschaft der Nordischen Nationen auf den Walfisch-Fang, welcher jetzt eine, der Mühe wert lohnende vortheilhafte Ausbeute verspricht, auslaufen zu lassen. ()*

Aber auch jetzt investierten die Emdener Reeder, Kaufleute und andere Geldgeber zumeist in den durch den Seekrieg expandierenden Schiffsfrachtenmarkt. Da die niederländischen Reeder ihre Schiffe nur unter großen Gefahren auslaufen lassen konnten, sofern sie den Fehler begingen, ihre eigene Landesflagge zu setzen, suchten sie nach Möglichkeiten, ihren Seehandel mit neutralen Schiffspapieren fortzuführen. Wie schon in anderen vergleichbaren Situationen arbeiteten sie wieder mit ostfriesischen und vor allem Emdener Reedern zusammen. Das Verfahren dieser Zusammenarbeit wird in einem anderen Zusammenhang noch ausführlicher behandelt werden, doch soll an dieser Stelle eine kurze Erläuterung folgen. Die Emdener Kaufleute erwarben von ihren niederländischen Geschäftspartnern die betreffenden Schiffe und erhielten nach der Vorlage der Kaufunterlagen die gewünschten preußischen Pässe. Auch ver-

legten Niederländer ihren gesamten Firmensitz nach Emden und »meldeten« ihre Schiffe in dem hiesigen Schiffsregister an. Die rasante Zunahme der Emder Seepässe für die Jahre 1780–1784 ist dadurch leicht zu erklären. Zum Vergleich sind in der folgenden Übersicht auch die beiden dem Seekrieg vorhergehenden und folgenden Jahre mit angegeben.⁵

Anzahl der ausgestellten Seepässe für die Jahre 1778–1785

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1778	27	1782	216
1779	85	1783	100
1780	109	1784	212
1781	471	1785	98

Betrachtet man dazu die Steigerung der Anzahl der in Emden beheimateten Schiffe, dann ergibt sich ein noch eindrucksvolleres Bild dieser »Konjunktur«. Diese Zahlen verdeutlichen auch das große Interesse der Emder, sich an dieser für sie einmaligen geschäftlichen Gelegenheit nach Kräften zu beteiligen. Dagegen mußte der Aufbau einer eigenen Walfangreederei mit den notwendigen Landanlagen als zu großes unternehmerisches Risiko erscheinen.

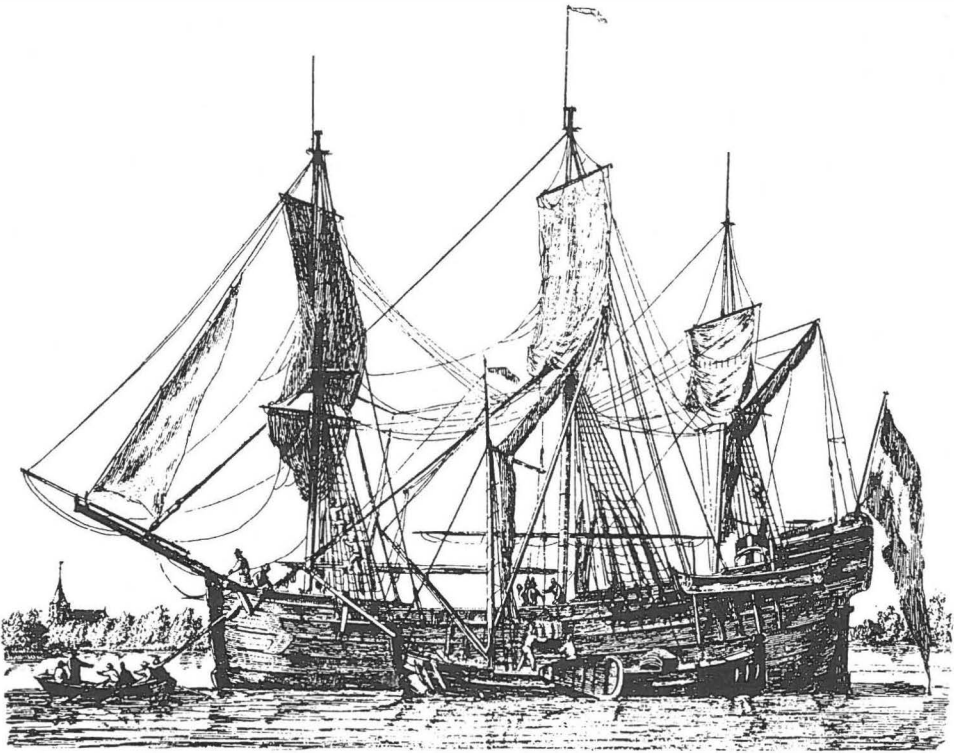
Anzahl der in Emden gemeldeten Schiffe für die Jahre 1781–1783 und 1787

Jahr	Schiffe von 500–300 Lasten	Schiffe von 300–100 Lasten	Schiffe unter 100 Lasten	Schiffe insgesamt
1781	1	87	316	404
1782	5	144	451	600
1783	4	57	210	271
1787	1	30	98	129

Die Vergleichszahlen für das Jahr 1787 sollen die schnelle Abnahme des Schiffsbestandes verdeutlichen. Nach dem Ende des Seekrieges konnten die niederländischen Reeder ihre Segler wieder ohne Behinderungen durch englische Blockadeschiffe auslaufen lassen. Aus diesem Grunde waren sie nicht mehr auf die Seepässe neutraler Staaten, so etwa von dem Königreich Preußen, angewiesen. Da sich diese Situation für den Seehandelsverkehr genau belegen läßt, ist kaum anzunehmen, daß sich niederländische Unternehmer in den nächsten Jahren für preußische Pässe interessierten, um ihre Walfänger in Fahrt bringen zu können. Auch haben die Emder Kaufleute, Reeder und Kapitalgeber ihre eigenen Handelsgeschäfte betrieben und sich auf ihre traditionellen Tätigkeitsfelder beschränkt.

Die Schiffsankäufe und Ummeldungen in der Handelsschifffahrt ließen sich problemlos durchführen, da die Reeder ihre Schiffe nicht unbedingt mit jeder Ladung nach Emden zurückkehren lassen mußten. Je nach Auftrag und Ladungsart konnten die Segler ihre Ausgangs- und Zielhäfen aufsuchen. Ganz anders sahen dagegen die Bedingungen für den Walfang aus. Wie später noch ausführlicher gezeigt wird, erwarteten die Behörden bei der Genehmigung von Seepässen für Walfangschiffe, daß diese in Emden ausgerüstet würden und nach dem Ende der Fangsaison hierher zurückkehrten, damit die Weiterverarbeitung der Fänge ebenfalls hier durchgeführt würde. Die dafür notwendigen Verarbeitungsanlagen mußten in Emden, sofern noch vorhanden, wieder instandgesetzt oder neu errichtet werden.

Während sich die Emder Kaufleute aus verständlichen Gründen nur ungern am Walfang beteiligen wollten, fand das Anliegen der Landesbehörden zumindest auf der Insel Borkum einen Interessenten. Die Kammer hatte auch versucht, die Borkumer Walfänger zu ermuntern, eine eigene Gesellschaft zu gründen, anstatt auch in Zukunft wieder auf niederländischen Fangschiffen anzuheuern.⁶



C

Groenlandvaarders uit Zie gekonnen bezug met lossen

1.2

Grönlandfabrer beim Löschen der Ladung. Aus Groenewegen, G.: Verzamling van vier en tachtig stukes Hollandsche Schepen, Rotterdam 1789 (Nachdruck).

Aber nicht alle Kommandeure konnten sich dafür begeistern, einen Teil ihres Vermögens in ein oder mehrere Schiffe zu investieren. Lediglich der Kommandeur Gerrit Daniels Meyer, der aus einer bekannten Walfängerfamilie stammte, beschäftigte sich näher mit dem Vorhaben und beantragte die Ausstellung eines Seepasses für ein in den Niederlanden anzukaufendes Schiff. Aus dem Ablehnungsschreiben der Kammer ist ersichtlich, daß G.D. Meyer den Paß für ein Schiff benötigte, das weiterhin niederländischen Reedern gehören sollte, die das Risiko der Ausrüstung trugen und die laufenden Betriebskosten zahlten. Daß sich die Kammer mit einer solchen Walfangesellschaft nicht einverstanden erklären würde, lag auf der Hand. Sie lehnte das Gesuch auch rundweg ab, nicht ohne noch einmal das Verhalten aller Borkumer Kommandeure zu kritisieren⁷, () daß die *Commandeurs ihr Unvermögen vorschützen, dergleichen auf eigenes Risiko übernehmen zu können. Vor der Hand wird nun wohl nichts weiter dabey zu thun seyn, indeßen werdet Ihr Euch bemühen müssen, bey denen Lust zu erregen, als zu welchem Ende Ihr von einer jeden guten Gelegenheit gebrauch zu machen habt. Was nun den Antrag des Commandeurs Gerriet Daniel Meyer, unter seinem Nahmen ein Schiff ausrüsten, dabey aber einige Holländer zu Rheedern annehmen zu wollen, anlanget, so findet sich unsere Cammer nicht ermächtigt, sich darauf einzulassen. Seepässe dürfen bekanntermaßen nur als dann preußischen Unterthanen ausgehändiget und ertheilt werden, wenn die Schiffe ihnen würcklich eigenthümlich gehören, mithin würde man die Preußische Flagge, wenn dem Meyer in der Art ein Paß ertheilet werden solte, wie er ihn verlangt, nur exponiren nicht respectiret*

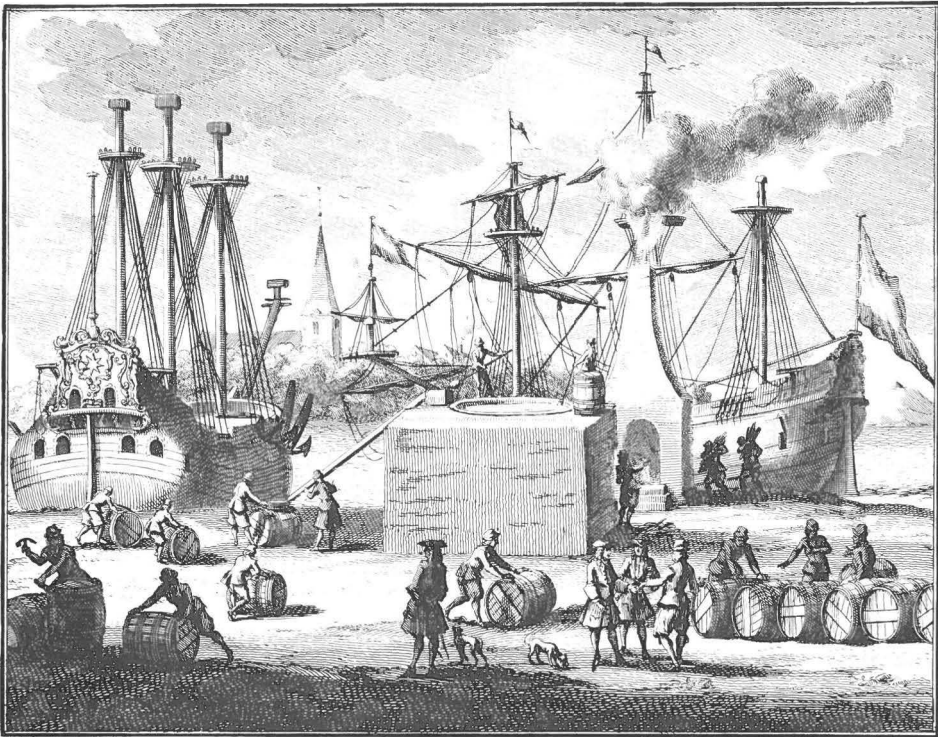
zu werden, indem die Englische Kaper auf jedes mahl eidliche Bestärkungen desjenigen erlangen sollen, was Sie aus den Documentis der Schiffer ohnhin schon sehen können. ()

An dieser Stelle sollte aber auf einige verstreute Angaben eingegangen werden, die vielleicht doch auf Emder Walfänger, die in diesen Jahren in Fahrt waren, hindeuten. In den Emder Seebriefregistern und einer »Lyst van de Hollantse Groenlantvaerders, Amsterdam 1716–1802.«⁸ finden sich Hinweise auf verschiedene Walfänger, denen in diesen Jahren Seepässe ausgestellt wurden und die damit für Emder Rechnung zum Fang ausgelaufen sein könnten.

So erhielten die Kaufleute P. und J. Marches für ihr Schiff DE HOOP am 11. November 1782 einen Seepaß. Der 135 Lasten große Walfänger wurde von Gerrit D. Meyer, einem Borkumer, und später von Boke Tönjes Straatsma (Straatma) kommandiert. Nach den Seebriefregistern soll das Schiff den letzten Emder Seebrief am 28. Januar 1789 erhalten haben. In den Jahren 1782, 1783, 1784, 1785, 1786, 1787, 1789 und 1790 ist dort tatsächlich ein Schiff verzeichnet, auf das die genannten Angaben zutreffen.⁹ Auch finden sich die Angaben zusammen mit den anderen, in Emden beheimateten, bzw. mit Emder Seepässen ausgestatteten Schiffen. Allerdings ist das Schiff nicht durch besondere Hinweise als Walfänger gekennzeichnet. Die Liste enthält auch die Anzahl der Besatzungsmitglieder, die mit gerade acht Personen sicherlich nicht der für einen Walfänger typischen Mannschaftsstärke entspricht. Die Besatzungslisten für die 1797 und 1798 mit Emder Seepässen ausgestatteten Walfänger enthalten für diese Schiffe durchschnittlich 43 bis 45 Namen. Diese Personen arbeiteten ausdrücklich auf Walfangschiffen, deren Mannschaftsstärke damit eindeutig ermittelbar ist. Auch wenn bei dem Schiff DE HOOP die Besatzungen der Schaluppen und die für die Verarbeitung der Wale notwendigen Personen u.U. nicht mitgezählt wurden, scheint es sich nicht um einen Walfänger zu handeln, da der besondere Status des Schiffes sonst vermerkt sein müßte. Auch ist das Schiff DE HOOP bereits 1781 in den Listen verzeichnet, diesmal noch unter dem Kommando von Jan Zylmann, dessen Besatzung auch nur acht Personen umfaßte. Die Aufstellung des Emder Schiffsbestandes »Tabula der Schepen welke de Oostzee en elders bevaaren et onder de Stad Emden behooren, Ao.1787« registriert diesen »Walfänger« als Handelsschiff.

Die Amsterdamer Liste enthält aber noch weitere Angaben über Emder Walfänger. So sollen die Kaufleute van Olst, Brouwer & Companie die in Amsterdam beheimateten Walfänger DE AREND und DE VALK 1783 in Fahrt gebracht haben. Unter dem Kommandeur Wybe Obles brachten DE AREND lediglich von einem gefangenen Wal 26 Faß Tran und 39 Faß Speck und DE VALK unter Pieter Hansen von einem Wal 50 Faß Tran und 68 Faß Speck nach Amsterdam. Der Kommandeur und Miteigentümer des Schiffes DE BOSSENHOVEN, Gerrit Visser, hatte im selben Jahr kein Fangglück und kehrte ohne Tran und Speck in seinen Heimathafen Amsterdam zurück. Ähnlich erging es im selben Jahr der DE KÖNIGIN VAN PRUYSSEN der Reeder J. Bodeker und Chr. Jakobowitz.

Von diesen vier Schiffen liegen in den Emder Unterlagen keine Nachrichten vor. Es ist deshalb zu vermuten, daß diese Walfänger zwar mit Emder Pässen fuhren, jedoch in Amsterdam ausgerüstet wurden und stationiert blieben. Damit läge hier ein erstes Beispiel für die später mit Erfolg praktizierte Verfahrensweise vor, niederländische Schiffe zu erwerben und mit Emder bzw. preußischen Seepässen zu versehen und trotzdem in den Niederlanden zu belassen. Diese Art von Walfangunternehmungen stieß bei den preußischen Behörden in Berlin in den 90er Jahren jedoch immer wieder auf Ablehnung. Sie verlangten grundsätzlich, daß die Schiffe auch wirklich von Emden ausliefen und hier ihre Fänge verarbeiteten.



S. 34. - Heulen Dellen.

A. Vander Laan Feit.

Trankocherei (A. v. d. Laan)

Die Emdener Unternehmungen der Jahre 1796 und 1797

Die Besetzung der Niederlande durch die Truppen der Republik Frankreich im Jahre 1795 bedeutete für die niederländische Handels- und Fischereiflotte eine akute Gefährdung durch englische Kriegs- und Kaperschiffe. Damit begann eine Entwicklung, die den benachbarten ostfriesischen Häfen einen erneuten Aufschwung brachte. Um ihre Reedereigeschäfte möglichst ungehindert weiterführen zu können, verlegten zahlreiche niederländische Reeder und Geschäftsleute ihre Firmensitze u.a. in das neutrale, zum Königreich Preußen gehörende Emden, oder sie bemühten sich, neutrale preussische Seepässe zu erhalten, um ihren Schiffen einen gewissen Schutz bei englischen Überprüfungen bieten zu können.¹⁰ Die plötzliche Zunahme der Emdener Handelsflotte seit 1795 läßt sich mit diesen »Ummeldungen«, die bei der Vorlage korrekter Verkaufs- und Übereignungsunterlagen von den preussischen Behörden geduldet wurden, erklären. Allerdings darf man die Eigeninitiative der Emdener Reedereien nicht unterschätzen, die sich die Chance, einen großen Teil des niederländischen Seeverkehrs übernehmen zu können, nicht entgehen ließen. So kann es nicht erstaunlich sein, wenn die Stadt zum Ende des 18. Jahrhunderts durch die sich wandelnden politischen Verhältnisse im westlichen Europa einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls erhielt.

Anzahl der ausgestellten Seepässe für die im Ausland angekauften Emdener Schiffe¹¹

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1790	46	1794	35
1791	24	1795	107
1792	22	1796	499
1793	44	1797	337

Die vorliegende Übersicht zeigt einmal die Anzahl der Seepässe, die in den eher unkriegsrisch verlaufenen Jahren 1790 bis 1794 ausgestellt wurden. Die Zahlen bewegen sich zwischen 22 und 46 Seepässen pro Jahr. Ein sprunghafter Anstieg ist dann mit der Besetzung der Niederlande durch Frankreich im Jahre 1795 zu verzeichnen. Waren ein Jahr zuvor noch gerade 35 Pässe bewilligt worden, schnellte die Zahl jetzt auf 107 und 1796, nur ein Jahr später, auf 499 hoch.

Neben der Handelsschifffahrt und der Heringsfischerei waren auch die vor allem in Amsterdam beheimateten Walfangunternehmen bedroht und liefen Gefahr, ihre führende Stellung zu verlieren. Ihre Unternehmer versuchten ebenfalls in zunehmendem Maße, preußische Schiffs-papiere zu erhalten und Geschäftsverbindungen zu Emdener Reedereien aufzubauen, die diesmal größtes Interesse zeigten, sich an diesem Unternehmenszweig zu beteiligen. In Emden dürfte man sich innerhalb der Kaufmannschaft noch gut an die Aufforderung der Landesbehörde vom Februar und März 1781 erinnern haben, sich bei einer ähnlichen politischen Gesamtlage mit dem Walfang zu beschäftigen.

Auf welche Weise und in welchem Ausmaß die Emdener die damalige Aufforderung knapp 16 Jahre später umsetzten, wurde den preußischen Behörden in Berlin erst in dem Augenblick bewußt, als es darum ging, die in dem Emsort Leer gegründete Walfangreederei der Kaufleute Münnicks und Gebrüder Schröder zu fördern. Da sich ihre am 25. Februar 1797 bestätigte und mit einem Privileg ausgestattete »Octroyirte Wallfischfang Company« in den Niederlanden nicht gegen die Zusammenarbeit von niederländischen und Emdener Geschäftsleuten durchzusetzen vermochte, suchten sie die Hilfe der preußischen Behörden in Ostfriesland und in Berlin.¹² Auf der Suche nach niederländischen Geschäftspartnern hatten die Leeraner nämlich u.a. feststellen müssen¹³: () *Dat de Directeuren [der Leeraner Gesellschaft] by derzelven terugkomst van Berlin ontwaar wierden, dat er in Holland een aantal Scheepen ten Walvisvangst wierden geequieerd, onder Pruisische vlag, weshalven zy zich by den Koninglyken Consul aldaar informeerden, et tot Antword bekwamen:*

Dat aldaar dertig Schepen, by na gereed waren, en met Emdener Zeepassen en Pruisischen vlag den reis naar Groenland wilden doen, dat de Schippers brieven van eigendom hadden van Pieter O. Brouwer en Comp[arenten] te Emden, en een order van by retour in den minst kostbaaren haven in te lopen.

Dar het aan Directeuren genoegzaam gebleek, hoe deze onderneeming een bedrog was, om de Hollanders in den Scheepvaart ter Walvisvischery van en naar Holland te dekken, door de Pruisische protectie. En dat Pieter O. Brouwer zyn naam, eigendom en de bezorging der Emdener Zeepassen deed, om zyne Majesteits verleend privilegie te eluderen, p. Konigs heelryk oogmerk ter bevordering van het nut dezer Provincie en het Commerciele in't algemeen te veydelen. ()

Ihre Vorwürfe gegen die Emdener Kaufleute und Reeder richteten sich darüber hinaus auch gegenderen Weigerung, sich zu den Bedingungen des Oktrois finanziell oder mit Schiffen und Gerät an dem geplanten Unternehmen in Leer zu beteiligen. Die Kammer in Aurich, als Landesbehörde mit den Vorwürfen aus Leer konfrontiert und von den Berliner Behörden zur Aufklärung der Vorfälle angehalten, verlangte vom Emdener Magistrat die zügige Beantwortung einiger Fragen. So sollte der Magistrat die genaue Anzahl der neuen »Emdener« Walfänger

und die Besatzungsstärken feststellen. Auch mußte überprüft werden, mit welchen Begründungen der Gesellschaft des P.O. Brouwer überhaupt Pässe erteilt worden waren. Wichtig war zudem das Problem der Eigentumsrechte an den überschriebenen Schiffen. Für die preußischen Behörden war offensichtlich nicht eindeutig zu belegen, daß die Emdener Kaufleute, wie behauptet wurde, die 30 Schiffe auch wirklich gekauft hatten. Die betroffenen Kaufleute und Reeder sollten deshalb ausgiebig angehört werden. Eine befriedigende Antwort erwartete die Kammer innerhalb der nächsten acht Tage.

Daß die Beamten in Berlin inzwischen ernsthaft an die ausschließliche Unterstützung der Gesellschaft von Münnicks und den Gebrüdern Schröder dachten und den Emdern die bisherigen Geschäftsverbindungen untersagten, belegen die beiden folgenden Schreiben. So verlangten die Berliner am 8. Mai von der Kammer schnelle Entscheidungen (*() da, am wenigsten bey dermaligen politischen Verhältnisse der Republic Holland gestattet werden kan, daß die dasigen Kaufleute, Schiffer und Fischer, durch Collusiones und simulirte Contracte diessseitiger Kauffleute und Rheder, des Vortheils Unserer König[lichen] Preuss[ischen] Flagge theilhaftig gemacht werden, um unter deren Schutze den Wallfischfang, den Herings-Fang und andere Kauffmännische Negotia zu betreiben, und dadurch per indirectum, die Fortsetzung der octroyrten Wallfisch-Fang-Gesellschaft unter Direction der Kauffleute Munnicks und Gebrüder Schröder in Leer, zu hindern, und der dortigen Provintz den dadurch intendirten Vortheil und Gewerbe zu entziehen ()*).¹⁴

Die Beamten in Aurich sollten nicht nur die weitere Erteilung von Seepässen einstellen, sondern auch dem Magistrat in Emden befehlen, alle bereits ausgegebenen Pässe wieder einzuziehen. Ob diese Maßnahme überhaupt innerhalb von 24 Stunden möglich war, bleibt zweifelhaft. Die noch in Amsterdam liegenden Walfänger waren ebenso wenig in dieser Frist erreichbar, wie die schon auf See befindlichen anderen Schiffe.

Damit sah die Situation für Brouwer, Boumann, Rudolph und ihre Teilhaber alles andere als günstig aus. Die noch mit preußischen Pässen und unter preußischen Flaggen segelnden Walfänger konnten sich in Zweifelsfällen, so etwa, wenn sich tatsächlich englische Kriegsschiffe die Mühe machten, diese offensichtlich preußischen Schiffe zu kontrollieren, nicht mehr auf die Gültigkeit ihrer Dokumente verlassen. Ein englisches Prisengericht hätte die Verhandlungen in jedem Fall zum eigenen Vorteil entscheiden können, da die preußischen Behörden ihre eigenen Seepässe nicht mehr anerkannten. Allerdings hatte es bisher keine behördliche Nichtigkeitserklärung der Seepässe in den damaligen Publikationsorganen gegeben.

Der Leeraner Gesellschaft dagegen galt noch immer die volle Unterstützung der Berliner Behörden, deren Entscheidungen die Landesbehörde in Ostfriesland und mit ihr der Emdener Magistrat mitzutragen hatten. Die Geschäfte von Münnicks und den Schröders wurden jedoch durch die fortgeschrittene Jahreszeit behindert, die die Ausrüstung oder den Erwerb eigener Schiffe, die dann noch rechtzeitig zu den Jagd- und Fanggründen segeln sollten, fast unmöglich machte. Auch konnten sie nicht damit rechnen, in den niederländischen Häfen noch geeignete Geschäftspartner zu finden.¹⁵

Aufgrund der Auricher Anfrage befaßte sich zunächst der Emdener Magistrat mit dem plötzlich zum Problem gewordenen Emdener Walfang und den aus preußischer Sicht eigensinnigen Verhaltensweisen der städtischen Kaufleute. So fand am 18. Mai eine ausgiebige Befragung der Kaufleute Peter Onnen Brouwer, Ysaak Boumann und Hermann Boumann im Rathaus statt. Diese legten die Gründe für die bisherige Praxis ihrer Handelsgeschäfte mit ihren niederländischen Geschäftspartnern dar.¹⁶

() Praevia citatione erschienen die Kaufleute P.O. Brouwer, Isaac und Herm. Boumann welche für die auf der Liste von ausgefertigten Pässen stehende Wallfischfänger Seepässe extrahiret haben, und wurden () vernommen (), und declarirten dieselbe einhellig, wie es allgemein

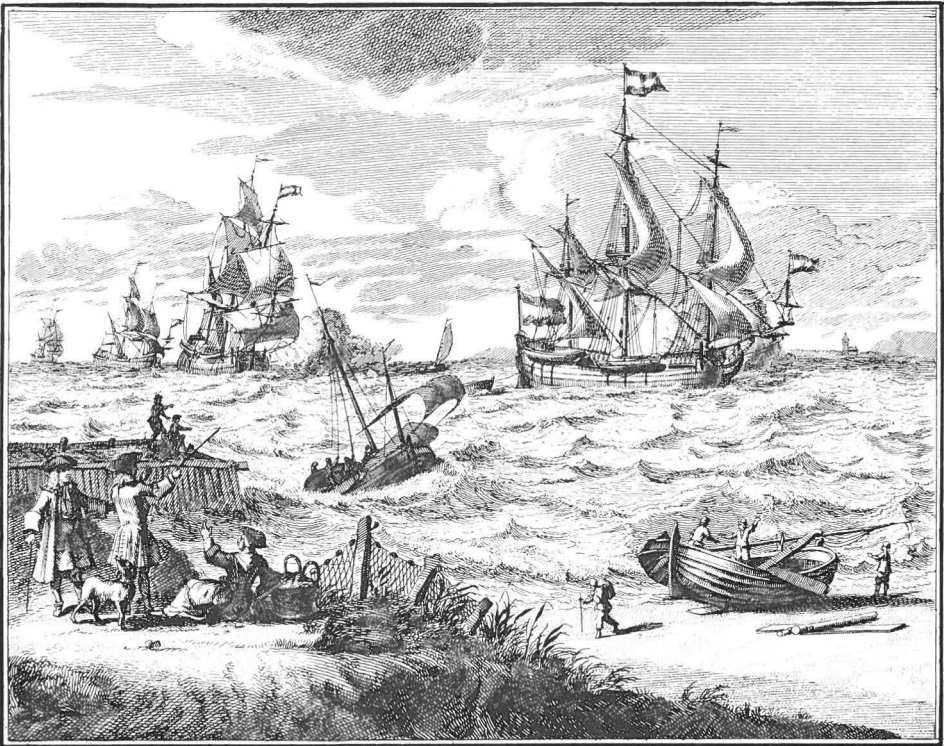
bekant sey, daß man unter den ansehnlichsten Handlungs-Häusern dieser Stadt seit Jahr und Tag bei jetziger günstigen Situation darüber ausgewesen, um den Wallfischfang von hier aus wiederum zu betreiben, so wie darüber auch in vorigem Herbst die Notification überall ergangen und andere bemittelte Einwohner der Provinz eingeladen worden, dabei sich zu interessiren, welches die Intelligenz Blätter zeugen können.

Allein eines theils hätten sich keine Liebhaber hinlänglich zu diesem Endzweck gemeldet, da doch nun dergleichen Schiffe mit allen zur Fischerei erforderlichen Geräthe hier erst anzuschaffen und zu equipiren, sehr ansehnliche Fonds nötig erachtet würden. Andern theils habe das Gouvernement in Holland es nicht verstaten wollen, die zum Wallfischfang daselbst gebrauchte und zugerichtete Schiffe mit den dazu gehörigen Geräthen zum auswärtigen Gebrauch zu veräußern, sondern nur unter der Bedingung, daß die Schiffe von Holland direct auf den Wallfischfang ausfahren und auch aldorten retourniren solten. Drittens die Anstalten um den Thran von den gefangenen Wallfischen hier zu Lande zu kochen, nicht mehr vorhanden seyn, dort aber wohl, daher hierbey mehr Unkosten zu machen wären. Viertens diese Waaren dorten besser und häufiger zu debitiren, und wenn sie von hier zu versenden, von dem Thran ein schwerer Impost zu erlegen sey, weshalb denn auch die zu Leer errichtete Societaet auch ausserdem nach ihrem angeblichen Projekt nicht hätte zum Zweck gelangen können. Überhaupt aber fünftens der vornehmste Zweig der hiesigen Nahrung sehr beschnitten werden, und die ansehnlichen Capitalien, welche man hieselbst in Schiffen stecken hätte, fast nichts mehr eintragen würden, wenn man verbunden seyn solte, seine Schiffe allezeit auf Emden fahren zu lassen. ()

Indessen hätten Comparentes bereits lange mit Holländern wegen Übertragung ihrer Wallfischfänger und deren Zubehör in Tractaten gestanden. Wie denn er P.O. Brouwer dergleichen bereits 9 Schiffe im vorigen Jahre acquiriret und für sich et Cons[orten] hieselbst, auslauffen und fischen lassen, und da sie diese und derg[leichen] Schiffe mehr, successive legitime modo acquiriret; so hätten sie die benöthigten Pässe hieselbst gehörig nachgesucht, das Eigentum der Schiffe documentirt, und daß solches nicht heimlich, sondern wahr und wesentlich sey, auch darunter keine Collision mit Holländern oder anderen auswärtigen Interessenten vorwalten, eidlich bekräftiget, und solcher gestalt die Seepässe erhalten. Daher sie keineswegs bedeckter Weise zu Werke gegangen, indem der Geräthe zum Wallfischfang in den Acquisitions Documenten ausdrücklich erwehnet, und solche mit verkauft worden. ()

Aus der Sicht der Kaufleute betrachtet, konnte ihrer Geschäftspolitik kein Vorwurf gemacht werden. Da ihnen die Investitionen für den Bau und für die Ausrüstung der Schiffe sowie für den völligen Neubau einer geeigneten Trankocherei zu groß erschienen, mußten sie sich nach günstigeren Alternativen umsehen, wie diese derzeit in den Niederlanden zu finden waren. Die dortigen Behörden untersagten jedoch allen Antragstellern den Erwerb von fertig ausgerüsteten Walfangschiffen oder von entsprechenden Gerätschaften, wenn diese ins Ausland exportiert werden sollten. Als einziger Ausweg, so die Kaufleute, blieb ihnen der Erwerb der Fangschiffe und die Stationierung dieser Walfänger in den niederländischen Häfen sowie gleichzeitige Beantragung preußischer Seepässe.

Im weiteren Verlauf des Protokolls beschwerten sie sich über die ihrer Ansicht nach ungerechtfertigte Erhebung von *Recognitionsgeldern* für ihre Walfänger. Die Kommandeure der in Amsterdam liegenden Schiffe hatten bei dem preußischen Konsul in der Stadt um weitere *Legitimationen* nachgesucht, um dann auslaufen zu können. Der Konsul Gregorij erhob daraufhin von jedem Schiff eine einmalige Gebühr von immerhin 300 fl.holl., deren sofortige Zahlung die Voraussetzung für die Erledigung der letzten Formalitäten sein sollte. Den Kommandeuren blieb angesichts der nahenden Fangsaison nichts anderes übrig, als diese Summe, wenn auch unter Protest, zu zahlen. Die Ursache für diese aus Emden Sicht ungebührliche Forderung des Konsuls ist bei der Leeraner Gesellschaft zu suchen. Diese hatte bei der Bean-



Rückkehrende Grönlandfahrer (A. v. d. Laan)

tragung ihres Privileges eine freiwillige Zahlung von 200 fl.holl., jedoch nicht von 300 fl.holl. für jedes auslaufende Schiff in Aussicht gestellt. Bei der Bestätigung des Privilegs am 25. Februar 1797 hatten die preußischen Behörden natürlich diese Zahlung *mit Wohlgefallen* angenommen.¹⁷

Am Ende des Protokolls wird auch deutlich, welche weiteren Personen sich hinter dem Begriff *Comparentes* verbergen. P.O. Brouwer arbeitete demnach vor allem mit den beiden *Vierzigern*, Metger und Polmann, zusammen. Als weiteres Mitglied dieser Gruppe wurde der Reeder und Kaufmann Camminga benannt. An der Walfangreederei von Ysaak Boumann beteiligte sich u.a. H. Bavinck, während hier die übrigen *Comparentes* unerwähnt blieben. Die Reeder und Kaufleute Amel Jacobs und Kappelhoff beteiligten sich an der Gesellschaft von Hermann Boumann. Alle Walfangreeder und deren *Comparentes* zählten zu den wohlhabenden Familien in der Stadt, die über ihre Mitgliedschaft bei den *Vierzigern* und bei der Kaufmannsbörse auch ihren politischen Einfluß geltend machen konnten.

Dem Protokoll der Kaufleute, die ihre Ausführungen in dieser Niederschrift natürlich durch ihre Unterschrift bestätigen mußten, folgt eine umfangreiche Stellungnahme des Magistrats zu den Vorkommissen.¹⁸ Gegenüber der Kammer in Aurich wurde darin ausgeführt, (*) da nicht nur der Kaufmann P.O. Brouwer sondern auch die Kaufleute Isaac und Her[man] Boumann bei uns Seepässe für die Schiffe, die auf den Wallfischfang ausgesandt worden, extrahiret; so haben wir die Extrahenten alle drei darüber vernommen, und reichen deren protokol-larische Erklärung hierbei allergehorsamst ein, wie auch eine Liste von den denenselben ver-abfolgten Seepässen, mit Bemerkung des datums, auf welchen ieder Paß hier expeditet*

worden, und zeigen dabei allerunt[änigst]. an, daß dem P.O. Brouwer et Compagnie auf die ersten 9 Schiffe bereits unterm 11. April 1796 die Pässe ausgefertigt worden; wozu derselbe sich zwar nach der allerhöchsten Vorschrift nicht nur durch originale Kaufbriefe, sondern auch durch eidliche Bestärkung des wirklichen Eigentums legitimiret hat, worüber jedoch nicht vorab angefraget ist, weil solches damals noch nicht verordnet war. Ein gleiches hat bei den ersten beiden Schiffen des Isaac Boumann Statt gefunden, und sind demselben am 24. Mart. 1796 dafür Pässe ertheilet. Von allen übrigen Schiffen sind aber die Legitimations Protocolla und Documente vor der Expedition der Pässe Eu[er] Königlich[en] Majestät zur allerhöchsten Resolution von uns eingesandt und sind die Approbations-Rescripte darauf alle erfolgt. Von jenen 9 ersten Schiffen gaben die davon bey uns producirte Verkaufs- und Transport Instrumente eben sowohl, als wie die nachher eingesandten deutlich zuerkennen daß die Schiffe zum Wallfischfang gebraucht würden, indem sie mit dem hierzu benötigten Geräthe verkauft worden, so wie auch bei uns unter andern im eingesandten Protokoll vom 20. Febr. a.c. ausdrücklich bewendet worden, daß es zum Wallfischfang taugliche Schiffe seyn. Nur vom Schiff ASIA stehen keine zum Wallfischfang gehörige Geräthe mit im Kaufbriefe, weil solches in vorigem Jahre auf Kauffarthey gefahren hat. Dann hat noch der Kaufmann Rudolf einen Paß für das auf der Liste stehende letzte Schiff praevia legitimatione legali extrahiret, und ist auch dieses Schiff auf den Wallfischfang ausgeschiedt worden. ()

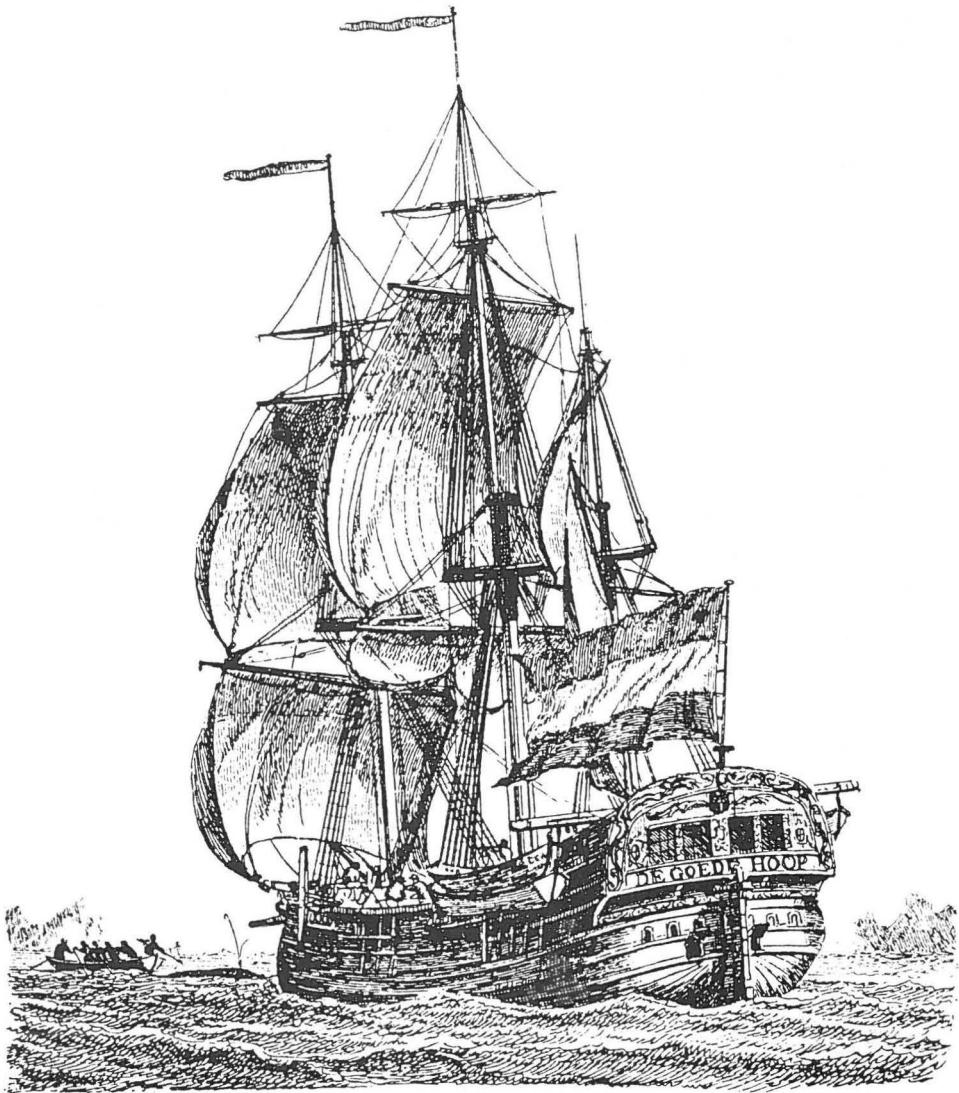
Ausdrücklich bestätigte der Magistrat, daß die Walfangschiffe legal erworben und legal in das Eigentum der Kaufleute überführt worden waren. Da die Emdener Verwaltung für die Ausstellung preußischer Seepässe die Zustimmung der Landesbehörde in Aurich einholen mußte, hatte man dort alle Dokumente vorgelegt und bestätigt bekommen. Damit, so lautete das Fazit von Magistrat und Kaufmannschaft, war ihnen kein Vorwurf zu machen, da man sich an die gültigen Bestimmungen gehalten hatte.

Die Emdener Verwaltung wies aber ihrerseits auf eine schwerwiegende Unterlassung der preußischen Behörden hin. Diese hatten nämlich aus nicht eindeutig zu ermittelnden Gründen den Emdern keine Benachrichtigung über die Gründung einer besonders privilegierten Leeraner Walfanggesellschaft zukommen lassen. Damit konnte man in Emden, auch wenn man, wie in anderen Fällen, durchaus über die Vorgänge in Leer informiert gewesen sein mag¹⁹, auf die völlige Unkenntnis verweisen.

Auch die Kammer in Aurich bestätigte in ihrem Antwortschreiben an die übergeordnete Behörde vom 29. Mai 1797 die Korrektheit der bisherigen Verfahrensweise bei der Ausstellung von Seepässen für Walfangschiffe.²⁰ () *Nach allem diesen, und da die Kaufmannschaft zu Emden in bona fide veriret, und von der den Directeurs zu Leer erst jüngst erteilten allerhöchsten Octroy vorher gar nichts gewußt hat, sollten wir dafür halten, daß derselben bei den dargelegten Umständen nichts zur Last zu legen sey, im übrigen aber müssen wir allerunterthänigst anheim stellen, ob die, von jedem, von Emdener Kaufleuten gekauften und aus Holland zum Wallfischfang ausgelaufenen Schiffe, an den König[lichen] Consul Gregorij zu Amsterdam, statt 200 fl. Holl nach der allerhöchsten Bestätigungs-Urkunde für die Direction des Wallfischfanges zu Leer vom 2ten Februar c. mit einer Protestation bezahlten 300 fl. Holl. von dem p. Gregorij hier her zur Casse eingezogenen oder aber der Kaufmannschaft zu Emden, wie diese verlangt und wir wenigstens nicht unbillig finden sollten, gänzlich erlassen werden solle.* ()

Aus der Sicht der Kammer war damit den Emdern kein Vorwurf zu machen. Auch fanden sich keine Gründe, den dortigen Walfangunternehmen die Genehmigung für ihre Investitionen zu entziehen. Mit dieser Stellungnahme konnte man in Emden sehr zufrieden sein, da sich offenbar keine gegenteiligen Absichten der preußischen Behörden im Lande abzeichneten.

Günstig für die gegenwärtige Emdener Position wirkte sich auch die Antwort der Beamten in Leer auf eine Anfrage der Kammer aus, die ergab, daß die Gesellschaft von Münnicks et Com-



E Groenlandsvaarder zeylende van de wind 11

Segelnder Grönlandfahrer. Aus Groenewegen, G.: *Verzamling van vier en tachtig stuks Hollandse Schepen*, Rotterdam 1789 (Nachdruck).

panie anscheinend noch keine Bemühungen erkennen ließ, Schiffe in Amsterdam anzukaufen oder zum Walfang auszurüsten. Diese Aussage entsprach zwar nicht den Beschwerden von Münnicks, beruhte aber auf den von den Beamten in Leer eingeholten Nachrichten aus Amsterdam.

Die im Protokoll genannte Liste mit den Namen der Walfangschiffe und den Terminen der ausgestellten preußischen Seepässe enthält insgesamt 27 Schiffe. Zu den elf Walfängern des Jahres 1796 kamen ein Jahr später noch weitere 16 hinzu.²¹

Liste der zum Wallfischfang bestimmten Emdrer Schiffe worauf Stadts See-Pässe erteilt worden

<i>Namen der Eigentümer und datum expeditionis der Schiffe</i>	<i>Namen der Schiffe</i>	<i>Namen der Schiffer</i>
<i>P.O. Brouwer d. 21 April 1796</i>	GROENLANDIA AMERICA DE VREEDE DE STADT EMDEN VELLE VREEDE DE NOORDSTERN T'EILAND BORKUM AVANTUIR T'FORTUIN	<i>Dirck Cornelis Jan Siemens Corn. Cornelissem Dirck Claessen Corn. Tönjes Abr. Laurens Roelf Ulff Meinen Pieter Kryg Jacob Janssen Imke J. Ruige</i>
<i>idem d. 24 May 1796</i>	ASIA	<i>Cornelis Stroop</i>
<i>idem d. 31. Jan. 1797</i>	DE ADELAAR	<i>Jan Gerrits</i>
<i>idem d. 24. Febr. 1797</i>	VIGILANTIA	<i>Joh. Hogerzeil</i>
<i>idem d. 28. dito</i>	FREEDRICH WILHELM	<i>Corn. Jac. Ruige</i>
<i>idem d. 3. Mart</i>	DE JONGE CORNELIS DE GOEDE VERWAGTING VIGILANTIE jezt DE ONDERNEEMING DE JAGER DE GOEDE INTENTIE	<i>Jac. Bruggemann Corn. Quack Juir. Roelfs Corn. Boelkjes</i>
<i>idem den 15. ejusd.</i>	DE JONGE DIRK DE LIEFDE	<i>Jan Oebles Jan Hillebrand</i>
<i>Isaac Boumann d. 21. Mart. 1796</i>	DE STADT EMDEN	<i>Henr. Telie</i>
<i>Idem d. 17. Mart. 1797</i>	DE VISSERIJ DE EEMSSTROOM DE RESOLUTIE JAN HENRICUS	<i>Ant. Vigilant Willem Janssen Pieter Jacobs A.D. Hoek</i>
<i>Hermannus Boumann d. 23 Mart. 1796</i>	DE GERRITEN HENDRICH GROOT	<i>Corn. de Groot</i>
<i>(..) Rudolph d. 28. ej.</i>	DIE FRAU MARIA	<i>Fried. Bocht</i>

Die Verfahrensweise bei diesen Geschäften läßt sich anhand der Verkaufsunterlagen gut verfolgen. So verkauften, um ein Beispiel vorzustellen, die Kaufleute Walyen und Cate aus Amsterdam dem Emdrer Bürger und Kaufmann Ysaac Boumann ihren Walfänger PERNAUW. Der Emdrer erwarb das als »Fluitschip« bezeichnete Schiff, dessen Größe mit 250 Roggenlasten angegeben wurde, mit allen Gerätschaften für den Walfang. Ausdrücklich wurde bestätigt, daß Y. Boumann als Käufer den vereinbarten Kaufpreis von 10000 fl.holl vollständig bezahlt hatte. Der Verkäufer verzichtete damit auf eventuelle Forderungen und auf Beschlagnahme des Schiffes. Unterzeichnet ist der Kaufvertrag von dem Kaufmann Y. Boumann aus Emden, von dem Akziseeinnehmer L. Voß als Vertreter der Amsterdamer Verkäufer und von zwei Zeugen. Anton Günther Menke, preußischer Justizkommissar und Notar, bestätigte die Rechtmäßigkeit des Vertrages und ermöglichte dadurch letztendlich die Ausstellung eines Seepasses für die PERNAUW.²²

Kaufbrief für den Walfänger PERNAUW vom 27. April 1796

()
Op heeden compareerden voor my den ondergeteeken den by de hooge Koonigl. Pruisssche Regeering te Aurich geimmatriculeerden, binnen deeze Stad Emden resideerenden Justitie Commissaris en Notaris.

De Heer Lambertus Voss, ontfanger der Accisen binnen deeze Stadt, produceerende Procuratie van de Heeren Walyen en Cate Kooplieden binnen Amsterdam als Verkooper ter eener, en de Heer Ysaac Bouman Burger en Koopmann binnen dieze Stadt alsn Kooper ter anderen zyde.

Eerste Comparant verkoopt in Qualiteit voornoemd het Fluitschip, genaamt Pernauw groot 250 Rogge Lasten en oud 23 Jaar met alle deszelfs toebehoorens niets exemt, en als by Inventaris breeder is vermeld, zoo als hetselve tegenswoordig te Amsterdam is leggende voor en om de Somma van fl. 10000, Tienduizend Guldens Hollans Courant an den tweeden Comparant den Heer Ysaac Boumann voornoemend, voor zig en zyne Man de Reeders Burgers binnen deeze Stadt, en terwyl de eerste Penning met den laasten van het gereide Koop, pretuin reeds voor Onderteekening deezes door den Heer Kooper ten vollen was betaald, als quiteerde de Heer Verkooper in q.q. den Heer Kooper hiermede in bst bestaanbaarste Form Regtens, beloovende dit Schip op alle Havens en Stroomen te vryen in the vrywaaren onder Verpanding zyner Mandanten Perzoon en Guideren.

Aldus gepassierd naa gedanne Voor en Doorleezing in praesentie der Getuigen naagenaemd en onderteekening der Contrahenden binnen Emden den 27. Aprilis 1796.

L.S.

*Lamb. Voss mand () als Verkooper
 Ysaac Boumann als Koper
 Alb. Haynings als getuige
 Onne J. Duij als getuige
 in fidem*

Anton Gunther Menke, Koningl. Pruisssche Just. Commiss. en Notarius by de hooge Koonigl. Pruisssch. Regeering te Aurich geimmatriculeerd, resideerende binnen Emden

*het original hebbe terug pro vera copia
 ontfangen
 Ysaac Boumann*

*Hullesheim
 Secret.*

Obwohl sich die preußischen Behörden in Ostfriesland bei der Beurteilung der Situation einig waren, beharrten aber die Berliner Behörden auf der Durchsetzung des einmal festgelegten Weges. Der Emder Magistrat erhielt nach langer Pause ein auf den 25. August datiertes Schreiben von der Kammer, in dem die übliche Forderung nach einer Zusammenlegung der Emder Unternehmungen mit der Leeraner Gesellschaft erhoben wurde.²³

Die Kammer, nun erneut mit den Vorgaben aus Berlin befaßt, verlangte schließlich, daß () *Ihr Euch alle pflichtmäßige Mühe geben werdet, dieselbe und besonders diejenigen Kaufleute, die bereits so viele Schiffe von Holland aus zum Wallfischfang ausgehen, und dafür an den Consul Gregorij die Recognition bezahlen lassen, zum Beytritt zu der Octoijrten Wallfischfang Gesellschaft und zur Befolgung des Reglements zu bewegen, damit der Zweck und der gute Fortgang dieser der Provinz so nützlichen Entreprise um desto mehr erreicht und befördert werde ()*.

Nur unter der Leitung der Leeraner Direktoren und unter Beachtung der Bestimmungen des Reglements sahen die Behörden eine für die gesamte Provinz sinnvolle wirtschaftliche

Entwicklung und die Möglichkeit, auch zukünftig die Emdener Schiffe mit preußischen Pässen zu versehen. Im Zusammenhang mit diesem Schreiben erhielten die Emdener auch erstmalig die Abschriften des Reglements und der Bestätigungsurkunde für das Leeraner Unternehmen.

Im selben Schreiben verlangte die Kammer auch eine genaue Auflistung der bisher von ihren Fangfahrten nach Amsterdam zurückgekehrten Schiffe und deren Fangergebnisse. Vom Magistrat wurden die betroffenen Gesellschafter am 15. September über den neuen Sachverhalt und über den Inhalt des Reglements informiert. Am 14. Oktober ließ P.O. Brouwer erklären, daß er von seinen Schiffen noch keine Fangergebnisse vorlegen könne, während das Schiff des Kaufmanns Rudolph ohne Fang in den niederländischen Hafen zurückgekehrt war. Offenbar ließ man sich in Emden zuviel Zeit mit einer umfassenden Stellungnahme und vor allem mit der in Aurich und in Berlin erwarteten Bestätigung des Zusammenschlusses der ungleichen Gesellschaften, denn am 2. Oktober mahnte die Kammer die immer noch ausstehende Antwort des Magistrats an.

Diese folgte nach ausgiebigen Befragungen der Emdener Walfangreeder am 20. Oktober 1797.²⁴ Der Magistrat faßte die jeweiligen, von den Kaufleuten vorgebrachten Argumente für die Art und Weise ihrer Handelsgeschäfte zusammen. Aus der Sicht von Boumann und Consorten befanden sich die Störenfriede für einen geregelten ostfriesischen, im engeren Sinne natürlich Emdener Walfang in Leer.

Abschließend erklärten sie *() Nahmens der hiesigen Kaufmannschaft und ganz gehorsamst dahin: daß wir zwar sehr geneigt sind, zum Besten dieser Stadt unser möglichstes beizutragen, eine Rhederey zur Ausrüstung von Ein, zwey und drey und mehreren Schiffen zum Wallfisch Fang zu Stande zu bringen, daß wir aber ebensowenig und unter die Direction der Leerer Entreprenneurs zu begeben, uns entschließen können, als wir von unserer Seite jemahls begehret haben, über einen, nach unserer Meinung ganz freien Handels- und Schiffahrts-Zweig, ein ausschließliches Privilegium zu erlangen, vielmehr sehr gern leiden, und sehen werden, wenn sich nach und nach mehrere Rhedereyen in dieser Provinz für diesen Handel bilden, und so die allergnädigste Intention zu größerer Aufnahme dieser Provinz erreicht werde ().*

Damit hatten sich die Emdener Kaufleute und Reeder noch einmal eindeutig für einen eigenen Weg in der Walfangreederei ausgesprochen und allen landesherrlichen Versuchen zur Privilegierung einer Gesellschaft eine Absage erteilt. Die Zeiten der großen oktroyierten Gesellschaften für die Ostasien- und Bengalenfahrt waren ohnehin vorbei. Auch bei der Emdener Heringsfischereikompanie hatte sich die Geschäftsgrundlage geändert. Die Gesellschaft verfügte nicht mehr über ein alle Konkurrenten ausschließendes Privileg und mußte, zumindest theoretisch, anderen die Teilnahme an diesem Erwerbszweig gestatten.²⁵

Die sich allmählich verschärfende Auseinandersetzung zwischen den Emdener und den Leeraner Kaufleuten über die Rechtmäßigkeit der Schiffsankäufe und damit über die Berechtigung zum Walfang wird in aller Ausführlichkeit aus dem mit zahlreichen Anlagen versehenen Abschlußbericht der Kammer vom 30. Oktober an das *Departement des wirklich Geheimen Etats-Krieges und dirrigierenden Ministri Freyherrn von Heinitz* deutlich.²⁶

Die Haltung der Emdener Kaufleute P.O. Brouwer, T. Boumann, Y. Boumann, H. Boumann, Th.D. Kammenga, P.L. Marches, C.P. Marches, P. Arends, H. Kappelhoff und Vissering, die inzwischen alle an dem Walfanggeschäft teilnahmen, beschrieb die Kammer dabei wie folgt:

() allein wir müssen wohl sehr bedauern, daß auch diese Hoffnung fehl geschlagen, indem die Emdener Kaufmannschaft einestheils kein Vertrauen zu den Leerer Directeurs hat, und ihr Vermögen deren Direction nicht unterwerfen will, wie denn der Kriegs Rath Schnedermann in seinem Berichte noch bemerket, daß die drey Leerer Directeurs auch bey der Banque nicht in dem Credit ständen, daß man ihre Wechsel kaufe, oder auf ihre Unterschriften Gelder geben sollte, welche verschiedenen anderen Soliden Leerer Handlungs-Häusern doch nicht geweigert

würde, anderntheils aber stehet der Emders Kaufmannschaft die Bedingung der Octroy im Wege, daß die Schiffe von Leer aus, und also das ganze Geschäfte hauptsächlich in Leer betrieben werden solle, wodurch denn jeder Verdienst für Handwerker Fabricanten ausschließlich für den Flecken Leer bleiben würde.()

Nach diesem actenmäßigen Vortrage müssen wir sehr zweifeln, daß die Direction zu Leer, die bisher selbst zu Erfüllung ihrer Verbindlichkeit öffentlich noch nichts unternommen, je im Stande seyn werde, die übernommene Entreprise auszuführen, und daß es mithin, weil bey deren Octroy anderer solider Kaufleute Handels und Entreprisen sehr geniret werden, am rathsamsten seyn dürfte, der Leerer Direction einen terminum zu setzen, um entweder unter zu stellender Caution die entreprise zu vollführen oder aber davon abzusehen. ()

Damit hatte die Landesbehörde deutlich erkennen lassen, daß sie dem Leerer Vorhaben nicht viel Vertrauen entgegenbrachte und eine Aufnahme ihrer Geschäfte grundsätzlich bezweifelte. Die gegenüber den Emders Kaufleuten des öfteren erhobenen Vorwürfe, sie hätten sich mit falschen Angaben ihre Seepässe regelrecht erschlichen, wurden in diesem Abschlußbericht ebenfalls aus der Sicht der Kammer entkräftet. Sie ging sogar noch einen Schritt weiter und erklärte die bisher ausgeübte Praxis bei der Ausstellung von Seepässen für korrekt. Die Beamten in Aurich knüpften an ihre bereits im Mai dargelegte Ansicht an und belegten sie durch Aussagen der Kaufleute, des Magistrats und des preußischen Konsuls in Amsterdam.

() Unsere Kammer-Acten weisen übrigens nach, daß, weil seit Anfang May 1796 der Magistrat zu Emden, ohne vorherigen Beweis des Eigenthums des Schiffs und unsere besondere Genehmigung, keinen See-Paß ertheilen dürfen, welches auch noch jetzt beobachtet wird, von der seit der Zeit, nach der unserm Berichts vom 29. May () beygefügter Liste, auf Schiffe zum Wallfischfang ertheilter Pässen, der Magistrat jedesmahlen vorher die Kaufbriefe und Legitimations-Protokolle, daß nämlich der Extrahent des Passes auch das wirkliche Eigenthum des gekauften Schiffes, nach eydlich bestätigt an uns eingesandt hat, und solchergestalt müssen wir wenigstens glauben, daß die von den Directeurs zu Leer der Emders Kaufleuten beschuldigte Collusionen mit Holländern ohne grund sind. ()

Da sich für das auslaufende Fangjahr 1797 keine Änderung der bisherigen Praxis mehr erreichen ließ, beschränkten sich die preußischen Anfragen jetzt zunehmend auf die Höhe der Fangergebnisse. Eine kleine Übersicht liegt für fünf Schiffe des Kaufmanns Ysaak Boumann vor²⁷, während sich über die Fangergebnisse der anderen Schiffe keine Angaben finden lassen.

Fangergebnisse von fünf Emders Walfangschiffen für das Jahr 1797

Name van de Commandeurs	ScheepsNaam	Gevangene Vissen	Vaten Speck
Anthony Sigeland	DE VISSERIJ	5	210
Hinderck Selin	DE STADT EMDEN	2	70
Willem Jantz	DE EMSSTROM	4	60
Pieter Jacobs	DE RESOLUTIE	leedig	leedig
Klaas Dirks Hoek	JAN HINDERK	8	80

Boovenstaande Vyff Schepen zyn A[nno] 1797 naa Groenland west voor Ysaac Bouman
Emden 19 Octobris 1797

Die entscheidende Wende schien sich im Dezember 1797 anzubahnen, als die Kammer in Aurich die Emders Walfangunternehmungen dieses Jahres auch offiziell als legale Gesellschaften anerkannte. Die Berliner Behörden hatten sich offenbar der bisherigen Haltung der Kammer angeschlossen und damit vorläufig einen Schlußstrich unter diese Angelegenheit gezogen.

Namen van de	Commandeurs	Scheeps Naam	gevangeren Stiefen	Vaten Speck
	Antony Sigeland	de Visserie	5	210
	Henderik Selin	de Stett Embden	2	70
	Willems Jantze	de Emd' Steern	4	60
	Peter Jacobs	de Resolutje	Leedig	Leedig
	Klaas Laks Hoek	Jan Hendrick	3	80
Boorestaande Nyff Scheepen zyvin		1797	naa	
Gwenland wist voor		Ysaac	Baumann	
Embden den 19 Oct 1797				

Fangergebnisse verschiedener Walfänger (1797). (Slg. Sonntag)

Den Emdern wurde ausdrücklich bestätigt, daß sie, entgegen allen anders lautenden Behauptungen aus Leer, die niederländischen Walfangschiffe legal erworben und dabei keine preußischen Bestimmungen verletzt hätten. Die von den Kaufleuten vorgelegten Kaufbescheinigungen galten als echt, und damit waren auch die Seepässe korrekt ausgestellt worden. Von der noch unlängst verlangten Rückgabe der Pässe sprach jetzt niemand mehr. Da die Emden auch den 80ten Pennig bezahlt hatten, entfielen alle weiteren Vorwürfe.²⁸

Die weitere Entwicklung im Jahr 1798

Nach dem letzten Schreiben der Kammer konnten die Emden Reeder und Kaufleute an sich zufrieden sein und die Vorbereitungen für das folgende Jahr in aller Ruhe treffen. Allerdings hatte die Auricher Behörde am gleichen Tag, also auch am 29. Dezember, noch ein weiteres Schreiben an den Emden Magistrat verfaßt, in dem in abgewandelter Form wieder die alte Forderung nach einer gemeinsamen Walfanggesellschaft erhoben wurde. Die Kammer bezog sich dabei auf ein Reskript der Berliner Behörden vom 28. November des Vorjahres und führte aus, daß (*man es höchstens Orts mit besonderer Zufriedenheit aufnehmen würde, wenn diese, für die hiesige Provinz in manchem Betrachte vortheilhafte Entreprise des von hieraus betriebenen Walfischfanges, mögte zur Würcklichkeit gebracht werden, und dazu der Beytritt des P.O. Brouwer et Cons[orten] oder anderer bemittelter dortiger Kaufleute und Particuliers bewürcket, und die Führung der Geschäfte allenfalls dahin modificiret werden, daß beyde Unternehmungen unter eine gemeinschaftliche Direction gebracht, die Schiffe zum Theil auch von Emden aus absegeln und dahin mit ihren Ladungen zurückkehren möchten.*)

Ihr habt also dieserhalb mit dem dortigen Commissarius Loci Krieges- und Domänen Rath Schnedermann alle mögliche Mühe zu geben, um nach der Intention des Hofes die Vereinigung der dortigen und der Leerer Kaufleute, zu einer gemeinschaftlichen Wallfischfangs Entreprise, zu bewürken, allenfalls von den dortigen Kaufleuten selbst dazu gute Vorschläge thun zu lassen, und hiervon baldigst anhero zu berichten. ()

Folgt man der Intention dieses Schreibens der Kammer, deren Anlaß eine Entscheidung der Behörden in Berlin zugrunde lag, dann entsteht der Eindruck, daß die Beamten im fernen Berlin die Situation in Ostfriesland nicht gründlich durchdacht hatten. Nach den verschiedenen Stellungnahmen der betroffenen Parteien und nach Berichten der Behörden in Aurich mußte ihnen eigentlich der Sachverhalt bekannt sein. Auf der einen Seite gab es eine offizielle Walfanggesellschaft in Leer, die allerdings bisher bei ihren Bemühungen keinen Erfolg hatte. Auch wenn sie durch die geschäftlichen Verbindungen der Kaufleute aus Emden, Amsterdam und Dordrecht bisher keine Walfangschiffe in den Niederlanden erwerben konnte, hätte sie mit dem angeblich vorhandenen Kapital immerhin eigene Schiffe bauen oder ausrüsten lassen können. Auch hätte diese Leerer Gesellschaft mit dem Aufbau der notwendigen Verarbeitungsanlagen und Trankochereien an Land beginnen können, um wenigstens diese wichtigen Voraussetzungen für den Walfang im Verlauf des Jahres 1797 fertigzustellen. Den Auskünften der Behörde in Ostfriesland zufolge hatten die Leerer jedoch keine wesentlichen Schritte unternommen, um auf der Grundlage ihres Privilegs mit ihren Geschäften zu beginnen.

Andererseits beteiligten sich einige Emdener Kaufleute recht erfolgreich an dem niederländischen Walfanggeschäft, indem sie die Gunst der Stunde nutzten. Ihnen konnten die Behörden, sofern es ihre Geschäftspraxis betraf, keine Vorwürfe machen. Allerdings verstießen die Emdener gegen die Bestimmungen des Leerer Privilegs, demzufolge sie sich an dieser nicht existenten Gesellschaft mit ihrem Kapital und ihren erworbenen Schiffen zu beteiligen hatten.

Diese grundsätzliche Problematik bleibt auch mit dem zweiten Schreiben der Kammer vom Dezember bestehen. Für die Emdener Kaufleute mußte auch in dem neuen Jahr der verlangte Zusammenschluß unannehmbar sein, solange die Bestimmungen des Privilegs in der bestehenden Form ihre Gültigkeit behielten, selbst wenn den Emdern immerhin eingeräumt wurde, daß sie ihre Schiffe auch von Emden aussegeln lassen und nach deren Rückkehr dort löschen konnten. Die *gemeinschaftliche Direction* mit jenen der Unseriosität und Kreditunwürdigkeit verdächtigten Kaufleuten aus Leer mußte für die Emdener wie eine Zumutung wirken.³⁰

Die Reaktion der Kaufleute um P.O. Brouwer wurde der Kammer in einem Bericht des Magistrats vom Februar mitgeteilt. Zunächst ließen die Kaufleute erklären, daß die fortgeschrittene Jahreszeit eine gemeinsame Gesellschaft für das Jahr 1798 unmöglich mache. Offenbar, so läßt sich vermuten, hatten die Emdener ihre Vorbereitungen und Abmachungen mit ihren niederländischen Partnern getroffen und versuchten nun, den Eindruck zu erwecken, daß Änderungen im Sinne der Landesbehörde nicht mehr möglich seien. Gewissermaßen zur Beruhigung der Auricher Beamten ließen die Kaufleute dann ihre Bereitschaft erkennen, im darauffolgenden Jahr die gewünschte Gesellschaft zustande zu bringen. Der Magistrat versicherte auch sofort, daß er diese Erklärung der Walfangunternehmer zum Anlaß nehmen werde, gelegentlich auf das Zustandekommen des Unternehmens zu drängen.

Damit hatten sich die Emdener, sowohl die betroffenen Kaufleute als auch der Magistrat, nicht ungeschickt aus der Affäre gezogen. Im Prinzip hatte sich bisher an der gesamten Situation nichts geändert. Während sich die alten Geschäftsbeziehungen zwischen P.O. Brouwer, den Boumanns und anderen mit ihren niederländischen Partnern fortsetzen ließen, kamen die Leerer Bemühungen um eine eigene Gesellschaft wiederum nicht weiter.

Die Behörden in Berlin bzw. die Kammer in Aurich besaßen allerdings ein wirksames Mittel, um die Angelegenheit doch noch in ihrem Sinne entscheiden zu können. Die Emdener Kauf-

leute benötigten für die Fortsetzung ihrer Geschäfte nach wie vor preußische Seepässe, um den Schiffen vor englischen Kaperschiffen Schutz zu bieten. Nur solange, wie sie diese Pässe von den Behörden erhielten, konnten, überspitzt formuliert, ihre niederländischen Partner ein Interesse an der Fortsetzung der Unternehmungen haben. Die bisher mit Erfolg ausgeübte Praxis mußte für sie in dem Augenblick uninteressant werden, wo die preußischen Pässe einbehalten oder nicht ausgestellt wurden. In dem Fall hätten die Niederländer ihre Schiffe auch auf eigene Rechnung und Gefahr auslaufen lassen können. Für die Emdener Kaufleute wäre dann zwar die Beteiligung am Walfang entfallen, doch wäre ihnen nach wie vor die Beteiligung am Schiffsfrachtenmarkt geblieben.

Auf die Abhängigkeit von der behördlichen Entscheidung, Seepässe für Walfänger auszustellen oder diese von der Anerkennung bestimmter Forderungen abhängig zu machen, wurden die Emdener in einem Schreiben der Kammer vom 2. März nachdrücklich hingewiesen.³¹ (*Einem eingegangenen allerhöchsten Rescript d.d. Berlin, den 13. v[origen] M[onats] zu Folge, habt Ihr die dortige Kaufmannschaft Peter O. Brouwer et Cons[orten] auf ihr bey Hofe eingereichte Vorstellung vom 29. Januar, worin Sie um erneuerte See-Pässe auf ihre von Holland aus zum Walfischfang in diesem Jahre abzuschickenden Schiffe bitten, dahin zu bescheiden, daß derselben zwar zu ihrem vorhabenden Walfischfang die erforderlichen See-Pässe nach beygebrachter Legitimation ihres Eigenthums der Schiffe und des darauf engagierten einländischen Schiffsvolks nicht versagt werden sollen, jedoch, wenn man auch die erste Absendung der Schiffe von Holland aus nach gebe, doch von den Entreprenneurs die Verbindlichkeit einzugehen seyn würde, die Ladungen nach Emden zurück zu bringen, daselbst auskochen zu lassen, und von da aus nach Gutbefinden zu debittiren.* ()

Neben der Befolgung dieser Anordnung hatte der Magistrat auch die genaue Anzahl der ausgerüsteten Walfänger und die Höhe der von den Emdenern erwarteten sogenannten *Recognitionsgelder* mitzuteilen.

Der Magistrat ließ am 9. und 17. März die Kaufleute um P.O. Brouwer zu den Bedingungen für die Erteilung von Seepässen befragen, um dann in einem Bericht an die Kammer die Ergebnisse zusammenzufassen.³²

Deren Entscheidung, vorbehaltlich der Zustimmung aus Berlin, ließ nicht lange auf sich warten. Betrachtet man die Haltung der Kammer zum »Walfangproblem« im vorhergehenden Jahr, dann dürfte diese Vorentscheidung nicht überraschend sein. Zunächst stellte die Kammer, ausgehend von den Emdener Berichten, fest, daß es in der Stadt keinen geeigneten Ort zur Verarbeitung der angelandeten Fänge und zur Herstellung von Tran mehr gab. Das städtische Grundstück der ehemaligen Tranwarf hatte man anderweitig verpachtet, und eine Ersatzfläche stand offenbar nicht sofort zur Verfügung. Für die Anschaffung der notwendigen Geräte zum Betrieb einer neuen Trankocherei hatte Brouwer fast 60000 fl.holl. veranschlagt, eine Summe, die sich kurzfristig nicht aufbringen ließ. Die Kammer sah, den Argumenten folgend, ein, daß sich in diesem Jahr keine Tonne Tran auskochen ließe, und genehmigte ausnahmsweise die Verarbeitung der Fänge in den niederländischen Heimathäfen der Walfänger. Für die Schiffe sollten, wie in den beiden Jahren zuvor, wiederum preußische Seepässe ausgestellt werden. Die Kammer erwartete jedoch von den Kaufleuten und Reedern in Emden die zügige Fertigstellung geeigneter Verarbeitungsanlagen und betonte, daß sie für 1799 die Ausrüstung, zumindestens aber zum Jahresende die Überholung der Walfangflotte und die Verarbeitung der Fänge in Emden erwartete.

Interessant für die weitere Entwicklung der Unternehmungen um Brouwer, den Boumanns, Rudolph und anderen sollte der folgende Absatz des Schreibens werden. (*Daneben verhoffen Wir auch, daß die für diese Provinz in so manchem Betracht vortheilhafte Entreprise des von hier zu betreibenden Walfischfanges sich noch immer mehr verbreiten, der P.O. Brouwer et Cons[orten] dazu noch mehrere bemittelte einheimische Kaufleute und Parti-*

culirs engagiren, und um die Unternehmung recht im Großen zu betreiben, mit diesen in eine Societaet treten, und zu mehrerer Beförderung der Anstalt überhaupt, auch wegen Errichtung einer besonderen Direction selbst zweckmäßige Vorschläge thun werden, die Unsere Königl[iche] Kammer es sich denn recht angelegen sein lassen will, zum besten der Societaet mit zu wercken und angemessene Vorschläge an dem Hofe zu empfehlen. ()

In diesem Schreiben ging die Kammer noch weiter. Jetzt war nicht mehr von dem Zusammenschluß zweier Unternehmungen in Emden oder Leer zu einer Gesellschaft die Rede, auch sollten sich die Emden nicht der Leererer Kompanie zuordnen. Vielmehr hieß es nun, andere Interessenten in Ostfriesland sollten sich mit P.O. Brouwer und Consorten zu einer *Societaet* zusammenschließen und diese Gesellschaft entsprechend großzügig betreiben. Wie schon an anderer Stelle dargelegt, mußte die Kammer allmählich in aller Deutlichkeit das Scheitern der Leererer Kaufleute um Münnicks erkannt haben. Offensichtlich wollte man nun Brouwer und weitere Interessenten ermuntern, dieses Gewerbe mit einer neuen Gesellschaft zu betreiben. Die alte Forderung nach einer Übersiedlung der bisher in Fahrt befindlichen Walfänger nach Emden und der Errichtung geeigneter Verarbeitungsanlagen blieb jedoch bestehen.

Von den jetzt schon ausgerüsteten Walfangschiffen erhob die Kammer eine auf 100 Rtl. festgelegte Gebühr, die auch für weitere in Fahrt gebrachte Walfangschiffe gelten sollte. Der Vorschlag für diese Summe stammte bezeichnenderweise von P.O. Brouwer, der damit zu Beginn der Fangsaison 1798 aufwartete.³³

Nachdem die Emden Kaufleute von den nun unter noch günstigeren Bedingungen möglich gewordenen Paßerteilungen Gebrauch gemacht hatten, verlangte die Kammer immer häufiger und ungeduldiger eine Übersicht über die Anzahl der ausgelaufenen Schiffe und deren Besatzungsstärken für das zurückliegende Jahr. Ende Mai hatte der Magistrat seine Übersicht erstellt und konnte diese nach Aurich weiterleiten.

Zusammenstellung der mit Emden Seepässen ausgestatteten Walfänger für das Jahr 1797³⁴

<i>Nahmen der Schiffe</i>	<i>Commandeurs</i>	<i>Steuerleuthe</i>	<i>Equipage</i>	
			<i>Einländer</i>	<i>Ausländer</i>
FORTUIN	<i>Jacob Janssen van Emden</i>	<i>Adrian de Leuw van Minden</i>	31	12
T'EILAND BORCUM	<i>Roelf Meeuw</i>	<i>Olfjert R. Meeuw</i>	30	12
		<i>van Borkum</i>		
DEJONGE DIRK	<i>Jan Oebler</i>	<i>Wijbe Oebler</i>	32	10
		<i>dito</i>		
GRÖNLANDIA	<i>Dirk Cornelius van Emden</i>	<i>Dirk Vroom van Leer</i>	32	18
AVONTUUR	<i>Peter Ruige van Borkum</i>	<i>Dirk Janssen van Norden</i>	30	12
DEGOEDE VERWAGTING	<i>Jac. Bruggemann van Emden</i>	<i>Gerrit Cornelius van Borkum</i>	29	13
DE VIGILANTIE	<i>Jan Gerrits van Leer</i>	<i>Arien Kemp van Emden</i>	31	11
DEGOEDE INTENTIE	<i>Corn. Boekjes Borkum</i>	<i>Jacob Klein Emmerich</i>	28	13
DEJAGER CORNELIUS	<i>Jurjon Roelfs Emden</i>	<i>Henr. Cornelius Norden</i>	32	11
DEONDERNEMING	<i>Cornelius Quak Norden</i>	<i>Claas Loos Rees</i>	30	12
DEVREEDE	<i>Corn. Cornelius</i>	<i>Jacob Hartens</i>	32	10
		<i>Emden</i>		
ASIA	<i>Imkef. Ruige Borkum</i>	<i>Dirk Janssen Evan Deteren</i>	32	11

DE STADT EMDEN	Dirk Claessen Leer	Jan Willemsen Wesel	30	13
DE NORDSTERN	Abrah. Lowuns van Emden	Jacob Cornelius Norden	29	13
DE JONGE CORNELIUS	Cornelius Jac. Ruig	Cornelius Brugmann	32	11
WELTEVREEDEN	van Borkum Corn. Tönjes	van Emden Cornelius Janssen	28	13
DE ADELAAR	van Leer Cornelius Strop	Emden Elmer Mey	33	10
WILHELMUS	Norden Job. Hogerzeil	Stettin Job. Hr. Plat	28	14
FRIEDERICH	Borkum Simon Hogerzeil	Bremen Cornelius Hagemann	32	12
AMERICA	Emden Jan Simon	Memel Cornelius Mooy	30	12
DE LIEFDE	Norden Jan Hildebrand	Borkum Peter Gerlang	29	14
JAN HENRICH	Norden J.D. Hoek	Emmerich Onne Dircks	22	20
DE RESOLUTIE	Borkum Peter Jacobs	Nesse Jacob Janssen	23	19
DE STADT EMDEN	Pilsum Henn. Leli	Larrelt Jacob Grot	2	39
DE VISSERING	Pillau Ant. Vigilant	Anklam Corn. Gerrits	12	30
DE EEMSTROHM	Juist Willem Janssen	Norderney Sim. Spanjard	18	25
GERRITEN HENDR. GROOT	Jemgum Corn. de Groot	Weener Castien	20	22
DE VROUW MARIA	Borkum Fried. Bost	Stettin Michel Janssen	21	13
	Bonde	Riepe		

Équipage L'Éton

den naam D. O. Vrouwer S. Groot in het 1791. naar Nederland werd zand
den Abteeling van Groenland ynsamen den Olyf.

Naam van de Schip	Commandant	Neuverteute	Équipage Groot en Klein
Fortuin	Jacob Janssen van Emden.	Adrian de Leeuw	31. 12.
t. Ciland Borkum	Adolf Heuer van Borkum	Offers A. Heuer	30. 12.
de jonge Ditt	Jan Oebler	Wijbe Oebler	32. 10.
Grönländia	Perik Cornelius van Emden	Perik Kroon van Leer	32. 10.
Strookuur	Peter Ruige van Borkum	Perik Janssen van Norden	30. 12.

Angesichts dieser Zahl von 28 im Jahr 1797 ausgelaufenen Walfängern wird der ganze Umfang dieses neuen »Emder Gewerbes« deutlich. Nimmt man alle Besatzungsmitglieder von den Kommandeuren über die Steuerleute bis zu den einfachen Matrosen zusammen, dann arbeiteten 1239 Personen auf den Schiffen.

Die Zahl der Besatzungsmitglieder, die als Matrosen und Mannschaften, Walfänger usw. Dienst taten, ist mit 1183 Personen angegeben. Leider ist bei dieser großen Gruppe nicht ersichtlich, wieviel Personen aus welchen Orten oder von welchen Inseln stammten. Allerdings wurden 758 Personen als preußische Untertanen eingestuft, jedoch ohne eine weitere Untergliederung. Diese fehlt auch bei den 425 »Ausländern«, so daß sich nicht feststellen läßt, ob es sich ausschließlich um Niederländer oder auch um Einwohner benachbarter Gebiete handelt, die weder zu Preußen noch zu den Niederlanden gehörten. Bei den Kommandeuren lassen sich jedoch die Städte, Dörfer oder Inseln feststellen, die eine genaue Zuordnung ermöglichen.

Herkunft der Kommandeure für das Jahr 1797		Herkunft der Steuerleute für das Jahr 1797	
Ort	Anzahl der Personen	Ort	Anzahl der Personen
Emden	7	Emden	4
Norden	3	Norden	3
Leer	3	Leer	1
Bunde	1	Larrelt	1
Pilsum	1	Weener	1
Jemgum	1	Riepe	1
Borkum	10	Nesse	1
Juist	1	Borkum	4
Pillau	1	Norderney	1
		Detern	1
		Minden	1
		Emmerich	2
		Rees	1
		Wesel	1
		Memel	1
		Stettin	2
		Anklam	1
		Bremen	1

Auch bei den Steuerleuten liegen also Angaben über ihre Herkunft vor. Ähnlich wie bei den Kommandeuren ist ersichtlich, daß keine Person aus den Niederlanden stammte. Die meisten Steuerleute und Kommandeure wurden zwar von den Borkumern gestellt, doch lagen die Emder immerhin an zweiter Stelle.

Offensichtlich gaben sich die Behörden mit dieser Aufstellung zufrieden, denn vorläufig gab es keine weiteren Nachfragen; sieht man einmal von der Aufforderung ab, auch für das laufende Jahr 1798 eine derartige Aufstellung vorzulegen. Interessanterweise wurde von seiten der Kammer nicht überprüft, womit sich diese große Anzahl aus Ostfriesland stammender Walfangkommandeure und Steuerleute begründen ließ. Bisher war immer von den Borkumer Walfängern die Rede gewesen, die auf den niederländischen Schiffen Dienst taten. Um ihre weitere Beschäftigung zu sichern und um ein für die Provinz wirtschaftlich rentables Gewerbe aufzubauen, sollten einige Jahre zuvor noch eigene Borkumer Unternehmen gegründet werden. Nun, 1797 und gleichermaßen auch 1798, hatte sich die Zahl der an verantwortlicher Stelle auf den Walfängern arbeitenden Personen mehr als verdoppelt. Eine durchaus denkbare Verbindung zwischen den »umgemeldeten« Walfangschiffen und möglicherweise nach Emden »umgezogenen« Walfängern stellten die Behörden nicht her. Für sie galten diese Angaben als korrekt und mußten nicht weiter überprüft werden.³⁵

Die vorläufig letzte wichtige Entscheidung in der bisherigen Auseinandersetzung um die »richtige« Durchführung von Walfangunternehmungen in Emden oder Leer mit einer oder mehreren Gesellschaften bzw. mit einem Heimathafen an der Ems oder in den Niederlanden fiel am 25. Mai 1798. Die Kammer ließ in einem längeren Schreiben dem Magistrat mitteilen, daß auch *allerhöchsten Reskripts* vom 20. März die bisherige Entscheidung der Kammer bestätigt worden war.

Die Emdener Kaufleute konnten also weiterhin in diesem Jahr ihre Schiffe in den Niederlanden ausrüsten und dort auch letztmalig die Fänge verarbeiten lassen. Gleichzeitig sollte aber der im Walfanggeschäft tätige Teil der Emdener Kaufmannschaft die notwendigen Vorbereitungen treffen, um von 1799 an dieses Unternehmen von Emden aus zu betreiben. Auch sollte der Magistrat das Projekt einer größeren *Societaet* zu einem guten Abschluß bringen. Jetzt war von den Leerer Kaufleuten um Münnicks und den Gebrüdern Schröder nicht mehr die Rede.³⁶ Der Umfang des Walfanggeschäftes für das Jahr 1798 läßt sich aus einer weiteren Übersicht ermitteln, die der Magistrat nach einigen Anfragen der Kammer am 17. Juli nach Aurich abschickte.³⁷

Zusammenstellung der mit Emdener Seepässen ausgestatteten Walfänger für das Jahr 1798

<i>Name der Schiffe</i>	<i>Eigentümer</i>	<i>Hafen wo sie ausgegangen</i>	<i>Nahmender Commandeurs</i>	<i>Name der Steuerleute</i>	<i>Zahl der Mannschaft Einländer Ausländer</i>	
WELTEVREEDE	<i>P.O. Brouwer</i>	<i>Amsterdam</i>	<i>Corn. Tonjes beide von</i>	<i>Jan Janssen Leer</i>	30	11
DEGOEDE INTENTIE	<i>derselbe</i>	<i>dito</i>	<i>Corn. Boekjes Borkum</i>	<i>Jac. Klein Emmerich</i>	26	16
DEVREEDE	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Corn. Cornelissen Leer</i>	<i>Clas Loos Emden</i>	31	12
STADT EMDEN	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Dirk Classen Leer</i>	<i>Jan Willms Wesel</i>	27	15
NORDSTER(N)	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Abraham Leuwens Emden</i>	<i>Jacob Cornelius Norden</i>	33	10
T FORTUIN	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Jacob Janssen Emden</i>	<i>Adr. de Leuw Minden</i>	31	12
DE VIGILANTIA	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Jan Gerjets Leer</i>	<i>Ar. Kemp Norden</i>	29	14
AMERICA	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Jan Siemons Emden</i>	<i>Corn. Mooi Borkum</i>	30	13
AVONTUIR	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Pr. Ruig Borkum</i>	<i>Dirk Janssen Norden</i>	30	12
GROENLANDIA	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Jan Moll Leer</i>	<i>Adr. Brich Norden</i>	31	12
FRIEDRICK	<i>idem</i>	<i>Dordrecht</i>	<i>Siemon Hogerzeil van Borkum</i>	<i>S. Hogerzeil jun. Borkum</i>	31	17
WILHELM	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>J. Hogerzeil Borkum</i>	<i>Evert Keersemaaker Emden</i>	26	17
WAAKZAMHEID	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>M. Hogerzeil Borkum</i>	<i>Jan Siemons Norden</i>	30	13
DE JONGE CORN.	<i>idem</i>	<i>Amsterdam</i>	<i>C. J. Ruig Borkum</i>	<i>J. Ruig Borkum</i>	29	13
DEGOEDE VERWAGTING	<i>P.O. Brouwer</i>	<i>Amsterdam</i>	<i>Jacob Bruggmann Emden</i>	<i>C. Adrians Borkum</i>	29	13
DE VROUW DIRKJE	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>H. J. Seli beide van</i>	<i>Jacob G. Perschot Minden</i>	32	11
T EILAND BORKUM	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>P.O. Meerw beide van</i>	<i>O. R. Meerw Borkum</i>	29	13
DE LIEFDE	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Jan Hillebrands Norden</i>	<i>Corn. Dirksen Bens. Syhl</i>	28	14
DE ADELAAR	<i>idem</i>	<i>dito</i>	<i>Corn. Strop Norden</i>	<i>Corn. Bruggmann Greetsyhl</i>	29	13

ASIA	<i>idem</i>	<i>dito</i>	J.J. Rwiige Borkum	D. Janssen Koen Detern	28	14
JAN HENDRICK	<i>Ysaak Bouman</i>	<i>dito</i>	Clas D. Hoek Borkum	Jan Broersen Föhr	16	26
DE EMSTROM	<i>idem</i>	<i>dito</i>	Wilb. Janssen Jemgum	Sim. Spanjard Wehner	16	24
DE VISSERIJ	<i>idem</i>	<i>dito</i>	Bart. de Boer Pilsun	Conr. Gerst Borkum	14	27
T'GENOEGEN	<i>idem</i>	<i>dito</i>	Inse Bonnen Norden	Gerriet Willms Emden	16	25
EMDEN	<i>idem</i>	<i>dito</i>	Rolf P. Meijer Emden	Joch. Hansen Schutt Emmerich	19	22
GERRITHENDR. GROOT	<i>Herm. Boumann</i>	<i>dito</i>	Jan C. Castmann Stettin	Johann Moses Pillau	22	20
DE RESOLUTIE	<i>Ys. Boumann</i>	<i>dito</i>	Peter Jacobs Emden	Jacob Janssen Borkum	18	23

Die Veränderungen bei der Herkunft der Kommandeure und Steuerleute dieser 27 ausgefahrenen Walfangschiffe geht aus den beiden folgenden Übersichten hervor. Diejenigen Orte, die in der Aufstellung für das Jahr 1797 genannt wurden, sind auch dann mit aufgeführt worden, wenn im Folgejahr keine Walfänger aus diesen Orten stammten.

Herkunft der Kommandeure

Ort	Anzahl der Personen
Emden	6
Norden	3
Leer	5
Bunde	—
Pilsun	1
Jemgum	1
Borkum	9
Minden	1
Stettin	1

Herkunft der Steuerleute

Ort	Anzahl der Personen
Emden	2
Norden	5
Leer	1
Larrelt	—
Weener	1
Riepe	—
Nesse	—
Detern	1
Bensersiel	1
Greetsiel	1
Borkum	7
Föhr	1
Minden	2
Emmerich	3
Rees	—
Wesel	1
Memel	—
Stettin	—
Anklam	—
Pillau	1
Bremen	—

Die Gesamtzahl aller auf den Schiffen fahrenden Personen beträgt 1196. Von den Schiffsmannschaften stammten 710 aus preußischen Gebieten, während 432 aus dem Ausland kamen. Wie bereits bei der Übersicht für das zurückliegende Jahr angemerkt, überprüften die Behörden auch jetzt weder die Herkunftsangaben noch den wirklichen Wohnort der Besatzungen. Überspitzt läßt sich sagen, wer Emden als seinen Wohnort angab und ein Papier vorlegte, der galt als Emder Bürger.

Welche Überraschungen sich aus diesem Verhalten ergeben konnten, zeigten die weiteren Ereignisse des Jahres. Einem Bericht des Emder Magistrats vom Juli zufolge hatten etliche der in der obigen Liste aufgeführten Walfänger die vorgesehenen Fanggebiete nicht erreicht. Sie

waren von englischen Kriegsschiffen, die vor dem Vlie und vor Texel kreuzten, angehalten, durchsucht und zum Teil als Prise in den Hafen von Yarmouth umgeleitet worden. Als Verlust meldete der Magistrat die folgenden Walfänger: WEL TE VREEDE, DE GOEDE INTENTIE, DE VREEDE, DE STADT EMDEN, NORDSTERN, T'FORTUIN, DE VIGILANTIE, JAN HENRICH, DE EMSTROM, DE VISSERIJ, T'GENOEGEN, EMDEN und GERRIET HENDRICH DE GROET. Von dem Schiff DE GOEDE VERWACHTING hatten die Engländer 18 Mann der Besatzung zur Verstärkung der eigenen Mannschaften mehr oder weniger festgenommen, das Schiff aber mit dem Rest der Besatzung zum Ausgangshafen zurückgeschickt. Die übrigen ausgelaufenen Walfänger schienen, so die vorläufigen Nachrichten, noch an den englischen Blockadeschiffen vorbeigekommen zu sein, und man hoffte, daß sie inzwischen wohlbehalten die Fanggebiete erreicht hatten. Von diesem Unglück waren die Reeder und Kaufleute in unterschiedlicher Weise betroffen. P.O. Brouwer hatte von den 20 ausgerüsteten Schiffen bisher acht durch Aufbringung verloren, während sich von den sechs Walfängern des Y. Boumann fünf in englischem Gewahrsam befanden. H. Boumann hatte sein einziges Schiff verloren.

Für Reeder und Kaufleute mußte nun die Auslösung der Schiffe, Mannschaften und Fänge im Vordergrund der Bemühungen stehen.³⁸ Die preußischen Behörden hatten sich zwar auch mit dieser Aufgabe zu befassen, doch mußten sie gerade daran interessiert sein, zu erfahren, mit welchen Begründungen die preußischen Seepässe nicht anerkannt und dadurch die Schiffe aufgebracht werden konnten. Wie man im Ausland die Entwicklung der Emdener Walfanggesellschaften und die Verhandlungen vor dem Admiralitätsgericht beobachtete, soll der Bericht des Rotterdamschen Courant zeigen.³⁹

Extract uit de Rotterdamsche Courant A[nno] 1798, Donderdag, den 15. November, Num[mero] 137

Grootbritannien

Vervolg van London van d[en] 8. November.

Gisteren heeft het Admiraliteits Hof Zitting gehanden en is by hetzelve de zaak van de VIGILANTIA bepleit geworden, ten aanhooren van eene groote meenigte. Dit was een Schip, gebruikt in de Groenlandsche Visscherij, het welk onder Pruissische Vlag was varende en op den 9. Mai 1798 is genomen, op eene Reize van Amsterdam naa Groenland, door een Esquader van zyne Majesteits Schepen, onder bevel van Sir RICHARDANSLOW. Es was geene Lading aan Boord; het Schip gedestineerd zynde tot de Groenlandsche Visscherij, was alleen voorzien van de noodzakelyke behoeften. De eigenaar war Peter Onnen Bowerman [Boumann], Koopman te Embden, een onderdaan van den Konning van Pruisschen.

Deze zaak moeth worden bepleit op de voorlopige verhooren en Schepspapieren en war, gelyk Sir JOHAN NICOLL's Konnings Advokaat, in den Aanvang van zyn pleidooi aanmerkte, eene zaak van aanmerkelyk belang, en in verband staande met verscheiden anderen, welke in anstandigheden juist daarmede overeenkwamen, en welke terstand na deze aan den Hove standen voorgedragen te worden. De Geschiedenis dezer gevallen was, zeide hy deze: dat, derwyl de Groenlandesche Visscherij der Hollanders door de Britten volkomen verhindert vierd zynde het aan de eerst gemelde anmooglyk eenig Schip met den minsten graad van veiligheid t'huis te brengen, zy derhalven uit noodzaaklykheid den toevlugt genomen hadden, aen te tragten die Schepen te bedekken, ander het kleed van neutralen eigendom, terwyl de vorige eigenaars de Schepen uitruistende en er Scheepsvolk op aanemende, an dezelve te bevaren, die Schepen uit neutrale Havens deden uitloopen, na alle de gewone bewysstukken aan boord besorgt te hebben.

In deze zaak was er een Certificaat, dat de Schipper zyn verblyft hield in een Huis te Embden, en daardoor een Medebarger was van die Stad, schoon het Logies alleen was genomen voor een

gedeelte van het Jaar, terwyl de Schipper stellig onder Eede heeft verklaard, dat hy in zyn leven nooit te Emden was geweest en aldaar nimmer eenig verblyft had gehouden, op eenige wyze hoegenaamd, maar dat hy altyd in de Staten van Holland had geresideerd en nooit in Pruisschen geweest was.

Dit instrument was in forma gevestificeert door de Magistraat van Embden en kan, daar het alsoo voorschreven vervalscht [?] was, geen geloof verdienen, ook bragt het een kwaad vertrouwen te weg, ten aanzien der overige bewysstukken en nopens de Reeder. Verder waren en twee Stellen van Instructien voor den Schipper, een getekend Bowerman en Comp[anie] en 't ander geteekend Bowerman alleen, op deze maakte de Advokaat ensgelyks verscheidene aanmerkingen en noemde dezelve an bepaalde en niets beduidende Instructien. Hy maakte ook bedenkingen tegen de Scheepspas en op de monsterrol, welke certificeerende, dat de Schepslieden allen Pruisschen waren, schoon veertien van dezeleve Hollanders waren. Deze papieren, zeide hy, hadden zoo zeer het voorkomen van vercierd te zyn, dat zy alle denkbeeld dat deze zaak waar en rechtvaardig zonde zyn wegnamen, en het geheel kwam het bedekzel zoo buitengemaen dann voor, dat hy vertrouwde, dat het Hof zick an bezward zon vinden um het Schip te candenneeren.

De Advocaat ARNOLD reden karelde vervolgens, op dezelfde gronden, de Advokaten LAURENCE en SWABEY aan de zyde van den Reclamanten, hielden staande, dat deze waarlyk en ter goeden trouwe Pruissche onderdanen waren en als zodanig aanspraak hadden, op het voorrecht der Neutralen. Dat de papieren, zoo veel het certificeren betrof, blotelyk zaken van forme waren, en dat zoo eenige van dezelve anbehoorlyk waaren, zulks tegen de dengdelykheid der anderen geen bezwaar kon opleveren. Dat de Instructien valkomen vol doende waren en niet betoefden optegeven hoe vele Harpoenen men schieten moeten, en hoe lange met den Walfisch spelen, dat alle de noodzaakelyke Bewyzen en Schepspapieren by het Hof waren ingeleverd en over het geheel niets was, om tot een grond van condemnatie te dienen, doch dat, in allen gevallen deze clamanten zonde behooren geeadmiteerd te worden um verder bewys te leveren. Sir JOHN NICOLL replicerde an de geleerde Richter nam, in eene plechtige reden vaering, welke meer dan een half uur durde, een onpartydig ouersigt over de geheele zaak en verklaarde van begrip te zyn, zoo als hy zich, dan ook onbetwaard van te promitieren, dat de eigendom Hollandisch war, en als zodanig onderhevig aan confiscatie.

Er waren viertien andere zaken, van Hollandsche Schepen, door hetzelfde Esquader genomen, in welken geen verschil voorkomende, zoo zyn de Schepen ingelyks gecondemneerd. Het Schip EMBDEN, voorkomende insommige omstandigheden, welke door de Advocaten werden aangewezen, eenig syns te verschillen, heeft echter de Rechter zyne Uitspraak ook op dat Schip gedaan met hetzelfde gevolg.

De overgeblevene zaken van deze classe (ten getalle van viertien) zyn overgehouden tot den eentvolgenden Rechterdag, om alsdan gedecideerd te worden. De Rechter brak de zitting op den vier uren [?]

Lyst van Groenlandsvaarders, die gecondemneerd zyn

– Vigilantia	Kaptein	Gerritz
– Noordstern	”	Laurens
– Embden	”	Meyer
– Vrede	”	Cornelis
– Emstrom	”	Janssen
– Weltevreden	”	Turnissen
– De Gerrit en Hendrik Groot	”	Castieam

– Jan Hendrik	”	Hook
– Fortuin	”	Janssen
– Stadt Embden	”	Claassen
– Het Genoegen	”	Bonnen
– Fredrik	”	Hogerseil
– Waaksaamheid	”	Hogerseil
– Visserij	”	De Boer
– Goede Intentie	”	Boekje

Lyst der Groenlandsvaarders over welken, by een volgenden Rechterdag uitspraak zalen gedaan worden

– Eendracht	Kapitein Broetjes
– Fortuna	” J. Broetjes
– De Adelaar	” Strop
– Groenlandia	” Mol
– Liefde	” Hillebrand
– Resolutie	” Jacobs
– Eiland Borkum	” Meww
– Jonge Cornelis	” Ruys
– Vislust	” Kloen
– Azia	” Ruygd
– Eensgezindheid	” Janssen
– Weserfluss	” Brachen [?]
– Wilhelm	” Hogerseil

Ein Vergleich dieser Aufstellung mit der Liste vom Juli ergibt, daß einige Schiffe genannt werden, die nicht von Emden ausgerüstet worden sind, es sei denn, sie hatten einige Schiffe nicht angegeben. Diese Möglichkeit kann aber ausgeschlossen werden, weil die Reeder dann keine preußischen Seepässe hätten erhalten können. Demnach wurden die Walfänger EENDRAGT, FORTUNA, VISLUST, EENSGESINDHEID und WESERFLUSS nicht von Emden aus bereedert. Ein Schiffsname wie etwa WESERFLUSS deutet zudem eher auf bremische Interessenten hin.

Einen Überblick über die Ereignisse aus Emden Sicht bietet der von der Kammer verlangte Bericht des Magistrats vom 19. Dezember.⁴⁰ Nach den schon üblich gewordenen Beschreibungen der zurückliegenden Jahre 1796 und 1797 mit ihren ungestört verlaufenen Walfangfahrten folgte die Schilderung des Unglücksjahres 1798. In dem Glauben, auch weiterhin mit den gültigen preußischen Seepässen in die Fanggebiete fahren zu können, hatten die 27 Schiffe ihre Ausgangshäfen Amsterdam und Dordrecht verlassen. Sofern die Schiffe nicht schon beim Auslaufen aufgebracht wurden, waren sie, wie von den Engländern angedroht, bei ihren Versuchen, nach dem Abschluß der Fangsaison zu den Heimathäfen durchzubrechen, von den Kriegs- und Kapers Schiffen aufgebracht worden. Lediglich ein Schiff erreichte mit einer Ausbeute von neun Walen seinen Ausgangshafen. Für die Emden Kaufleute brachte das Jahr 1798 damit den Verlust von 26 Walfangschiffen; von diesen waren 15 bereits durch das Urteil des Admiralsgerichts *condemniert* worden. Mit den Besatzungsmitgliedern waren, so der Bericht des Magistrats, *() die Engelländer willkürlich, und zum theil so viel man davon hier erfahren hat, selbst härter umgegangen als mit den gefangenen Franzosen und Spaniern ()*.

An der unbefriedigenden Situation ließ sich zum Ende des Jahres 1798 nichts mehr ändern. Der Emden Walfang war durch diese Aktion der englischen Kriegsschiffe zusammengebrochen. Interessanterweise finden sich in den Schreiben der Kaufleute, des Magistrats und der

Kammer keine Hinweise auf einen völligen Ruin der betroffenen Unternehmen. Offensichtlich gab es bei der Finanzierung der Schiffsankäufe doch besondere Abmachungen zwischen den Käufern und den Verkäufern, die die Auszahlung der Kaufpreise überflüssig machten. Wie sich aber die Emden, Amsterdamer und Dordrechter Reeder und Kaufleute geeinigt hatten, geht aus den Emden Unterlagen nicht hervor.

Die Bemühungen um die Freigabe der Walfänger (1799)

Die Freigabe der aus preußischer und Emden Sicht unrechtmäßig aufgebrachten Emden Walfangflotte beschäftigte auch 1799 die Behörden in Berlin und Aurich sowie den Magistrat und die Kaufleute. Die Grundlage für die englische Maßnahme läßt sich am deutlichsten aus dem Bericht des preußischen Konsuls Fridag aus London vom 11. Januar des Jahres 1799 ersehen.⁴¹ Neben den Emden Walfängern waren zwischenzeitlich, so Fridag, zahlreiche andere Schiffe, die über preußische Seepässe verfügten, aufgebracht und zu Preisen erklärt worden. Für den zuständigen Richter am Admiralitätsgericht galten alle diese Schiffe (*als feindliches maskirtes Eigenthum*). Da der Richter in seiner Rede den Wunsch äußerte, die Begründung für seinen Spruch dem Magistrat in Emden mitzuteilen, schickte der Konsul Fridag den folgenden Auszug der Rede mit zusätzlichen Erläuterungen dorthin.

Auszug aus der Rede des Richters des Hohen Admiralitäts Gerichts von England bey der Entscheidung über die unter Preußischer Flagge von Holland ausgelaufenen, und in England eingebrachten Groenland Schiffen gehalten am 6. Novem[ber] 1798

()und nun mit derjenigen Achtung mich auszudrücken, welche Persohnen, die öffentliche Ämter bekleiden zukommt, und ich es sowohl aus Schuldigkeit, als auch aus Neigung stets beobachte, muß ich aufrichtig sagen, so wie auch der Advokat des Reclamenten behauptet, daß wo ein Attestat zum zeugnis einer sache ist bewilliget worden, die falsch ist, es eine unrichtige Folgerung seyn würde zu behaupten, daß wegen der Falschheit der Sache, der Magistrat, welcher solches Attestat bewilliget, Tadel verdiene. [...] Ich muß aber hinzufügen, daß durch solches Verfahren den ehrlichen Einwohnern der Stadt Emden sehr leicht große Unbequemlichkeiten verursacht werden können, wenn die jenigen, welche für die öffentliche Sicherheit dieses Orts wachen, und auf Sachen von dieser Art acht haben sollten, solches nicht vorzubeugen suchen. Es würde mich kräncken von öffentlichen Amtspersohnen sprechen zu müssen, als Männer, welche für Ihre Schuldigkeit kein Gefühl haben, und deren bemühung nicht ganzlich dahin abzielt, sich derjenigen Pflichten zu entledigen, wozu Sie Ehre und Redlichkeit verbindet und ohne welches die Gesellschaft unter Menschen nicht bestehen kann. Mein einziger Wunsch ist, daß es denselben möge hinterbracht werden, daß ihre Wachtsamkeit Gefahr läuft hintergangen zu werden, und wenn sie dieselbe stärker und mit besserem Erfolg gegen diese art von Hintergehungen anwendeten, so würden sie dadurch ihr eigenes Interesse so wohl als ihre Schuldigkeit in acht nehmen, daß der Magistrat ist hintergangen worden muß ich muthmaßen, denn bey einer anderen Vermuthung würde ich mich in weniger höflichen ausdrücken äussern müssen als ich sonst in betracht der Verwandtschaft worin ich mit Magistrats Persohnen in frembden Ländern sehr zu thun geneigt bin ()

In der noch in freundlichem Ton gehaltenen Rede, dessen Inhalt allerdings den Nerv des Emden Magistrats und der preußischen Behörden treffen mußte, unterstellte der Richter dem Magistrat zunächst einmal, daß dieser unter Umständen von der Ausfertigung falscher Papiere nichts gewußt habe. Er ermahnte die Emden aber in aller Deutlichkeit, diese Mißstände abzustellen, wenn nicht weitere, höchst unangenehme Konsequenzen heraufbeschw-

ren werden sollten. Auch wenn der Richter noch den Anschein erwecken wollte, er glaube an gewisse Unregelmäßigkeiten, die man in Emden abstellen könne, schien er dennoch von einem großangelegten Schwindel, an dem der Magistrat, die Reeder und Eigentümer der betroffenen Schiffe und ihre niederländischen Geschäftspartner beteiligt waren, auszugehen.

Für das englische Gericht und im Vorfeld für die englischen Kapitäne waren also nicht vorrangig die Kaufverträge für die Schiffe die Begründung für die Beschlagnahme, sondern zunächst die aus ihrer Sicht falsch deklarierten Papiere für die Besatzungsmitglieder. Der Richter am Admiraltätsgericht betrachtete die Ummeldungen der Kapitäne und die Angaben über ihre neuen Wohnsitze in Emden schlichtweg als falsch. Für ihn blieben die niederländischen Walfangbesatzungen auch dann Niederländer, wenn sie Emdener Papiere über ein gemietetes Zimmer in der Stadt vorlegten. Die beideten Aussagen einzelner Kapitäne bestätigten denn auch, daß die Papiere nicht in allen Fällen dem wirklichen Sachverhalt entsprachen. Als Niederländer galten diese Personen weiterhin als Angehörige eines feindlichen Staates und wurden für die Dauer der Kampfhandlungen festgesetzt. Die falschen Papiere für die Besatzungen führten dann aber dazu, daß die Schiffe ebenfalls festgehalten wurden, da man den weiteren Unterlagen keinen offiziellen Charakter mehr beimessen wollte. In seinem Begleitschreiben wies Konsul Fridag die Emdener noch einmal in aller Deutlichkeit auf die Folgen ihrer bisherigen Handelspolitik hin.

() Diese Bemerkungen des Richters beziehen sich hauptsächlich auf die am bord dieser Groenland Schiffe sich befundenen Attestata, wodurch Eure Wohlgeborenen bezeugen, daß dieser oder jener Schiffer ein Bürger und einwohner von Emden sey, dieses Attestat beruht oft nur bloß auf ein Certificat von einer anderen Persohn, wodurch diese Persohn durch einen sogenannten Heüerzettel erklärt, für den Schiffer ein Zimmer in Emden gemiethet zu haben, indessen aus Euer Wohlgeborenen Attestat nicht erhellet, wer diese Heüerzettel produziert hat, der Richter betrachtet daher nicht allein solche Art von Attestate als von keiner Wichtigkeit, sondern selbe sind so gar durch den eidlichen Aussagen verschiedener Schiffer widersprochen, da selbe erklären, niemals in Emden gewesen zu sein.

In Betracht der Äußerungen des Richters über die Folgen einer solchen art Attestate zu ertheilen, halte ich es für meine Pflicht, Euer Wohlgeborenen nicht zu verhehlen, daß die dort ausgefertigten Schiffs Dokumente seit einiger Zeit in hiesigen Gerichten merklich von ihrem Glauben und Ansehen verlohren, wodurch es oft geschehen kan, daß ein aufrichtig Preussisches Schiff bloß wegen einen verdächtigen umstand, der, wenn man den Dokumenten glauben beymessen könnte, nicht würde geachtet werden, aufgehalten, und zur beybringung fernerer Beweise genöthiget wird, zum größten Schaden des Preussischen Eigenthümers. ()

Abschließend bemerkte Fridag, daß sich sicherlich auch der preußische Gesandte in London mit der Angelegenheit befassen und einen Bericht nach Berlin an den Hof schicken würde.

In seiner Antwort an den preußischen Konsul gab sich der Magistrat zutiefst verletzt und in seiner Ehre gekränkt⁴², dann aber führte er aus, daß er bisher keiner Person in leichtsinniger Weise das Bürgerrecht erteilt und dementsprechende Unterlagen ausgestellt habe. Vielmehr müßten sich alle Antragsteller in einer Sitzung des Magistrats ausweisen, bevor über ihr Gesuch entschieden werde. Seeleute, in dem Schreiben als »fahrende Leute« bezeichnet, mußten sogar eine Bürgschaft in Höhe von 600 Rtl. für eine Aufenthaltsdauer von sechs Jahren stellen. *() Es ist also unsers wissen eine falsche Hypothese, daß der Magistrat irgend Jemanden auf den Groenlands Fahrern ein Attestat des Bürgerrechts ertheilt haben sollte, welcher kein würrklicher Einwohner dieser Stadt ist, geschweige denn, daß hier Jemand zum Bürger sollte angenommen seyn, welcher hier nie persönlich gegenwärtig gewesen.()*

Zu der bisherigen Praxis bei der Ausstellung von preußischen Seepässen führte der Magistrat noch einmal aus: *() was ferner die Ertheilung der See Pässe betrifft, so muß jeder der Stadt*

Einwohner, welcher ein ausländisches Schiff acquiriret, das Erwerb Instrument bey dem Protokoll gerichtlich [angeben], und eidlich bezeugen, daß er das Schiff eygenthümlich erworben, und keiner von den Unterthanen der kriegsführende Mechte dabey einigen Antheil oder einig Interesse habe. Ein solche eidlich bestätigtes Protokoll wird mit der Erwerbs Urkunde an das Landes Collegium oder die Provincial Kammer eingesandt, und erst wenn diese nichts zu erinnern findet, der See Paß ausgefertigt. ()

Auch betonte der Magistrat, daß nach einer Verfügung der Kammer von 1797 die Walfänger von P.O. Brouwer und Consorten als preußische Schiffe von niederländischen Häfen aussegeln und auch dort entladen könnten. Der nachgewiesene Betrug eines einzelnen Kapitäns ließe sich nicht auf alle anderen Emdener Kapitäne übertragen. Da aus der Sicht der Emdener keine Unrichtigkeiten bei dem bisherigen Walfanggeschäft aufgetreten waren, baten sie abschließend den Konsul um Mithilfe, um zur Überprüfung der Bürgerrechtsbescheinigungen die Originale oder beglaubigte Abschriften von dem Admiralitätsgericht zu erhalten.

Im Mai, die Post wurde aus nicht näher bezeichneten Gründen erst verspätet zugestellt, konnte Freitag das Emdener Gesuch beantwortet werden. Von der Überprüfung der Originalpapiere riet er den Emdenern ab, da für jedes Attest eine Kautionssumme von 1000 Pfund Sterling zu hinterlegen sei.⁴³ Der Magistrat folgte zwar diesem Vorschlag, doch wollte er zur Aufklärung dieser Angelegenheit, da *() die Ehre des ganzen Collegiums zu sehr daran gelegen ist (),* wenigstens die Kopien mit genauer Beschreibung aller amtlichen Siegel und Unterschriften erhalten.⁴⁴

Wie sich diese leidige Angelegenheit letztendlich weiterentwickelte, geht aus dem vorliegenden Aktenmaterial nicht hervor. Daß auch die preußischen Behörden in Berlin und Aurich in vergleichbaren Situationen nicht helfen konnten, zeigt ein Schreiben an die Magistrate und Verwaltungen preußischer Hafenstädte vom 6. Mai 1800, in dem die Schiffer und Reeder zur korrekten Beachtung der geltenden Bestimmungen bei der Erteilung von Schiffspapieren angehalten wurden, um mögliche Beschlagnahmungen durch englische Kriegs- und Kaperschiffe zu verhindern.⁴⁵

Abschließende Bemerkung

Die plötzliche Beschlagnahme der Emdener Walfänger durch englische Seestreitkräfte führte in der Stadt nicht zu dem eigentlich zu erwartenden wirtschaftlichen Zusammenbruch einiger Handelshäuser. Es liegen auch keine entsprechenden Unterlagen vor, aus denen hervorgehen könnte, daß P.O. Brouwer, H. und Y. Boumann, H. Rudolph und andere vor dem Ruin standen. Dies mag ein Beleg dafür sein, daß die Walfänger tatsächlich in einer Art Scheingeschäft erworben wurden.

Die genannten Emdener Reeder und ihre »Consorten« aus Emden zahlten allem Anschein nach die in den Kaufunterlagen angegebenen Summen für die Walfangschiffe nicht direkt an die niederländischen Geschäftspartner aus. Dies hätte bei einem Durchschnittswert von 8000 bis 10000 fl.holl. pro Schiff für das Jahr 1798 eine Gesamtsumme von 116000 bis 270000 fl.holl. für 27 Schiffe bedeutet, verteilt auf drei bis vier namentlich genannte Unternehmer und ihre Partner. Ein derartiger Verlust hätte die Investitionsbereitschaft der betroffenen Kaufleute sicherlich gehemmt und zu vorsichtigeren Geschäften in den folgenden Jahren geführt.

Wie sehr sich die Kaufleute und Reeder, dazu gehören auch Brouwer, die Boumanns und andere Walfangreeder, an der fortdauernden guten Kriegskonjunktur beteiligen konnten, zeigt die folgende Übersicht.⁴⁶

Anzahl der in Emden gemeldeten Schiffe für die Jahre 1804 und 1805 (Größe in Lasten)

Jahr	Schiffe von 500–300	Schiffe von 300–100	Schiffe von unter 100	Schiffe insgesamt	Wert in fl.holl.
1804	–	74	290	364	3 684 000
1805	1	67	300	368	3 796 208

Angesichts dieser Zahlen, die auf einen guten Geschäftsverlauf in diesen Jahren hindeuten, hatte in Emden niemand ein Interesse daran, den »Emder Walfang« der Jahre 1796 bis 1798 nach dem Verlust der Schiffe und der offenbar gewordenen Wertlosigkeit diesbezüglicher preußischer Unterlagen wieder aufzunehmen.

Aber auch diese gute Konjunktur auf dem Schiffsfrachtenmarkt und durch den niederländischen Ausweichhandel endete, wie sie begonnen hatte, abrupt, als sich die politischen Verhältnisse in Europa erneut änderten. Die Voraussetzung für diesen Wandel wurde mit dem zwischen dem napoleonischen Frankreich und dem Königreich Preussen geschlossenen Vertrag von Schönbrunn vom 15. Dezember 1805 geschaffen. Als sich Preußen am 15. Februar 1806 verpflichtete, alle Häfen für englische Schiffe und Waren zu schließen, reagierte England mit der Kriegserklärung am 11. Juni 1806 und der Beschlagnahme aller inzwischen ausgelaufenen Schiffe, zu denen auch die Emdener Handelsflotte zählte. Der Wert der 368 Emdener Schiffe betrug 3 796 208 fl.holl., während alle 844 in Ostfriesland beheimateten Schiffe einen Wert von 6 581 132 fl.holl. oder 3 656 184 Rtl. und 12 Stb. besaßen. Dieses Ereignis bedeutete den Totalverlust der Flotte und schwerste finanzielle Belastungen für die am Seehandel beteiligten Investoren. Die spätere Besetzung Ostfrieslands durch Frankreich sowie die englische Kontinentalsperre ermöglichten zudem weder einen erneuten umfassenden Seehandel noch eine Aufnahme des Walfanges.⁴⁷

Anmerkungen:

- 1 Zu dieser Unternehmensstruktur und zur Geschichte der Walfanggesellschaften von 1742 bis 1756 vgl. Sonntag, J.-H.: Der Emdener Walfang im 18. Jahrhundert (1742–1756), Teil I. In: DSA 13, 1990, S. 239–264 und die dort angegebene Literatur sowie die ältere Untersuchung von Brinner, L.: Die deutsche Grönlandfahrt. Berlin 1913 (= AbhVerkG. Bd. VII) S. 409ff., insbesondere S. 431ff.
- 2 Stadtarchiv Emden (im folgenden StadtA Emden), II. Registratur 761, fol. 88. Wie intensiv sich der Emdener Magistrat und das Vierziger-Kollegium sowie die Mitglieder der Kaufmannsbörse um die Aufnahme dieses Wirtschaftszweiges tatsächlich bemüht haben, ist anhand der ausgewerteten Akten nicht ersichtlich. Insbesondere die o.g. Akte enthält keine weiteren Angaben.
- 3 Zur Tabelle vgl. Sonntag, J.-H.: Die preußische Wirtschaftspolitik in Ostfriesland 1744–1806/1813–1815 unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Emden und des Seehandelsverkehrs. Aurich 1987. (= Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands, Bd. 66), S. 247, dort finden sich auch ausführliche Angaben über die politische und wirtschaftliche Situation dieser Jahre.
- 4 StadtA Emden, II. Reg. 761, fol. 92.
- 5 Vgl. Sonntag (wie Anm. 3), S. 257.
- 6 Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. LXXII, Nr. 22 (im folgenden abgekürzt als ZStA Merseburg). Die Akte enthält eine Übersicht über die »Seefahrttauglichen Schiffe« in Ostfriesland.
- 7 Zitiert nach Linke, H.: Die Geschichte der Borkumer Walfängerfamilie Meyer. Bremerhaven 1970, S. 66f. Weitere Angaben über die familiären Verbindungen der Walfangkommandeure und Steuerleute s. dort.
- 8 Zur Auswertung der Emdener Seebriefregister s. auch van Loh, K.: Zum Emdener Walfang. In: Wiechers, K.-H.: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschifffahrt, Bd. 2: Die Häfen an der Ems. Norden 1988, S. 305ff. Die Zusammenstellung der Emdener Walfangschiffe von van Loh stimmt in einigen Fällen nicht mit den Angaben in den Quellen überein. Zur »Lyst van de Hollandse Groenlandvaerders« vgl. Wiechers, K.H.: Eine Amsterdamer Quelle berichtet über Fangergeb-

- nisse von Emden und Leeraner Grönlandfahrern. In: Ostfreesland-Kalender, 65. Jahrgang, (Norden) 1982, S. 152ff.
- 9 Vgl. StadtA Emden, II. Reg., 382 c und 793.
- 10 Zum politischen Hintergrund und den daraus resultierenden Entwicklungen vgl. Sonntag (wie Anm. 3), S. 261ff., vgl. dort auch die angeführten Quellen- und Literaturangaben.
- 11 Sonntag (wie Anm. 3), S. 257.
- 12 Zu den Problemen der Leeraner Walfanggesellschaft mit den Emden und niederländischen Unternehmern vgl. ausführlich Sonntag, J.-H.: Die »Societaet zum Wallfischfang in Grönland und in der Strasse Davids« in Leer/Ostfriesland von 1797. In: DSA 12, 1989, S. 220–242.
- 13 Sonntag (wie Anm. 12), StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 14 StadtA Emden, II. Reg., 1090; diese Akte ist nicht paginiert; Schreiben der Berliner Behörde an die Kammer vom 8. Mai 1797, die Kammer wiederum wandte sich am 19. Mai an den Emden Magistrat. Dieser befaßte sich am 25. Mai mit dem Problem.
- 15 Sonntag (wie Anm. 12); zur Situation der Leeraner Gesellschaft vgl. die angeführte Untersuchung.
- 16 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 48.
- 17 Wie Anm. 12, S. 235. Vgl. auch den Schriftverkehr in StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 18 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 49ff.
- 19 Vgl. u.a. die Auseinandersetzungen um das sog. Vorbeifahrts- und Stapelrecht, um die Handelsfahrten nach Nord-Carolina oder um die Gründung einer Heringsfischereikompanie. In: Sonntag (wie Anm. 3), S. 73ff., S. 233 und S. 296ff.
- 20 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 47vff. Schreiben der Kriegs- und Domänenkammer in Aurich an das Department des würccklichen Geheimen Etats-Krieges- und dirigirenden Ministers, Freiherrn von Heinitz.
- 21 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 56 und StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 22 StadtA Emden, II. Reg., 1060.
- 23 StadtA Emden, II. Reg., 1090. Schreiben der Kammer an den Magistrat vom 25. August 1797.
- 24 StadtA Emden, II. Reg., 1090. Schreiben des Magistrats vom 20. Oktober 1797.
- 25 Vgl. zur Heringsfischereikompanie Sonntag (wie Anm. 3), S. 302ff. und zu der Ostasien- und Bengalgeseellschaften ebd. S. 275ff. und 293ff. Zur älteren Literatur vgl. u.a. Hahn, L.: Ostfrieslands Heringsfischerei in fünf Jahrhunderten 1552–1940. Oldenburg 1941 (= Schriften der naturwissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens, NF Bd. 17 = Bd. 22 in der Reihe A I der Veröff. d. Provinzialinstituts für Landesplanung, Landes- und Volkskunde a. d. Universität Göttingen) und Ring, V.; Asiatische Handlungscompagnien Friedrich des Großen. Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Seehandels und Aktienwesens. Berlin 1890.
- 26 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 78v ff.
- 27 StadtA Emden, II. Reg., 1090, Anlage zum Bericht der Kammer vom 20. Oktober 1797.
- 28 StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 29 Ebd., Schreiben der Kammer vom 29.12.1797.
- 30 Zu den Vorwürfen der Emden Kaufleute und Reeder gegen die Leeraner Kompanie und ihre Gesellschafter vgl. Anm. 12.
- 31 StadtA Emden, II. Reg., 1090; Schreiben der Kammer vom 2. März 1798.
- 32 Vgl. die beiden Protokolle des Magistrats vom 9. und 17. März und den Bericht an die Kammer vom 17. März 1798, in: StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 33 Zu den Gesuchen um die Ausstellung von Seepässen und den Genehmigungen vgl. StadtA Emden, II. Reg., 1090. Die Kammer nahm das Angebot von P.O. Brouwer am 25. April 1798 an.
- 34 ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 134ff.
- 35 Vgl. dazu die Auseinandersetzungen um die Rückgabe der beschlagnahmten Schiffe zum Ende des Jahres 1798 bis ins Jahr 1799/1800 hinein, StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 36 Vgl. dazu das Schreiben der Kammer an den Emden Magistrat vom 25. Mai 1798. StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 37 Beilage zum Schreiben des Magistrats an die Kammer vom 17. Juli 1798. ZStA Merseburg, Generaldirektorium Ostfriesland, Tit. XLVII, Nr. 58, Bl. 140vff.
- 38 Vgl. auch die Bemühungen zur Rückgabe eines von einem französischen Kaperer aufgebrachtene Kohlenschiffes für England und einiger mit Hafer beladener Schiffe, die von englischen Schiffen beschlagnahmt waren. StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 39 StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 40 StadtA Emden, II. Reg., 1090. So waren 1796 zunächst neun Schiffe und 1797 bereits 28 Walfangschiffe erworben und ausgerüstet worden. Vgl. das Schreiben des Magistrats vom 19. Dezember 1798, StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 41 StadtA Emden, II. Reg., 1090, Schreiben des Konsuls Fridag vom 11. Januar 1799.

- 42 Schreiben des Magistrats an den Konsul vom 30. Januar 1799. StadtA Emden, II. Reg., 1090.
- 43 Ebd., Schreiben des Magistrats vom 14. Mai 1799.
- 44 Ebd., Schreiben des Magistrats vom 31. Mai 1799.
- 45 Ebd., Schreiben an die Verwaltungen und Magistrate vom 6. Mai 1800.
- 46 Zur Tabelle vgl. Sonntag (wie Anm. 3), S. 271/272; siehe dort auch die Ausführungen zur politischen Entwicklung und zum anschließenden Zusammenbruch der Emdener Wirtschaft sowie die angegebene Literatur.

Spezialfächer: Geschichte
Deutsch, Englisch, Französisch, Latein
Mathematik, Physik, Chemie
Sport, Musik, Kunst