

Föhrer Walfang: zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in der Frühen Neuzeit - Teil 2

Lehmann, Sebastian

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Lehmann, S. (2001). Föhrer Walfang: zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in der Frühen Neuzeit - Teil 2. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 157-186. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59673-1>

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.

FISCHEREI UND WALFANG

FÖHRER WALFANG

Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte einer nordfriesischen Insel in
der Frühen Neuzeit – Teil 2

VON SEBASTIAN LEHMANN

Walfangjournale als Quellen zur Wirtschafts-, Sozial- und Rechtsgeschichte

Als Quellen zur Geschichte des Walfangs und der Beteiligung Föhrer Seeleute ist, neben zeitgenössischen Berichten, bereits auf Mannschaftslisten in Form von Musterungsprotokollen oder Musterrollen hingewiesen worden.¹ Ihre Aussagekraft bezieht sich in erster Linie auf das Ausmaß des Walfangs und die Herkunftsgebiete der angeheuerten Seeleute sowie deren Entlohnung.

Eine seefahrtsgeschichtliche Quelle ganz anderer Art stellen Schiffsjournale dar. Besonders aufschlußreich sind sie in bezug auf den Walfang, weil sie Zeugnisse über den Ablauf des Fangbetriebs und die Fanggebiete sind. Darüberhinaus besitzen sie auch Aussagekraft über wirtschaftliche, soziale und rechtliche Aspekte an Bord der Schiffe. Im Gegensatz zu Traditionsquellen, wie beispielweise ausführlichen Reiseberichten² und Lebenserinnerungen, haben sie den Vorteil, nicht aus zeitlicher Distanz zu berichten, sondern in der Regel aktuelle Vorfälle direkt zu schildern. Sie sind nicht an ein allgemeines Publikum gerichtet, sondern üblicherweise an Schiffseigner als bestimmte Adressaten, weshalb vor allem Informationen überliefert werden, die für diese relevant waren, wie Routen, Fanggebiete und auch Schadensfälle.

Unter Schiffsjournalen sind generell Aufzeichnungen zu verstehen, die in Tagebuchform die Ereignisse einer Reise festhalten. Ihre Ursprünge sind einerseits darin zu sehen, daß es für die Navigation sehr wichtig ist, die jeweilige Position des Schiffes zu bestimmen und schriftlich festzuhalten. Das wird deutlich aus der englischen Bezeichnung »log book«, denn das Log war das Instrument, mit dem die Geschwindigkeit eines Schiffes gemessen wurde.³ Die berechneten Positionen und Kurse wurden zuvor auf Schiefertafeln, sogenannten Logtafeln, notiert und erst später in das Journal eingetragen. Dijkstra geht davon aus, daß vor Einführung der Schiffsjournale die Kurse ausschließlich auf solchen Logtafeln mit Kreide notiert wurden, da die Notizen vornehmlich der Navigation dienten.⁴ Andererseits waren die ersten Schiffsjournale auch bereits als Rechenschaftsberichte gedacht, wie aus der Instruktion hervorgeht, die im Jahr 1553 die Leiter einer englischen Expedition zur Entdeckung einer Nordostpassage anwies: ... *that the marchants and other skilful persons in writing shall daily write, describe, and put in memoire the navigation of every day and night, with the points of the lands, tides, elements, altitude of the sunne, course of the moon and starres, and the same so noted by the order of the master and pilot of every ship to be put*

*in writing, the captains generall assembling the masters together once every week (if the winde and weather shall serve) to confere all the observations and notes of the said ships, to the intent it may appear wherein the notes do agree, and wherein they dissent, and upon good debatement, deliberation, and conclusion determined, to put the same into a common ledger, to remain as record for the company.*⁵

In dieser Instruktion sind bereits wichtige Punkte festgehalten, nämlich daß während der Reise die Beobachtungen von Kurs, Wetter und sonstigen Gegebenheiten täglich festgehalten, wöchentlich zusammengetragen und in einem »ledger«, einem Hauptbuch, niedergeschrieben werden sollten, welches dann der Gesellschaft, in diesem Falle der »Company of Merchants Adventurers«, zur Auswertung übergeben werden sollte. Ungewöhnlich erscheint der Umstand, daß die Beobachtungen ausdrücklich zuvor abgesprochen werden sollten. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß sich die Anweisung auf eine Expedition bezog, bei der andere Aspekte im Vordergrund standen als später bei einer kommerziellen Walfangfahrt.

Schiffsjournale dienten also einerseits der schriftlichen Fixierung des Kurses und können so als Hilfsmittel zur Navigation betrachtet werden; andererseits wurde durch sie dem Schiffseigner Rechenschaft über den Verlauf der Reise und eventuelle Vorkommnisse abgelegt. Damit bilden sie eine wertvolle Quelle zu verschiedenen Aspekten der Seefahrtsgeschichte im besonderen und im allgemeinen.

Die Pflicht zur Führung eines Journals durch den Schiffsführer oder den Steuermann wurde in den verschiedenen Seerechten festgeschrieben.⁶ Vorgeschrieben war, das Journal während der Reise täglich zu führen. Offenbar sind die Schiffsführer dieser Pflicht nur ungern nachgekommen, denn sie bedeutete nicht nur lästige Schreibearbeit, sondern auch, daß [die Schiffsführer] *ihre individuelle Betriebsführung dokumentieren und jederzeit bereit sein mußten, sie offenzulegen*.⁷ Diese Verschriftlichung der Position des Schiffsführers zielte u.a. auf eine verstärkte Kontrolle durch die Reeder. Zusätzlich besaß die Führung eines Journals auch noch einen rechtlichen Aspekt, denn bei Verklarungen, d.h. bei Verhandlungen von Schadensfällen das Schiff oder die Ladung betreffend, waren Journale die wichtigsten Beweismittel, deren Wahrheitsgehalt im Verklarungsfall vom Schiffsführer und Teilen der Besatzung beeidigt werden mußte.⁸ Dadurch befand sich der Schiffsführer in einem Dilemma, denn bei den täglichen Eintragungen mußte es in seinem persönlichen Interesse liegen, die Tragweite der niedergeschriebenen Ereignisse so zu antizipieren, daß sie ihm nicht bei Vorlage des Journals negativ ausgelegt werden konnten. So mußte er einerseits darauf bedacht sein, alle relevanten Begebenheiten zu dokumentieren, um sich abzusichern; andererseits konnten einmal getätigte Einträge, deren Bedeutung sich erst zu einem späteren Zeitpunkt offenbarten, nur durch Ausriß der Seiten getilgt werden. Um diese mögliche Vernichtung von belastendem Beweismaterial zu verhindern, wurden die Seiten der Journale häufig paginiert und mit Fäden gebunden, welche dann manchmal gesiegelt wurden.⁹ Ähnlich wie aus der obengenannten Instruktion deutlich wird, ist auch für spätere Journale davon auszugehen, daß die relevanten Ereignisse zunächst in einer Kladde festgehalten wurden, um dann in Reinschrift in das Journal übertragen zu werden, sobald die Umstände dies erlaubten. Dieser Umstand relativiert natürlich den Eindruck der Unmittelbarkeit, den die täglichen Eintragungen vermitteln. Ohne Kladden lassen sich Nachbesserungen kaum nachweisen, denn zusätzliche Einträge in den Journalen sind äußerst selten. Hinweise ergeben sich höchstens aus auffallend einheitlichem oder schönem Schriftbild, insbesondere wenn schwere Wetterverhältnisse geschildert werden. Mögliche Auslassungen und Nachbesserungen müssen deshalb bei der Auswertung von Schiffsjournalen durchaus in Betracht gezogen werden.

Gesellschaft ist ein Großteil des Archivs der Gesellschaft erhalten geblieben, unter anderem auch ein umfangreicher Bestand an Schiffsjournalen.¹² 51 dieser Walfangjournale liegen im Ferring Archiv in Alkersum/Föhr in Kopie vor und umfassen den gesamten Zeitraum des vom KGH betriebenen Walfangs 1776–1789. Darüber hinaus sind dort noch diverse Chirurgenjournale¹³ und 15 Schiffsjournale von Versorgungsschiffen des KGH archiviert, die zu den Niederlassungen der Gesellschaft auf Grönland und Island fuhren. Außerdem sind im Ferring Archiv noch Kopien von Verzeichnissen über den Proviantverbrauch zweier Walfänger¹⁴ und der Instruktion für den Kapitän eines Versorgungsschiffes aus dem Jahr 1777¹⁵ vorhanden. Von den Walfangjournalen umfassen 18 zwei oder mehr Reisen, so daß die Zahl der im Ferring Archiv dokumentierten Fangfahrten bei über 70 liegt. Das Dokumentationskriterium dieser Sammlung ist ausschließlich der Bezug zur Insel Föhr.

Nicht alle vorliegenden Schiffsjournale stammen aus der Feder der Kommandeure; insgesamt neun sind von den Steuerleuten der Schiffe (sechs Walfänger und drei Versorgungsschiffe) verfaßt worden. Eines der Steuermannsjournale dokumentiert eine Reise, für das auch ein Journal des Kommandeurs überliefert ist.¹⁶ Anscheinend war es in Diensten des KGH üblich, zwei Journale pro Reise zu führen. Daß es sich nicht um einfache Abschriften handelt, wie Dijkstra für solche Steuermannsjournale vermutet¹⁷, wird deutlich aus der Instruktion, die dem »Skipper Claus Pieterz« für seine Reise zu der grönländischen Niederlassung Holsteinborg mit dem Versorgungsschiff GODHAVN mitgegeben wurde. Darin heißt es unter Artikel 3, daß er verpflichtet sei, bei Rückkehr einen zusammenfassenden Reisebericht abzuliefern, nämlich: ... *en tydelig og omstaendig skriftlig Relation, uddragen af Eders holdte 2de Journaler, som Eder herfra reene og indbundne medgives* ...¹⁸ Unklar ist jedoch, ob sich die Führung zweier Journale auf Fahrten in die Davisstraße oder auf Versorgungsschiffe beschränkte, da leider keine vollständigen Instruktionen für Walfänger vorliegen.

Die Dokumentation der Reisen wurde von der Direktion des KGH sehr ernst genommen. Die Journale wurden, wie sich aus der obengennanten Instruktion ersehen läßt, den Kommandeuren bei Antritt der Fahrt übergeben, teilweise paginiert, mit gesiegelten Fäden gebunden und mit dem Siegel des KGH versehen.¹⁹ Nach Rückkehr wurden diese wieder der Direktion des KGH übergeben und ausgewertet, wie sich an den zahlreichen Marginalien zeigt, die in den Journalen zu finden sind. Dabei handelt es sich um Unterstreichungen von einzelnen Worten und Sätzen aber auch Randbemerkungen. In der Regel wurden besondere Vorkommnisse, wie beispielsweise der Fang eines Wals (»1 Fisch«) oder der Verlust von Ausrüstungsgegenständen, hervorgehoben. Diese Marginalien wurden zumeist mit roter Tinte eingetragen.²⁰

Die in der Ferring Stiftung gesammelten Journale Föhrer Kommandeure sind ausschließlich in deutscher Sprache abgefaßt. Kommandeure des KGH aus anderen Herkunftsgebieten schrieben meistens dänisch oder holländisch. Schrift und Ausdruck sind in der Regel recht gut, so daß auf ein relativ hohes Bildungsniveau zu schließen ist. In Inhalt und Form der Einträge unterscheiden sich die Journale teilweise sehr. Einige bestehen zum großen Teil aus tabellarischen Einträgen, wobei die Tage oft nach einzelnen Wachen, die jeweils acht halbe Stunden dauerten, unterteilt waren.²¹ In die einzelnen Spalten der Tabelle wurden Wochentag, Datum, zurückgelegte Distanz, »Cours Gen.« (Generalskurs), »Latitudi« (Breitengrad in Grad und Minuten), »Longitudi« (Längengrad in Grad und Minuten) und »Sonstige Nota« eingetragen. In letzterer Rubrik wurden Wind-, Wetter- und gegebenenfalls auch Eisverhältnisse sowie Schiffsbegegnungen und sonstige Vorfälle eingetragen. Meistens wurde dieser tabellarische Stil jedoch nur für die Dokumentation der Reise ins und aus dem Fanggebiet verwendet. Im Fanggebiet selbst nahmen die navigatorischen Angaben weitaus weniger Raum ein, oft wurde die Position tagelang nicht bestimmt. Die

Mehrzahl der Journale verzichtete ganz auf tabellarische Dokumentation und war in Volltext gehalten.

Die Relevanz der Schiffsjournale liegt in diesem Zusammenhang darin, daß sie von Schiffen stammen, die von Föhler Kommandeuren geführt wurden, und daß vermutlich ein großer Teil der Besatzung von der Insel stammte, in einer Zeit, als die Möglichkeiten, sich von Holland oder Hamburg aus auf Walfang zu verheuern, schlechter wurden. Durch diese Journale werden der Ablauf des Walfangs und die Verhältnisse an Bord von Schiffen des KGH dokumentiert.

Ablauf des Walfangs

Für den folgenden Abschnitt sollen unter anderem einige der Journale herangezogen werden, um den Ablauf des Walfangbetriebes zu illustrieren, in dem Föhler Seeleute fast 150 Jahre beschäftigt waren. Es sind hierbei, soweit dies möglich ist, die spezifischen Rahmenbedingungen des »Kongelige Grønlandske Handel« in Rechnung zu stellen und Differenzen zum Walfangbetrieb auf anderen Schiffen herauszuarbeiten.

Aspekte des Walfangbetriebes

Bevor auf die Fangfahrt und den eigentlichen Jagdbetrieb in den Fanggründen eingegangen werden kann, sollen im folgenden einige Aspekte des Walfangs erörtert werden, die für die Föhler Grönlandfahrer bedeutsam sind. Dabei handelt es sich um die Verheuerung auf die Grönlandfahrt, das Entlohnungssystem auf Walfangschiffen, den Transfer von Föhler zu den Ausgangshäfen und zurück sowie einige Bemerkungen zu den Schiffen und deren Ausrüstung.

Verheuerung

Die Grundlagen für die saisonale Migration in die Ausfahrthäfen wurden von den Föhler Seeleuten oft bereits im jeweils vorhergehenden Jahr gelegt. Der Föhler Chronist Peters berichtet: *Der Theil der Seefahrer, deren Tüchtigkeit im Dienst und Rechtschaffenheit und Umgang bekannt geworden war, wurde sehr geschätzt, und viele derselben wurden gewöhnlich sogleich beim Abschiede von der zurückgelegten Reise, oder bald nachher, zum Dienst fürs folgende Jahr wieder angenommen.*²²

Der bewährten Kernmannschaft wurde also zum größten Teil bereits bei der Rückkehr in den Ausfahrthafen eine Verlängerung des Beschäftigungsverhältnisses angeboten. Für Hamburger Schiffsbesatzungen ist beobachtet worden, daß sie zum Großteil in ähnlicher Zusammensetzung über mehrere Jahre zusammenblieben. Dies galt aber meistens nur für den Fall, daß derselbe Kommandeur auch weiterhin das Schiff führte.²³ Eine andere Möglichkeit bestand für die Föhler Seeleute darin, sich vor der Fahrt in die Ausfahrthäfen bei den auf der Insel ansässigen Kommandeuren direkt zu verheuern.²⁴ Dies wird vor allem dann eine Rolle gespielt haben, wenn die Seeleute, wie bereits angesprochen²⁵, auf die bestehenden Netzwerke zurückgreifen mußten, um sich zu etablieren, oder von einem Ausgangshafen zu einem anderen wechselten, wie zum Beispiel beim Beginn der Kopenhagener Grönlandfahrt. Hier mußte zumindest im ersten Jahr auf der Insel verheuert werden, da die Reise nach Kopenhagen erst angetreten werden konnte, wenn die Verheuerung vorher

bereits verbindlich festgelegt worden war. In diesem Fall war zur Anwerbung fähiger Seeleute ein Föhrer in Diensten des KGH auf die Insel geschickt worden.²⁶

Neben der Instrumentalisierung der persönlichen Anheuerung auf der Insel im Sinne der verwandtschaftlichen und nachbarschaftlichen Protektion erfüllte diese auch noch eine weitere wichtige Funktion. Innerhalb der relativ kleinen Inselgesellschaft war es möglich, sich über die Fähigkeiten und Qualifikationen der anzuheuernden Seeleute vor der Ausfahrt zu überzeugen. Dies war ein Mittel, um dem offenbar häufigen Mißbrauch vorzubeugen, sich durch unzutreffende Angaben über Erfahrung und Qualifikation eine höhere Heuer zu erschleichen oder überhaupt angenommen zu werden. In dem relativ kleinen sozialen Kontext einer Insel wie Föhr dürfte es schwierig gewesen sein, »Befahrenheit«, d.h. seemännische Erfahrung, vorzutäuschen. Dazu ist anzumerken, daß die Zusage des Kommandeurs zwar verbindlichen, jedoch keinen rechtlichen Charakter besaß. Der juristische Vorgang der vertraglichen Bindung wurde erst durch die Eintragung beim Wasserschout des jeweiligen Ausgangshafens vollzogen.²⁷

Entlohnung

Das Lohnsystem auf Walfangschiffen unterschied die Seeleute in zwei verschiedene Kategorien. Für den einen Teil der Besatzung gab es einen Festlohn. Diese Seeleute wurden als »Monatsfahrer« bezeichnet, denn die Heuer wurde nach der Dauer der Reise berechnet, von der sie in der Regel im Ausfahrthafen einen Vorschuß bekamen, um sich mit Kleidung und ähnlichem auszustatten.²⁸ Dazu kam später in der Regel noch eine geringe Fangprämie, die sich entweder aus der erzielten Menge Tran ergab oder pro gefangenem Wal abgerechnet wurde.²⁹ Monatsfahrer waren an Bord hauptsächlich Kochsmaate, Kajütjungen, Schiffsköche, Schiemänner und Schiffschirurgen.

Anscheinend war es darüberhinaus möglich, für besondere Aufgaben einen Zusatzverdienst zu erzielen. Aus einem der Schiffsjournale geht hervor, daß ein Matrose vier Reichstaler zusätzlich erhielt, weil er sich bereit erklärte, ein durch Sturm beschädigtes Segel auszubessern und auch für den Rest der Reise Segelmacherarbeiten auszuführen.³⁰ Allerdings bestand für den Kommandeur des Schiffes auch die Möglichkeit, Einstufungen bei der Entlohnung zu revidieren, wenn ihm dies notwendig erschien. Dies tat Kommandeur Jens Kracht bereits am zweiten Tag seiner Fangfahrt nach Spitzbergen: ... *befand einer Mathias Didrich Taght nicht tüchtig für 8 rt: a Monahst satzte selben für 7 rt: an, anstadt dessen, befand Jung Sönk Nahmens völlig imstande für 7 rt: der nur 6 rt: hatte, satzt auch selben an dafür ...*³¹

Der andere Teil der Besatzung war anteilig am Fang beteiligt, empfing also einen erfolgs- und leistungsbezogenen Lohn. Dabei handelte es sich um die Besatzungsmitglieder, von deren Erfahrung, Fachkenntnissen und Einsatzfreude das Ergebnis der Fangfahrt wesentlich abhing, nämlich um den Kommandeur, den Steuermann, die Harpuniere, die Speckschneider und Speckschneidersmaate. Dieses Prämiensystem der »Partfahrer«, oder auch »Partuniers«, war dem Rang an Bord und der Bedeutung beim eigentlichen Fang gemäß gestaffelt. Bei Verheuerung erhielten die Partfahrer zunächst einen sogenannten »Putt Wein«, »Pottwijn« oder »Pot de Vin«.³² Dieser Vorschuß wurde nach Abschluß der Reise mit den Anteilen am Fangtertrag verrechnet, wobei eine festgelegte Summe pro gefangenem Wal³³ oder pro Faß Tran zugrunde gelegt wurde. Mit sinkenden Tranerträgen pro Wal gingen die Reeder zunehmend dazu über, pro erzielter Menge Tran abzurechnen. Neben dem offensichtlichen Nachteil für die Partfahrer, daß nämlich geringere Prämien erzielt wurden, mußten sie zudem noch das Auskochen des Specks zu Tran abwarten, bevor sie vollständig

entlohnt werden konnten. Die direkt an Fang und Verarbeitung des jeweiligen Wals beteiligten Seeleute, nämlich der erfolgreiche Harpunier und die Speckschneider, konnten teilweise noch mit einer speziellen Prämie rechnen.³⁴

Ließ der Erfolg im Fanggebiet auf sich warten, war es nicht ungewöhnlich, einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, und zwar durch Auslobung einer besonderen Belohnung für den Harpunier und die Ruderer des Fangbootes, das den ersten Wal erlegte.³⁵

Dieses leistungsbezogene Entlohnungssystem der Partfahrer verlagerte einen Teil des unternehmerischen Risikos des Reeders auf die Mitglieder der Besatzung, deren Fachkenntnisse und Motivation einen wesentlichen Faktor des Erfolgs darstellten. Da diese teilweise auch die Führungskräfte des Schiffes waren, wurde der unmittelbare Erfolgsdruck im eigenen Interesse natürlich auch an die Besatzungsteile weitergegeben, die nur wenig leistungsbezogen entlohnt wurden.

Daß die Partfahrer aus der anteiligen Übernahme des Risikos auch ein gewisses Mitspracherecht ableiten konnten, zeigt sich bei der Fangfahrt des Walfangschiffs BARON KRAGH JUEL WIND, das 1776 unter dem Kommando von Riewert Klaasen³⁶ fuhr. Zum Zeitpunkt des Eintrags waren nur ein toter Wal gefunden und einer gefangen worden, was ein sehr unbefriedigendes Ergebnis darstellte.³⁷ Es mußte entschieden werden, ob wegen der ablaufenden Fangsaison zurückgekehrt werden sollte oder ob die Fangfahrt fortzusetzen sei. Über die Entscheidungsfindung vermerkt Klaasen: *Donnerstag: den 26 dieses consultierte ich mit meine officiers so parteniers waren, ob wir nach Spitzbergen segeln oder unsere rückreise antreten solten, wenn ich die Interesse der Direction [des KGH] mir zur Regel setzte, war es bey mir ausgemacht, daß directe zu retourniren daß vortheilhafteste ...*³⁸

Offenbar mußte nicht nur der fachliche Rat der Partfahrer eingeholt werden, ob sich eine Verlängerung der Reise lohnte. Da ausdrücklich nur mit den »Partuniers« und nicht mit dem Rest der Offiziere beraten wurde, wird deutlich, daß auch die finanziellen Interessen dieser Seeleute Berücksichtigung finden mußten, denn sie waren direkt am Fangergebnis beteiligt und mußten deswegen für sich entscheiden, ob sich eine längere Reisedauer finanziell lohnte. Aus dem genannten Journaleintrag wird außerdem deutlich, daß sich der Kommandeur beim Interessensausgleich mit den Partfahrern als Vertreter der Schiffseigner präsentierte, in diesem Fall für die Direktion des KGH.

Ob sich aus dem System des Leistungslohns für die Partfahrer auch generell eine Art Gewohnheitsrecht hinsichtlich wichtiger Entscheidungen ableiten läßt, ist schwer zu beurteilen. In der Praxis dürfte jedoch eine Entscheidung wie die über Fortsetzung oder Abbruch einer Fangfahrt nur sehr schwer ohne Absprache mit den »Partuniers« vom Kommandeur durchzusetzen gewesen sein. Ein erhellendes Beispiel liefern die Vorfälle auf dem Walfänger des KGH KONGENS GAVE im Jahre 1785, geführt von Kommandeur Adrian Dircks aus Oldsum/Föhr, auf der Fahrt zum Fang westlich von Spitzbergen. Wegen starken Wassereintruchs im Schiff verlangte die Mannschaft von Dircks, die Fangfahrt abubrechen und umgehend den nächsten Hafen anzulaufen. Als dieser sich jedoch weigerte, bemächtigten sie sich des Schiffes und ließen es beidrehen. Erst nachdem es Dircks gelang, die Partuniers vom Nachteil einer langwierigen und kostspieligen Reparatur zu überzeugen, so daß sie mit mir einstimmten in Gottes Nahmen unsere reiß nach Spitsbergen Vort zusetzen ...³⁹, besserte sich seine Position an Bord: ... da [die übrigen Seeleute] hörten daß die Partuniers mit mir gesonnen wahr nach Spitsbergen Zu gehen übergaben sie es an mir, Wenn ich es Wagen dürfte so sollte ich in Gottes nahm die reiß Vortsetzen sie Wollten Pumpfen [Pumpen] so lange sie könnten.⁴⁰

Vergleichbar ist das hier angedeutete Mitspracherecht der Partuniers mit der noch aus hansischer Seefahrt stammenden Institution des Schiffsrats, der sich aus dem »Schiffsvolk«, d.h. der gesamten Mannschaft einschließlich der Offiziere und des Schiffsführers, zusam-

mensetzte, und in dem über besonders gravierende Entscheidungen wie beispielsweise die Aufgabe der Schiffes beraten wurde.⁴¹

Die Besetzung eines Walfangschiffes bestand in der Regel aus vierzig bis fünfzig Seeleuten.⁴² Diese können als Part- und Monatsfahrer kategorisiert werden, in der Regel wurde jedoch nach Mannschaftsrängen und Offizieren unterschieden. Daß die Partfahrer nicht deckungsgleich mit den Offizieren waren, geht aus dem oben genannten Journaleintrag Riewert Klaasens hervor. Geführt wurde das Schiff durch den Kommandeur. Dieser eigentlich militärische Titel war den Schiffsführern von Walfangschiffen vorbehalten. Handelsschiffe wurden von Kapitänen geführt, während Schiffer nur auf Nord- und Ostsee fahren.⁴³

Der Schiffsführer unterschied sich von seinen Offizieren, insbesondere von seinem Steuermann, in bezug auf Erfahrung und Fachkenntnisse nur graduell, nicht prinzipiell. Wie es Welke ausdrückt, begründete sich *seine Vormachtsstellung* [...] *vor allem im Prinzip der Anciennität*, [d.h.] *in der Anzahl seiner Berufsjahre auf See*⁴⁴, denn verbindliche oder einheitliche Qualifikationsnachweise waren zu dieser Zeit weder für Kommandeure noch für Offiziere gesetzlich vorgeschrieben.⁴⁵ Der Kommandeur war den Schiffseignern direkt verantwortlich, sowohl für die Führung des Schiffes als auch für Organisation und Ablauf des Fangbetriebes. Daß dies zu Beginn des arktischen Walfanges im 17. Jahrhundert nicht der Fall war, wird aus einer Bemerkung Zorgdragers deutlich: ... *so werden bei dem ersten Anfang der Grönländischen Fischerei unsere* [d.h. die niederländischen] *Commandeur* [sic!] *in der Qualität der Schiffer gedient haben / weil ihnen allein das Schiff zu regieren anbefohlen; da hergegen den gemeldeten Harpunier das Commando über die Fischerei anvertraut war.*⁴⁶

Diese Teilung des Kommandos ergab sich aus der mangelnden Fachkenntnis und Erfahrung im Fangbetrieb bei den holländischen Seeleuten in der Anfangszeit des arktischen Walfangs. Als Spezialisten wurden dafür in der Regel Basken angeworben. Hier wird auch ein Unterschied zwischen diesen und den Föhrer Seeleuten deutlich, denn Föhrer wurden in der Anfangszeit nicht ausdrücklich als Spezialisten angeheuert, sondern mußten dieses Fachwissen erst allmählich erwerben. Allerdings war es den Föhrern hierdurch und durch eine Reihe bereits angesprochener Faktoren, wie beispielsweise ihrer verhältnismäßig guten seemännischen Ausbildung, auch später möglich, in die Positionen von Kommandeuren zu gelangen, als sich nämlich in diesem Rang die seemännische und walfangtechnische Verantwortung bündelte. Baskische Seeleute verloren später – parallel zur gestiegenen Erfahrung der übrigen Seefahrer – ihre Bedeutung in der Grönlandfahrt.

In der Regel waren außer dem Kommandeur noch vierzehn Offiziere und Unteroffiziere an Bord. Dazu gehörten der Steuermann, ein Speckschneider und ein Speckschneidersmaat, drei Harpuniere, ein Zimmermann und ein Zimmermannsmaat, ein Bootsmann, ein Koch, ein Schieman, ein Küper und sein Maat sowie meist noch ein Schiffschirurg beziehungsweise Meister.

Der Steuermann war der dem Kommandeur im Rang unmittelbar nachfolgende Offizier und in der Regel nach Ausscheiden des Kommandeurs auch der aussichtsreichste Kandidat für die Nachfolge. Ihm oblag die navigatorische Führung des Schiffes.⁴⁷ Dem Steuermann nachgeordnet war der Bootsmann, dessen Aufgabe die Aufsicht über Ausrüstung des Schiffes und die unmittelbare Führung der Seeleute war. Die Zimmerleute waren verantwortlich für Schiffsreparaturen und waren wie die Küper, die für den Zusammenbau der Fässer für Speck etc. zu sorgen hatten, und die Schiffschirurgen diejenigen Besatzungsmitglieder mit einer zunftmäßig organisierten, handwerklichen Ausbildung. Dies erklärt auch, warum der Anteil an Föhrern unter ihnen eher klein war, denn diese Handwerker waren leicht in den großen Ausfahrthäfen zu rekrutieren.⁴⁸ Im Vergleich zu den großen Städten war das Hand-

werk auf der Insel nur wenig ausgeprägt. Während die genannten Offiziere auch auf Handelsfahrern beschäftigt wurden, ist der Schiemann nur auf Walfängern zu finden. Über seinen Aufgabenbereich an Bord sind nur wenig eindeutige Aussagen zu machen. Voigt bezeichnet den Schiemann als eine Art »Magazinverwalter« von Bordgerätschaften.⁴⁹ Dabei wird es sich wohl speziell um Walfangausrüstung gehandelt haben, denn auch auf Robbenfangschiffen gab es keinen Schiemann. In den Journalen tauchen mitunter Bemerkungen auf, daß »geschiemannt« wurde, ohne daß daraus genau ersichtlich wird, um welche Arbeiten es sich dabei handelte.⁵⁰ In anderen zeitgenössischen Texten – so in der Beschreibung einer Walfangreise 1767 durch J. M. Meyer – wird der Schie(n)mann schlicht als Gehilfe des Bootsmanns genannt.⁵¹

Zu dem Teil der Offiziere, der nicht in erster Linie seemännische Aufgaben zu verrichten hatte, sondern ausschließlich für den Fangbetrieb verantwortlich war, gehörten die Harpuniere und Speckschneider. In der Regel fuhren auf reinen Walfangschiffen drei Harpuniere und zwei Speckschneider.⁵² Allerdings waren sie bei weitem nicht die einzigen, die direkt am Fang und an der Verarbeitung der Wale beteiligt waren. Oft war die Position einiger Offiziere an Bord mit einer gleichzeitigen Tätigkeit im Fangbetrieb gekoppelt. Voigt berichtet, daß sich in Anmusterungsprotokollen Bootsmänner, Steuermänner, Zimmermänner und auch Köche finden lassen, die gleichzeitig als Harpuniere fuhren.⁵³ Die Ausübung dieser Doppelfunktion erforderte neben der seemännischen beziehungsweise handwerklichen Ausbildung auch Erfahrung in der Walfangtechnik und bedeutete einen weiteren finanziellen Anreiz, da diese Tätigkeit zusätzlich entlohnt wurde. Aber auch der Rest der Mannschaft nahm am Fangbetrieb teil, zumeist als Ruderer in den Fangbooten, den Schaluppen. Von den Ruderern hoben sich wiederum die Schaluppensteuerer ab. Offenbar wurden diese erst während der Reise bestimmt, und auch sie erhielten eine Vergütung ihrer zusätzlichen Tätigkeit. In dem von Kommandeur Adrian Dircks geführten Journal des Schiffes KONGENS GAVE wird ausdrücklich vermerkt, wer auf dieser Fangfahrt als Schaluppensteuerer tätig war: *Die Schalups Steuerleut der fischery sind gewesen folgende[:]* *Bothsman Schiemann Ober Zimmerman: Koch: Boths.m: Math. Niels Juul Schwelard.*⁵⁴

Den Führer Seeleuten bot das System des Fest- und Leistungslohns auf Walfangschiffen, das durch eine Reihe zusätzlicher Verdienstmöglichkeiten ergänzt wurde, durch ihre erworbenen Fachkenntnisse im Walfang und die erlernten seemännischen Fähigkeiten gute Verdienstmöglichkeiten.

Abreise und Transfer

Vor Antritt der Fangfahrt mußten die bereits verheuerteten Führer Seeleute und auch diejenigen, die auf eine Heuer in den Ausfahrthäfen hoffen mußten, die eigentliche saisonale Migration, nämlich die Reise von der Insel zu den Ausgangshäfen wie Amsterdam, Hamburg oder Kopenhagen unternehmen.

Die Abreise von Föhr fand im Frühjahr statt. In diesem Zusammenhang wird häufig der 22. Februar, der Petritag, als Ausreisetermin genannt.⁵⁵ Dabei ist jedoch darauf hinzuweisen, daß es sich bei dieser Angabe weniger um ein festgelegtes Datum handelte, an dem alle Führer Seeleute die Insel verließen, sondern um ein Orientierungsdatum, an dem der Abschied gefeiert wurde. Die Überfahrt zu den Ausgangshäfen wurde in der Regel per Schiff vollzogen, deshalb war die tatsächliche Abfahrt abhängig von den Wind- und Wetterverhältnissen. Da die Seeleute, und damit ein beträchtlicher Teil der männlichen Bevölkerung, für mindestens fünf bis sechs Monate der Insel fernblieben, mußten bis zu diesem Zeitpunkt die Rechtsgeschäfte in einem Thing getätigt werden, der in der Regel an diesem Tag abgehalten wurde.⁵⁶

Bedenkt man die unterschiedlichen Ausfahrtszeiten, die sich für die verschiedenen Arten der Grönlandfahrt ergeben, scheint eine gemeinsame Ausfahrt aller Seeleute der Insel an einem bestimmten Datum sehr unwahrscheinlich. So stachen die niederländischen Walfänger, die für den Fang in der Davisstraße bestimmt waren, wegen der längeren Anreise teilweise bereits Anfang Februar in See, weshalb die Seeleute auf diesen Schiffen bereits Ende Januar die Insel verließen. Die übrigen Seeleute fuhren entweder gegen Ende Februar oder Anfang März aus.⁵⁷ In der Regel verließen die meisten Walfänger im März die Ausfahrthäfen.⁵⁸ Abhängig war dies jeweils von den Wetter- und Eisverhältnissen, die jedes Jahr und für jeden Ausfahrthafen unterschiedlich waren.

Meistenteils wurde der Transfer per Schiff unternommen. Dazu wurden in der Regel kleine, ursprünglich für den Verkehr im Wattenmeer konstruierte Fahrzeuge verwendet, die Schmacken oder Schmackschiffe genannt wurden.⁵⁹ Diese meistens ein-, selten zweimastigen, flachbödigen Küstensegler transportierten jeweils über einhundert Seeleute, wie Jens Jacob Eschels berichtet.⁶⁰ Allerdings ist davon auszugehen, daß ein Teil der Seeleute den Transfer zu Fuß oder mit Fuhrleuten auf Karren bewältigte⁶¹, insbesondere wenn sie sich nicht von Amsterdam, sondern von Altona, Hamburg oder Kopenhagen aus verheuerteten.

Im Vergleich mit Seeleuten aus Orten in der Nähe der jeweiligen Ausgangshäfen war die Notwendigkeit des Transfers für die Führer Seeleute von Nachteil. Durch die teilweise langen Anreisedistanzen mußten sie ihre Heimatorte früher verlassen als andere. Eine Reise von Föhr nach Amsterdam dauerte mit einer Schmack unter günstigsten Verhältnissen mindestens vier Tage. Eine solche schnelle, wenn auch unbequeme Überfahrt wird von Eschels geschildert: *... ihr könnt leicht denken, daß die Passagiere enge zusammen liegen mußten; nämlich es werden 4 Reihen quer über die Breite des Schiffs gemacht, so daß die Füße nach dem Kopf des Andern reichen, und da immer viele Jungens unter den Passagieren sich befinden, die noch nicht seefest sind, sondern noch seekrank werden und sich übergeben müssen, so haben diese einen Stiefel bei ihrem Kopfkissen worin sie brechen und speien. [...] Abends werden die Lucken und Luftlöcher fest und dicht zugemacht, theils weil es in dieser Jahreszeit des Nachts kalt ist, theils das kein Seewasser einschlägt.*⁶²

In der Regel dauerte die Überfahrt einige Tage länger. Dazu kam, daß der Transfer oft gefährlicher werden konnte als die eigentliche Fangfahrt, denn gerade bei den schweren Wetterverhältnissen im Frühjahr und bei der Rückreise im Herbst kam es bei Überfahrten mit Schmackschiffen immer wieder zu Totalverlusten. So sank beispielsweise im Herbst 1744 auf der Rückreise von Amsterdam die Schmack des Führer Schiffers Paye Melfsen auf einer Sandbank vor Amrum mit *über 100 Seelen von Föhr, Silt und Halligen*.⁶³

Gegenüber solchen Gefahren fielen die Reisekosten weit weniger ins Gewicht. Die einzige Erwähnung der Kosten für den Transfer findet sich wiederum bei Jens Jacob Eschels.⁶⁴ Er berichtet, daß ihn 1769 eine Überfahrt von Amsterdam nach Föhr 1½ Gulden kostete. Verglichen mit dem durchschnittlichem Monatsgeld eines Matrosen von ca. 20 Gulden erscheinen diese Reisekosten gering.

Schiffe und Ausrüstung

Wie in Teil 1 der Aufsatzfolge bereits angemerkt, besaßen die Walfangschiffe in der Phase der Baienfischerei ausschließlich Transportfunktion. Aus diesem Grund konnten herkömmliche Schiffe verwendet werden, die auch auf der Handelsfahrt eingesetzt wurden. Durch die Verlagerung der Fanggründe in die Eisfelder westlich von Spitzbergen wurde es nötig, den größeren Belastungen, denen die Schiffsrümpfe durch die Berührung mit dem

Eis ausgesetzt waren, Rechnung zu tragen. Dies geschah durch eine Verstärkung der Verstrebungen und durch eine doppelte Beplankung des Rumpfes. Der Vordersteven wurde verstärkt und mit Eisenplatten beschlagen. Dadurch sollte er als Eisbrecher eingesetzt werden können.⁶⁵ Mitunter war diese Verstärkung nicht ausreichend, und die Schiffe wurden durch den Druck des Eises, das sie einschloß, schwer beschädigt. In einem solchen Fall mußte mit Bordmitteln improvisiert werden. Als der Eisbrecher des Vorderstevens des KGH-Walfängers BARON KRAGH JUEL WIND durch das Arbeiten im Eis abbrach, half sich die Besatzung durch eine provisorische Konstruktion, indem sie *eine Brustwehr vor dem Steven hangen hatte[n] von Tauwerck*.⁶⁶

Für den Walfang wurden verschiedene Schiffstypen verwendet. Dreimastige Schiffe waren die Regel, wobei die Fleute neben der Galiot und dem Huker der vorherrschende Schiffstyp war. Diese Typen waren wegen ihrer Völligkeit für die Grönlandfahrt geeignet und stammen sämtlich aus niederländischer Schiffbautradition.⁶⁷ In den vorliegenden Schiffsjournalen werden vielfach Schiffsbegegnungen mit einer ganzen Reihe anderer Walfangschiffe unterschiedlichen Typs vermerkt. Dabei finden häufig Zweimaster wie Schnauschiffe und Briggs Erwähnung. Aus den Journalen lassen sich jedoch nur vereinzelt Hinweise über die Schiffstypen des KGH entnehmen. Adrian Dircks erwähnt eine Begegnung mit dem *Schnau Schif Neppisene*.⁶⁸ Eschels berichtet, daß von den ersten acht Schiffen des KGH sieben Neubauten waren, darunter auch die GRAF BERNSTORFF, die in Eckernförde gebaut wurde. Das achte Schiff war ein umgebautes *Bombardierschiff*.⁶⁹ Dabei ist davon auszugehen, daß es sich bei den Neubauten um heimische Schiffstypen handelte, wie beispielsweise dem Schnauschiff.

Auch die Ausrüstungsgegenstände betreffend geben die Schiffsjournale nicht umfassend Auskunft. Zwar werden oft zahlreiche Walfanggerätschaften erwähnt, jedoch fehlen vollständige Listen des sogenannten »Fleets«. ⁷⁰ Nur selten lassen sich allgemeine Vermerke finden, wie etwa im Journal der KONGENS GAVE: ... *daß Schif Wie auch mit Allen Bedürfnissen Wohlversehen Bemannt mit 46 Seelen 7 Schaluppen ...*⁷¹ Mit dieser Besatzungsstärke und Zahl der Walfangboote entsprach das Schiff in etwa den üblichen Maßstäben. Die Schaluppen selbst waren in der Regel ca. 5–6 m lang und mit jeweils sechs Mann besetzt, darunter ein Harpunier, vier Ruderer und ein Schaluppensteuerer.⁷²

In den Journalen wird die Ausrüstung nur erwähnt, wenn auf die Instandsetzung oder den Verlust von Ausrüstungsgegenständen hingewiesen wird. In diesen Vermerken wird der Charakter der Journale als Rechenschaftsberichte deutlich. So läßt sich zum Beispiel Adrian Dircks gegen Ende der Reise die Verluste an Fanggerätschaften durch seine Offiziere bestätigen: *Waß bey der fischery Verlohren gegangen Wahr: als für jedes Schif⁷³ 4 Harpons 16 Lenßen 3 Leinen 1 Marlspieker [...] Ein Beyl. Zwey Schalups Knienbacks blocks 6 führme Riemen 2 afte [dito] 5 Harpon Stocken 6 Hacke Picks 4 Bardankers gebrochen ein davon Verlohren, 2 Ballast Schoffels gebrochen 4 Zoll Schossels gebrochen die Vorgängers auf 30 Faden Nehe verbraucht. 4 Schalups Spieken. Diese Angeführte ist nach aufgebung Von die Offecirs und Wieder Bey Nachsehung der fischery Sorten also richtig befunden*.⁷⁴

Aber auch Gerätschaften, deren Qualität für mangelhaft befunden wurde, fanden ausführlich Erwähnung: *Splitseten die Vorgängers⁷⁵ um die Harponen welche so roh und haalstrengicht waren daß es Schande sei einen Holländer sie sehen zu lassen und noch größere in solchen kostbaren unternehmung so negligant zu sein⁷⁶ und ... befanden aber mit erstaunen, daß einige [Walfischleinen] so hardt, daß dieselbige gar nicht zu gebrauchen und andere die sich jetzt bey gelinder Kälte kaum bearbeiten ließen, ein schlimmer Zustand! womit augenscheinlich Gefahr (so ein fische dadurch zu verlieren, und welches noch weit ärger, Menschen dadurch aufzuopfern) verknüpfet*.⁷⁷

Es mußte im Interesse der Kommandeure liegen, schadhaftes Material genau zu vermer-

ken, einerseits, um Mißstände aufzuzeigen, andererseits aber auch, um mögliche Gründe für schlechte Fangergebnisse festzuhalten. Daß diese Bemerkungen von Seiten des KGH mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt wurden, zeigt sich an den entsprechenden roten Markierungen an den Rändern der Journalseiten.

Besonders bei diesem zuletzt angeführten Beispiel, der Reise von Riewert Klaasen im Jahr 1776, wurden viele Ausrüstungsgegenstände beanstandet. Die zahlreichen Mängel gehörten wohl zu den Anlaufschwierigkeiten, mit denen der KGH gerade in der Aufbauphase des Walfangbetriebs zu kämpfen hatte. In späteren Journalen sind derartige Beschwerden weitaus seltener. Wahrscheinlich wurde 1776 ein Teil der Ausrüstung von früheren Fahrten anderer Walfänger übernommen, wie das erwähnte Beispiel der Walfangleinen verdeutlicht. Der Umstand, daß diese zu *hardt*, d.h. nicht biegsam genug waren, läßt auf mangelhafte Pflege schließen, wie beispielsweise nicht ausreichendes Wässern der Leinen nach Gebrauch im Salzwasser. Offensichtlich handelte es sich dabei um den in diesem Fall kontraproduktiven Versuch, die enormen Kosten für Schiffe und Ausrüstung zu dämpfen.

Über die Kosten für die Anschaffung beziehungsweise den Neubau eines Walfängers und dessen Ausrüstung liegen eine ganze Reihe von Berechnungen vor. So ermittelt Zorgdrager allein für das »Fleet« Kosten von fast 5000 Gulden.⁷⁸ Angesichts des beträchtlichen Kapitaleinsatzes und des sehr hohen unternehmerischen Risikos verwundert es nicht, daß es auf Föhr nur sehr wenige Versuche gab, sich auch als Reeder an der Grönlandfahrt zu beteiligen. In der Mitte des 19. Jahrhunderts fuhr nachweislich eine Brigg eines auf der Insel beheimateten Reeders einige Jahre in Folge auf Walfang, bis das Schiff 1854 verunglückte. Aus dem 18. Jahrhundert ist nur eine kurze Notiz von zwei Grönlandfahrern aus Wyk überliefert.⁷⁹

Die Inselwirtschaft konnte nur wenig vom Bau und Ausrüstung der Walfangschiffe profitieren. Die Konkurrenz des Handwerks in den großen Ausgangshäfen wie Amsterdam und Hamburg wird zu groß gewesen sein. Offensichtlich gab es jedoch auch hier Ausnahmen, welche auf das Fachwissen und die Erfahrung der Föhrer im Walfangbetrieb zurückzuführen sind. So gibt es mehrere Hinweise darauf, daß sich heimische Handwerker auf die Herstellung von Harpunen spezialisieren konnten. Riewerts/Roeloffs berichten von einem Brief des für den KGH tätigen Kanzleirats Peter Matthiessen an die Direktion des KGH aus dem Jahr 1776, in dem gemeldet wird, daß auf der Insel 300 Walfischharpunen bestellt worden seien.⁸⁰ Auch in den Provinzialberichten von 1795 finden Harpunen Föhrer Herstellung Erwähnung: *Zu derselben Zeit [1770er Jahre] befanden sich auf Föhr und Sylt geschikte [sic] Harpunenschmiede, so daß die von diesen Inseln für holländische Rechnung fahrenden Kommandeure sich von dort aus mit Harpunen versahen.*⁸¹ Es ist kaum festzustellen, welchen Umfang dieses Handwerk auf Föhr gehabt haben mag. Die Zahl von 300 Harpunen deutet allerdings auf beachtliche Produktionskapazitäten hin. Die Qualität der Harpunen mag dabei recht unterschiedlich ausgefallen sein – Riewerts/Roeloffs berichten von massiven Beschwerden über die Zerbrechlichkeit der Harpunen.⁸²

Als sich der Walfangbetrieb im 19. Jahrhundert technisch zu einem industrialisierten Wirtschaftszweig entwickelte, beteiligte sich Großbritannien als einziges europäisches Land im großen Stil an der Grönlandfahrt, nachdem in den für die Föhrer wichtigen Ausfahrthäfen wie den holländischen oder Hamburg nur noch eine unbedeutende Zahl von Walfängern ausgerüstet wurde, was zugleich das Ende des Föhrer Walfangs bedeutete. Einen Vorgeschmack darauf bekam Adrian Dircks allerdings bereits im Jahre 1785. Nach Abschluß der Fangsaison erhielt Dircks die Gelegenheit, auf einem englischen Schiff eine sogenannte Harpunenkanone auszuprobieren, die von englischen Walfängern erst in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts regelmäßig verwendet wurde: *Ich Wahr anobord auf daß Frind Ship: Welche ein Harpon Canon hette. Selbiges Probierte ich nach ein Holt-*

*zern Topf Welcher aufs Wasser fungierte Selbige mit der Harpon an der Walfisch Lein auf 15 Klafter Lang dorch Schoß woran ich sehr behagen fandt.*⁸³

Routen und Fanggründe

Der Walfang des KGH läßt sich, wie bei fast allen anderen Walfangflotten, geographisch in die Fahrt nach Spitzbergen – bezogen auf die Eis-, nicht die Baienfischerei – und die Fahrt in die Davisstraße unterscheiden. Dazu kam noch der sogenannte Winterwalfang in der Davisstraße, der allerdings fast ausschließlich den Schiffen des KGH vorbehalten war. Diese drei verschiedenen Arten des Walfangs sollen im folgenden betrachtet werden.

Sommerwalfang bei Spitzbergen

Wie bereits ausgeführt, begab sich der größte Teil der Föhrer Seeleute auf die Fahrt in die Fanggründe im Eis bei Spitzbergen. Die Abfahrt aus den Ausgangshäfen fand, nachdem Besatzung und Ausrüstung an Bord genommen waren, bei den ersten günstigen Wind- und Wetterverhältnissen statt. In der Regel war dies für die Schiffe des KGH zwischen Ende März und Anfang April der Fall, denn insbesondere die aus Kopenhagen ausfahrenden Schiffe mußten oft das Aufbrechen des Eises zwischen Hafen und Sund abwarten. Für die Besatzung bedeuteten Verzögerungen dieser Art einen Nachteil, denn das Monatsgeld wurde erst ab dem Passieren des »Roten Pfahls«, der sich außerhalb des Hafens befand, berechnet; gleiches galt auch für die Ankunft bei der Rückreise.⁸⁴ Einige der Journale tragen für den Tag der Ausfahrt den Vermerk »Begynde Maands Gagen«.⁸⁵ In der Regel beginnen die Aufzeichnungen in den Schiffsjournalen mit dem Auslaufen aus Kopenhagen.

Die erste Station der Reise war Helsingör, wo »klariert«, d.h. der Sundzoll entrichtet werden mußte. Hier wurde gegebenenfalls der Lotse an Land gesetzt. Gleichzeitig war dies auch die letzte Möglichkeit, unzureichende Ausrüstung oder Ähnliches zu ergänzen. So setzte Commandeur Jens Kracht dort einen Matrosen, der offenbar die Abfahrt seines Schiffes verpaßt hatte, an Land, wo das KGH-Schiff GENERAL EICHSTEDT bereits auf ihn wartete.⁸⁶

Bei der Reise durch das Kattegat und den Skagerrak wurde auf astronomische Navigation verzichtet und die jeweilige Position mit Hilfe von Landmarken gepeilt, die auch in den Journalen verzeichnet wurden, wie beispielsweise die Insel Anholt oder Skagen. Die letzte dieser Landmarken war in der Regel Lindesnes, das Südkap Norwegens, der »Nüs von Norwegen«.⁸⁷ Üblicherweise wurden ab diesem Punkt der Reise täglich die geographischen Längen- und Breitengrade zur Bestimmung der Position ermittelt. Dies geschah gewöhnlich um zwölf Uhr mittags. In den Journalen wird dabei, abhängig von den Wetterverhältnissen, zwischen observierter und gegißter (geschätzter) Länge und Breite unterschieden. Die in den Schiffsjournalen angegebenen Positionen sind mit einigen Vorbehalten zu betrachten. Denn einerseits kam es vor, daß es wegen schweren Wetters tagelang nicht möglich war, ein Besteck zu nehmen, weswegen die Position des Schiffes nur gegißt werden konnte; andererseits wären zur Bestimmung der Längengrade zuverlässige Schiffschronometer nötig gewesen, die erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts von dem Engländer John Harrison entwickelt wurden und wegen des hohen Preises nicht vor dem 19. Jahrhundert allgemein in Gebrauch kamen. Wegen der hohen Anschaffungskosten wurden diese jedoch erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts in der zivilen Schifffahrt üblich. Bei der Betrachtung der Längengrade ist ferner zu beachten, daß zu dieser Zeit der Nullmeridian nicht durch Greenwich gezogen wurde, sondern von Franzosen durch Paris, sonst über den »Pick der Insul

Tenerifa« beziehungsweise entlang der Westküste der Insel Ferro⁸⁸, womit die angegebenen Längengrade um ungefähr 17 beziehungsweise 18 Grad nach Westen von den Angaben moderner Karten abweichen.

Durch die Nordsee wurde dann die Reise bis zu den Shetlandinseln, in den Journalen mit dem mittelalterlichen Namen als »Hittland« bezeichnet, fortgesetzt. Von dort segelten die Walfänger nordwärts bis an die Eisgrenze oder »Eisküste«, wo auch die Positionsbestimmungen abrechnen. Die Fahrt ins Eis wurde für Arbeiten an Bord und das Vorbereiten der Fangrüstung genutzt. Während einige Journale diese Arbeiten der Besatzung nur am Rande erwähnen, bieten andere sehr anschauliche Berichte, wie Riewert Klaasens Journal: *... wir machten die Harponen scharf und theilten die Vorgangers aus [...] ich vertheilte daß Volck in die Schaloupen gab jeder seinen Posten so wohl bey daß Flenshen als in die fässer schneiden, und theilte jeden sein Instrument zu, mit dem andeuten es scharf und völig in bereiftigten Stand zu machen, und es nach geendigter gott gebe glücklicher fishery wieder überzuliefern, oder verantwortung davon zu thun.*⁸⁹

Zu den anderen Arbeiten, die während der Hinreise getätigt wurden, gehörte die Instandsetzung der Schaluppen durch die Schiffszimmerleute und das Aufsetzen der Fässer, in denen der Walspeck verstaut werden sollte, durch die Küper. Die Durchführung dieser Arbeiten während der Reise verfolgte zweierlei Ziele. Zunächst sparten die Schiffseigner kostbare, bezahlte Arbeitszeit, da so die Mannschaft erst kurz vor der Ausreise an Bord genommen werden mußte. Durch diese Maßnahme konnte die Besatzung außerdem während der langen Hinreise beschäftigt werden, nicht zuletzt auch um die Mannschaft zu disziplinieren, denn für die Segelmanöver wurde nur ein Teil der an Bord befindlichen Seeleute benötigt. Nachteilig wirkte sich diese Regelung dann aus, wenn sich erst bei der Überprüfung die Ausrüstung als unzureichend herausstellte und fehlerhaftes oder fehlendes Material nicht ohne weiteres ersetzt werden konnte.

Neben den navigatorischen Angaben, den Segelmanövern sowie Wind- und Wetterverhältnissen werden vor allem Schiffsbegegnungen in den Journalen erwähnt. Teilweise beschränken sich die Einträge auf allgemeine Bemerkungen wie: *... sahen verschiedene Schiffe ...*⁹⁰, oder: *... befunden uns in Company zu sein, mit 4 holändische Fleut Schiffe ...*⁹¹ Mit besonderer Sorgfalt wurden jedoch Begegnungen mit anderen Schiffen des KGH verzeichnet, da durch den Vergleich mit den Journalen der anderen Schiffe die gemachten Angaben leicht durch die Direktion überprüft werden konnten.

Die Reise ins Eis nahm beträchtliche Zeit in Anspruch. Die FRIEDRICHSHAAB unter der Führung des Führer Kommandeurs Jens Kracht benötigte für die Reisen 1784 und 1785 bis ins Eis jeweils fast vierzig Tage. In Verbindung mit dem vergleichsweise relativ späten Ausreisetermin der Schiffe aus Kopenhagen bedeutete dieser Umstand einen klaren Wettbewerbsnachteil, insbesondere gegenüber englischen und schottischen Walfängern, deren Ausfahrthäfen früher oder gänzlich eisfrei waren und deren Anreisedistanz geringer war.⁹² Charakteristisch ist in diesem Zusammenhang der Vermerk Krachts: *... sahen ein Holändischer Walfanger[,] freute mich daß wir nicht die Letzt waren.*⁹³

Die Eisverhältnisse, die für den Erfolg der Fangfahrten von entscheidender Bedeutung waren, unterlagen starken jährlichen Schwankungen. Man unterschied zwischen einem offenen und einem geschlossenen Jahr, je nachdem, ob sich eine Passage durch das Eis entlang der Westküste von Spitzbergen zwischen dem 74. und 80. Grad nördlicher Breite auftrat, oder ob diese verschlossen blieb.⁹⁴ Davon hing ab, ob die Walfänger die nördlichen Fanggründe erreichen konnten oder nicht. Denn es war das Ziel, *dorch daß Eis [zu dringen], um die Nord zu erhalten.*⁹⁵

Die Eisverhältnisse wurden größtenteils bestimmt durch die Stärke und Richtung des Windes, wobei südliche und östliche Winde die Drift des Eises nach Süden und die Auflö-

sung großer, kompakter Eisformationen verhinderten. Nördliche und westliche Winde brachen diese auf und sorgten für die Bildung sogenannter Eisfelder. Darunter sind Eisformationen von zwei bis zehn Meilen Größe zu verstehen, an deren Saum die Fangaussichten vielversprechend waren, da es den Walen selten möglich war, unter dem Eis zu entkommen.⁹⁶ Zwischen diesen Eisfeldern arbeiteten sich die Schiffe voran, immer auf der Suche nach einer Öffnung im Eis, wobei sie nicht selten sehr nah an die Westküste Spitzbergens gelangten, wie sich beispielsweise aus Krachts Journal entnehmen läßt: *... lieffen das Land näher auf die Gegend alwo sich die fische gerne halten wollen, lieffen das Land an auf Sirca 2 myl etwas Züd von die Magdalenenbay von dar langs daß Land gegen den Nordhuck von daß Vorland, woselbst wir nichts verspürten, kehrten uns wieder N West über trafen allenthalben Schieffe, aber nichts zu thun.*⁹⁷

Um die Fanggründe genauer einzuzugrenzen, bedarf es der Untersuchung einer größeren Zahl von Journalen, als es im Rahmen dieser Arbeit möglich ist. Darüberhinaus sind, abgesehen von den seltenen und nicht immer zuverlässigen Positionsangaben, die Einträge in den Journalen teilweise sehr allgemein, so daß die Schiffsbewegungen nicht immer genau nachzuvollziehen sind. Oft finden sich nur kurze Vermerke wie: *... trachteten besser Nordwest zu komen*⁹⁸, oder: *Arbeiteten imer Nordwestwärts.*⁹⁹ Es bleibt jedoch festzuhalten, daß das Wissen um erfolgversprechende Fangplätze nicht ausgereicht haben wird, um mit Sicherheit Wale anzutreffen. Zu unterschiedlich waren die Verhältnisse, die jedes Jahr von den Kommandeuren vorgefunden wurden. Es ist Sanger beizupflichten, wenn er resümiert: *While there were certain expectations, based upon both knowledge of the environment and experience gained during previous voyages, which individual masters held at the beginning of each whaling season, general strategies were subsequently modified to accommodate specific seasonal characteristics.*¹⁰⁰

Das Verhalten im Fanggebiet war üblicherweise den Kommandeuren überlassen, wobei auch die Partuniers über ein gewisses Mitspracherecht verfügten. Es ist auch möglich, daß die Kommandeure des KGH genaueren Anweisungen unterlagen. Vollständige Instruktionen der Direktion für dieses Verhalten liegen leider nicht vor. Allerdings wird eine Passage aus der mitgegebenen Instruktion in dem Schiffsjournal der BARON KRAGH JUEL WIND zitiert. Diese betrifft das Ende der Fangfahrt: *Wenn der fang vollendet, oder die Jahreszeit sich länger dasselbst aufzuhalten verstrichen ist, wird die Rückreise anhero angetreten: p.p.*¹⁰¹ Diesem Zitat folgt eine ausführliche Erörterung der Lage, mit dem offensichtlichen Ziel, die Entscheidung zum Antritt der Heimreise zu begründen. Zwar konnten sich bei Spitzbergen die Schiffe [...] *noch einen Monat aufhalten*, die BARON KRAGH JUEL WIND befand sich jedoch bei der Insel Jan Mayen. Kommandeur Klaasen rechnet vor, daß ein weiterer Abstecher Unkosten von *1000 Rthler* verursachen würde, bei unsicheren Fangaussichten.¹⁰² Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, wurde daraufhin zusammen mit den Partuniers beschlossen, die Rückreise anzutreten.

Das Ende der Fangsaison wurde in der Regel gegen Ende Juli festgelegt, weil zu diesem Zeitpunkt nur wenig Aussicht bestand, überhaupt noch Wale zu begegnen.¹⁰³ Der Kurs der Rückreise gestaltete sich etwas anders als der der Hinreise. Anstatt die Shetlandinseln anzusteuern, wurde Kurs auf die norwegische Küste genommen. Grund dafür wird die Unzuverlässigkeit bei der Bestimmung der Längengrade gewesen sein. Die Shetlandinseln waren weitaus leichter zu verfehlen als die norwegische Westküste. So ist die erste Land-sicht auf der Rückreise der FRIDERICHSHAAB 1785 der *Nordhuck von Stadt auf Norwegen.*¹⁰⁴ Von dort aus fuhren die Schiffe die Küste entlang bis in den Skagerrak und weiter in den Öresund bis nach Helsingör, wo klariert wurde. Die Rückreise wurde an Bord für die Inventarisierung und Instandsetzung der Gerätschaften genutzt, soweit dies mit Hilfe von

Bordmitteln möglich war. Mit dem Einlaufen auf der Kopenhagener Reede, in der Regel Mitte August, enden die Einträge in den Schiffsjournalen.

Sommerwalfang in der Davisstraße

An der Walfangfahrt in die Davisstraße, die seit 1720 die klassischen Walgründe bei Spitzbergen ergänzte, nahmen Föhrer Seeleute in weitaus geringerem Maße teil als an der Fahrt nach Spitzbergen und Jan Mayen. Wie bereits erwähnt, mag dies unter anderem mit dem früheren Abfahrtsdatum zusammengehangen haben. Da die Anreisedistanz größer war, mußten die Schiffe des KGH bereits Anfang März versuchen auszulaufen, soweit dies die Eisverhältnisse im Öresund zuließen. Das KGH-Schiff DISCO verließ am 1. März 1783 die Kopenhagener Reede und mußte sich durch starken Eisgang bis nach Helsingör durcharbeiten.¹⁰⁵ Davisstraßenfahrer aus anderen Häfen fuhren zu einem ähnlichen Zeitpunkt ab, da sie aber weiter westlich lagen, war ihr Anreiseweg oft kürzer. Durch die Nordsee glich der Kurs dem der Spitzbergenfahrer. Die DISCO steuerte die Shetlandinseln an und segelte *zwischen Fayrbil* [Fair Isle] *und Hettlandt* [Shetlandinseln]¹⁰⁶ hindurch. Von dort wurde die lange Überfahrt bis zur Südspitze Grönlands unternommen. Diese gestaltete sich aufgrund der vorherrschenden Westwinde äußerst mühsam, denn zumeist mußte gegen den Wind gekreuzt werden. Die DISCO bewegte sich mit westlichem Generalkurs zwischen 59° und 62° nördlicher Breite und sah sich, jahreszeitlich bedingt, heftigen Weststürmen ausgesetzt, die an Schiff und Ausrüstung nicht unbeträchtliche Schäden hinterließen. So wurden diverse gerissene Segel, ein zertrümmerter Bootsgalgen und ein leichter Ruderschaden verzeichnet.¹⁰⁷ Durch solche Windverhältnisse konnte sich die Reisezeit stark verlängern. Die DISCO benötigte fast genau zwei Monate, bis sie die mutmaßliche Länge von »Staden Hock«, dem südöstlichsten Punkt Grönlands, erreichten.¹⁰⁸ Von dort aus wurde in der Regel der Kurs nordwärts gesetzt, entlang der Westküste Grönlands, sofern es die Eisverhältnisse erlaubten, bis zu den eigentlichen Fanggründen in der Diskobucht auf ungefähr 69° nördlicher Breite. Erst im Schutz der Küstengewässer konnten die üblichen Vorbereitungen für den Fangbetrieb getroffen werden.

Der Fang wurde hauptsächlich in der Bucht südlich der Insel Disko und westlich davon, in dem Gebiet zwischen der Insel und der in Nord-Süd Richtung verlaufenden Packeisgrenze, betrieben.¹⁰⁹ Der Fangbetrieb ging hier auf ähnliche Weise vor sich wie im Eis von Spitzbergen. Die Schiffe arbeiteten sich durch das Eis auf der Suche nach großen Eisfeldern, an deren Saum die besten Fangaussichten bestanden.

Die Jagdsaison dauerte in der Regel bis Mitte Juni. Danach waren die meisten Wale bereits in die weiter nordwestlich gelegenen Sommerwalgründe gezogen, wo sie für die Walfänger wegen des Eises unerreichbar waren.¹¹⁰ Nach mehr oder weniger erfolgreichem Abschluß des Fangs wurden die Vorbereitungen für die Rückreise getroffen. Diese umfaßten in erster Linie Ausbesserungsarbeiten an Schiff und Ausrüstung, aber auch die Versorgung mit Frischwasser und vitaminreichen Pflanzen von den Inseln in der Diskobucht.

Die Schiffe des KGH hatten darüberhinaus noch andere Aufgaben, wofür sie die Niederlassungen des KGH anliefen: *Resolvierten [...] unser Hafen anzulaufen — woh wir von den Hrn. Kammer Rath angewiesen würden.*¹¹¹ Die Anweisungen beinhalteten, zu den anderen Niederlassungen in dem Gebiet zu segeln, die dort von Land aus gefangenen Wale abzuspecken, auf Fässer zu füllen beziehungsweise die bereits gefüllten Fässer aufzunehmen, und diese mit nach Kopenhagen zu transportieren. Diese Aufgabe nahm 14 Tage in Anspruch, wobei im Journal jeweils genau die Anzahl von Speckfässern, die man an Bord nahm, verbucht wurde. Abschließend wurden dem Kommandeur durch den ansässigen Verwalter die Ladungspapiere ausgehändigt: *Bekamen die Conosimenten: von Kaufman*

Titelblatt des
 Journals des
 Komman-
 deurs Boy
 Bohn auf der
 DISCO, 1783.
 (Original:
 Ferring-
 Archiv)

Journal Gefaltun
 Auf das Königl. Grönländische Handel Schiff
 Disko:
 da in die von Gefalt, Laj aln-
 Gog: Direction: Indbyrd zu Guffran
 anfangs Erade David: aln Mattheus
 zu Ernjban, in alnsam 1783^{ten} Jahr
 Unterfalken durch Gog Bekk

Törning.¹¹² Nach kurzen Besuchen in Jacobshavn, wo Proviant gefaßt wurde, und in Godhavn, um einen Brief des *Kammer Raths* an die Direktion des KGH entgegenzunehmen, wurde am 14. August die Rückreise angetreten. Diese wurde für die Instandsetzung der Fangrüstung genutzt. In der Regel wurde die Rückreise durch die vorherrschenden Westwinde begünstigt, so daß sie üblicherweise schneller bewältigt wurde als die Hinreise. Im Fall der DISCO jedoch war der Wind teilweise so schwach, daß sie, nachdem sie die Shetlandinseln nach einem Monat erreicht hatte, weitere drei Wochen benötigte, um durch die Nordsee und den Sund zu segeln, um dann am 5. September auf der Kopenhagener Reede den Anker zu werfen.¹¹³

Winterwalfang in der Davisstraße

Vom konventionellen Sommerwalfang bei Spitzbergen und in der Davisstraße ist der sogenannte Winterwalfang zu unterscheiden. Einerseits, weil die Schiffe nicht nur zur Fangsaison in die Fanggebiete fuhren, sondern in der Davisstraße auch überwinterten. Andererseits, weil sie neben der Eisfischerei dort auch Küstenwalfang betrieben. Diese Art des Walfangs war fast ausschließlich den Schiffen des KGH vorbehalten, denn das Überwintern im Fanggebiet war nur mit Hilfe fester Basisstationen möglich. Für solche Stationen besaß der KGH jedoch ein Monopol, das durch eine königliche Verordnung vom 18. März 1776 spezifiziert wurde. So durften außer den Schiffen des KGH auch keine anderen Schiffe, nicht einmal dänische, die Niederlassungen anlaufen. Ausnahmen wurden nur bei der Aufnahme von Frischwasser oder bei Schiffbruch gemacht.¹¹⁴ Die Schiffsführer des KGH waren laut Instruktion sogar verpflichtet, Schiffe, *Hvalfangere, eller andere saa kaldede Lurendreyere*, die Handel mit den Niederlassungen trieben, zu konfiszieren und als Konterbande nach Kopenhagen zu bringen.¹¹⁵ Wegen der Beschränkung auf Schiffe des KGH, der frühen Einstellung des Winterwalfanges und der Zurückhaltung der Föhrer Seeleute, auf diesen Schiffen anzuheuern, soll hier nur der Vollständigkeit halber kurz auf diese Art des Walfangs eingegangen werden. Für Föhrer Seeleute besaß der Winterwalfang nur geringe Bedeutung.

Die Schiffe liefen im Herbst aus, wie zum Beispiel die von Boy Cornelisz geführte GEHEYME RAAD SCHACK RATHLOW, die am 8. September Kopenhagen verließ.¹¹⁶ Ziel war es, die Diskobucht zu erreichen, bevor das Winterpackeis ein Durchkommen dahin unmöglich machte. Die Schiffe nahmen die gleiche Route wie diejenigen, die nur zur Fangsaison in die Davisstraße fuhren, nämlich durch den Sund zu den Shetlandinseln und westlich bis zur Südspitze Grönlands. Bei der Überfahrt mußte immer mit den starken Herbststürmen aus dem Westen gerechnet werden, die die Ankunft in Grönland verzögern konnten.¹¹⁷ Wurde die Diskobucht erreicht, bezogen die Seeleute eine Basisstation, beispielsweise auf einer der Inseln in der Bucht.¹¹⁸ Auf diesen Stationen wurde überwintert, wobei vom Strand oder vom Eis aus mit den Schaluppen Jagd auf Wale in Küstennähe gemacht wurde. Zu Beginn der konventionellen Jagdsaison im April, sobald es die Eisverhältnisse in der Bucht zuließen, verließen die Schiffe die Stationen, um sich wieder in die Fanggebiete im Eis zu begeben. Gegen Ende der Jagdsaison im Juni begaben sich die Schiffe zu den Niederlassungen, wie beispielsweise die SCHACK RATHLOW, die nach Christianshaab und Claushavn segelte.¹¹⁹ Dort wurden Walfischspeck und -barten entgegengenommen und die für die Niederlassungen bestimmte Ladung gelöscht. Nach Erledigung dieser Aufgaben wurde die Rückreise angetreten. Mitte August erreichte die SCHACK RATHLOW nach fast einem ganzen Jahr Kopenhagen.¹²⁰ Die Ausbeute war sehr schlecht gewesen, neben dem Speck aus den Niederlassungen befand sich an Bord nur der Speck eines Wals, der tot gefunden worden war. Angesichts solcher Erträge verwundert es nicht, daß Föhrer Seeleute wenig Neigung verspürten, sich auf Winterwalfang zu verheuern.

Fang und Verarbeitung

Über das eigentliche Vorgehen der Schiffsbesatzungen beim Fang und bei der Verarbeitung sind in den Schiffsjournalen oft nur recht kurze Vermerke zu finden. Dies ist nicht überraschend, waren doch die Eigner der Walfangschiffe als Adressaten der Journale, in diesem Fall die Direktion des KGH, in der Regel mit dem Fangbetrieb vertraut.

Bei Ankunft im Fanggebiet wurde die Besatzung zu höchster Aufmerksamkeit angehalten. Neben den Gegebenheiten des Eises, die ein wichtiger Faktor für das Antreffen von



»Walfang im Eismeer«, Adam Silo (1684–1762) zugeschrieben, Öl auf Leinwand, um 1730.
(DSM/Stiftung G. Bruhn)

Walen waren, wurde besondere Aufmerksamkeit auf bestimmte Anzeichen gerichtet, die von den Walfängern als Indikatoren für die Nähe von Walen gedeutet wurden. So vermerkt Klaasen: ... *sahen einige Einhorns* [d.h. Narwale], *welches vor einen freund, und Compagion des Walfisches gehalten wird ...*¹²¹ Auch die Färbung des Wassers durch Zooplankton, der Nahrunggrundlage der Walfische, wurde als Signal für die Nähe von Walen erkannt, wie Zorgdrager berichtet: *Die See ist bisweilen von diesem Ungeziefer dermaßen besetzt / daß das Wasser trüb davon ist: welches ein gutes Zeichen ist für die Fischerei / daß der Fang gut sein werde / sintemal die Walfische in solchem Wasser ihr Aas finden.*¹²²

Wenn die Aussichten für das Auftauchen von Walen für gut befunden wurden, ließ der Kommandeur »Brandwache« halten. Zu diesem Zweck wurden die Schaluppen zu Wasser gelassen, um bei Auftauchen eines Wals sofort Jagd auf diesen zu machen. Je nach Einschätzung der Fangaussichten wurde mit einer oder mehreren Schaluppen Brandwache gehalten: *Erhielte ein Wenig raum Wasser worin sich fische zeigten. Machten die Seegels fast und hielten mit Half Volck* [d.h. der halben Mannschaft] *Brant Wacht um 8 uhr zeigten sich mehre fische Ließ alle Schalupen Brantwacht halten um 12 uhr Wahr der Lauf fische fürüber. Ließ mit zwey Schalupen Brantwacht halten.*¹²³

Die Wale wurden zumeist an ihrer Atemfontäne, dem »Blas«, erkannt, bei schlechten Sichtverhältnissen waren die Besatzungen teilweise auf ihr Gehör angewiesen: *Vermeinte daß ich ins NO: und Oost: Viele Wale Blaßen hören konte.*¹²⁴ Wurden Wale gesichtet, ruderten die Schaluppen auf diese zu, und der Harpunier, der vorne im Bug der Schaluppe saß, bemühte sich, eine der Harpunen anzubringen. Das getroffene Tier versuchte in der Regel unterzutauchen, die mit der Harpune durch die Vorgängerleine befestigte Walleine hinter sich herziehend. In jeder Schaluppe lagen fünf Walleinen und zwei Ersatzleinen von insgesamt ungefähr 850 Faden oder 1445 Metern¹²⁵ Länge bereit, die an der jeweils auslaufenden Leine befestigt wurden. Notfalls mußte auf Leinen von in der Nähe liegenden Schaluppen zurückgegriffen werden. War dies nicht möglich, mußte die Leine gekappt werden, damit die Schaluppe nicht unter Wasser gezogen wurde. Kam der Wal wieder hoch, versuchte der Harpunier, ihn mit Hilfe von Lanzen, auch »Lensen« genannt, zu töten. Einen sehr anschaulichen Bericht über einen Fang liefert Adrian Dircks im Schiffsjournal der KONGENS GAVE: *Ließ ein Schalup mit daß Schif hin Längs daß eine felt rodern da mein Harponier bey Nahmen Hend: Lorensen gleich an ein fisch fast schoß. Weil daß Schif unter Seegel Wahr bleib ich selbst mit eine Schalups Manschaft an bohrd. der fisch kehrt auf und Erhielte noch 4 Harpons mehr fast gab ihm auch Verschiedene Lenßen daß sie Vermeint hätten er Würde es Balt aufgeben. er ging noch wieder unter und Lief Zwey Leimens Lengte aus: Vermeinten der fisch kam wieder auf hollete die Leinen ein befunden daß 3 Harpons auß gegangen 2 abgeschnitten und also der fisch Verlohren die Schaluppen kehmen wieder nach daß felt zu rodern und mein Speckschneiders Math Schoß gleich an ein fisch wieder fast welche wir zu 12 uhr Mittags all auf der Zeite des Schiffes an daß felt fast Liegen hatte, machten die Seegels fast. Ließ mit Wachs Volck Brant Wacht halten den der Manschaft hat in dieser Woche weinig und balt Keine rohe gehabt.*¹²⁶

Die erlegten Wale wurden zu den Schiffen verbracht und außenbords vertäut. Dort wurden sie, wenn die Situation keine weiteren Fangversuche erlaubte, geflenst, d.h. die Speckschicht wurde abgezogen und in Stücke zerlegt: *... wir machten [den Wal] recht an unserm Schiffe tod, so daß nicht nöthig hatten damit zu Bogsieren, wir machten daß Vlensgatt oder die Platz vor daß Speck fertig, und Vlensden ihm vormittag über ...*¹²⁷ Das Flensen wurde durch den Speckschneider und seinen Maat besorgt, wobei sie von jeweils zwei Matrosen unterstützt wurden, die in einer Schaluppe längsseits des Wals arbeiteten. Der Speckschneider und sein Maat standen auf dem Wal und schnitten lange Streifen Speck und die Barten aus ihm heraus. Diese wurden vom Rest der Mannschaft an Bord gehievt und provisorisch verstaut.¹²⁸

Bis der Speck dann ordnungsgemäß in kleinere Stücke zerschnitten und in die dafür vorgesehenen Fässer verstaut worden war, konnte einige Zeit vergehen.¹²⁹ Die KONGENS GAVE hatte im Jahr 1785 zusammen mit einem zweiten Schiff innerhalb einer Woche insgesamt sechs Wale erlegt und abgeflent. Erst neun Tage nach dem ersten Fang konnte mit dem Füllen der Fässer begonnen werden: *Weil daß Gefangen Speck nicht Langer ohne Schaden Liegen Könte Machten ein aufreummung daß Speck in die fesser Zu füllen ...*¹³⁰ Diese Tätigkeit nahm auch die nächsten beiden Tage in Anspruch: *um 11 uhr [vormittags] Endigte der arbeit und Ließ der Manschaft ruhen. Nach der Mittag um 6¹/₂ uhr Machte Wieder ein Anfang mit daß unterhände habende arbeit.*¹³¹ Die im Journal mehrmals wiederholte Erwähnung der Ruhephasen wird nicht zufällig sein. Zorgdrager erwähnt bei der Beschreibung der Verarbeitung des Fanges präzise Zeiten, an denen die Mannschaft schlafen sollte.¹³² Möglicherweise handelt es sich hierbei um eine gewohnheitsrechtliche Regelung, die einen Ausgleich schaffen sollte zwischen dem Interesse der auf Monatsgeld fahrenden Seeleute an angemessenen Ruhephasen und dem Interesse der auf Part fahrenden Offiziere und des Kommandeurs, Schiff und Besatzung möglichst schnell wieder einsatzbereit zu

haben. Der Kommandeur der KONGENS GAVE, Adrian Dircks, wird besonderes Interesse daran gehabt haben, die Einhaltung solcher Ruhephasen zu dokumentieren, war er doch bereits auf der Hinfahrt in das Fanggebiet mit der Mannschaft wegen der Weiterführung der Fahrt in Konflikt geraten. Mit Hinblick auf eine spätere Untersuchung seines Verhaltens während der Reise war die Dokumentation einer korrekten Betriebsführung unverzichtbar.

Im Zusammenhang mit dem Fang und der Verarbeitung der Wale muß noch auf eine vielfach praktizierte Regelung beim Walfang hingewiesen werden. Dabei wurde eine Art Partnerschaft zwischen meistens zwei Kommandeuren und ihren Besatzungen geschlossen, die als Mackerschaft bezeichnet wurde. Funktion einer Mackerschaft war einerseits, das unternehmerische Risiko des Reeders und der Besatzung noch besser zu verteilen. Andererseits konnte durch eine solche Regelung das Verhalten der verschiedenen Schiffe im Fanggebiet koordiniert werden: auf der einen Seite, um sich in Notsituationen gegenseitig behilflich sein zu können, auf der anderen Seite, um Konflikte bei gemeinsamer Jagd auf einen Wal zu vermeiden.

Die verschiedenen Bedingungen einer Mackerschaft wurden jeweils individuell festgelegt. Adrian Dircks berichtet in seinem Journal, daß ihn der Kommandeur eines englischen Schiffes im Fanggebiet eine Mackerschaft anbot, nachdem die beiden Schiffe bereits einige Tage nah beieinander gesegelt waren: ... *Versuchte mir mit ihm Seegel Mackerschaft Zu halten. Das Schif de Sally of London Capt= Matthiew Weatherhead: der Reeder deß Schifs: Capt= Antu= Caviert: Orner ...*¹³³ Diese Segelmackerschaft beinhaltete zunächst offenbar nur gemeinsames Segeln und gegenseitige Hilfe in Notsituationen, denn wenige Tage später wurde sie noch erweitert: ... *beschlossen es mit einander fäste Mackers zu der fishery so sein und zu wir hofften bey die fischen zu komen und Zu fangen, selbige an der Zeite deß Schifses Zu theilen, da wir nicht Zu befürchten haben daß einer der andern fisch weg jagen wird, Wie Wohl ofters zu befürchten Wahr. den ein jeder ist ein Dieb in seiner Nabrong. Womit die Partoniers auf beyden Zeiten Wohl mit zufrieden Wahr. Erwehnten Mackers Schifs Nahm Capt: und Reders Nahm habe ich vorher Pag: 67: dato den 6 Eingeführet. Gott gib Glück zu unser arbeit, [...] beschloß auch bey der sempliche fishery Zugefügten schaden an Schalluppen und Waß darin befindlich ist gleicher theil Zu nehmen.*¹³⁴ Diese Mackerschaft beinhaltete demnach die Teilung sowohl des Fangertrags und der verlorenen oder beschädigten Ausrüstungsgegenstände. Den Partuniers, deren finanziellen Interessen durch diese Regelung stark berührt wurden, wurde auch bei dieser Entscheidung ein Mitspracherecht eingeräumt.

Auch Riewert Klaasen schloß auf seiner Fangfahrt im Jahr 1776 eine Mackerschaft, nämlich mit *Jacob Roelufs* (Jacob Olufs) aus Goting/Föhr, der das KGH-Schiff SKATMESTER BARON VON SCHIMMELMANN führte.¹³⁵ Da beide Schiffe für die gleiche Gesellschaft fuhren, betraf diese Mackerschaft in ökonomischer Hinsicht nur den Verdienst der Partuniers. Das Zustandkommen einer solchen Mackerschaft scheint von diesen erwünscht gewesen zu sein, um das Risiko eines schlechten Fangertrags zu verringern. Inwieweit die Schiffe des KGH gegenseitige Verpflichtungen hatten, kann nicht beantwortet werden, da hier keine Instruktionen für die Walfänger vorliegen. Bemerkenswert ist jedoch, daß Boy Cornelisz in seinem Journal bereits bei der Hinreise im Öresund von einer Begegnung von *zwey von unsern Mackkers* spricht.¹³⁶ Anscheinend bestand zwischen den Schiffe des KGH eine grundsätzliche Form der Mackerschaft, wonach sie angewiesen waren, sich im Fanggebiet miteinander abzustimmen und in Notsituationen zu helfen.

Quellen- und Literaturhinweise zu den Teilen 1 und 2:

Archivalien:

- Rigsarkivet Kopenhagen (RAK), Arkiv »Den Almindelige Direktion for den Kgl. Grønlandske Handel« VA 140, hierin:
- »Journal holden paa den Kongel. Grønlandske Handels- og Fiskefangsts Skib Baron Krag Juel Wind – Commandeur Riewert Klaasen paa Reysen til og fra Spitzbergen. Anno 1776« (Kopie im Ferring Archiv FA MI).
 - »Journal holden af Commandeur Boy Bohn förende Skibet Disco paa Hvalfangst i Strat Davis Anno 1783« (FA M Ir).
 - »Journal holden paa Hvalfanger Skibet Friderichshaab af Commandeur Jens Kracht paa Fangst under Spitzbergen Ao 1784 & 1785« (FA M In).
 - Journal holden af Commandeur Boy Cornelisz paa Skibet Geheyme Raad Schack Rathlow paa Winterfangst i Straet Davis Ao 1780 og 1781« (FA M It).
 - »Journal holden paa Hvalvanger Skibet Kongensgave af Commandeur Adrian Dircks paa Fangst under Spitzbergen Ao 1784, 1785« (FA M Ig).
 - »Instruction« für den Skipper Claus Petersz auf der Godhavn 1777 (FA Ic).

Literatur und gedruckte Quellen:

- Barthelmeß, Klaus: Walfangtechnik vor 375 Jahren. Die Zeichnungen in Robert Fotherbys »Journal« von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik. In: DSA 10, 1987, S. 289-324.
- Ders.: Auf Walfang – Geschichte einer Ausbeutung. In: Weidlich, Knuth (Hrsg.): Von Walen und Menschen. Hamburg 1989, S. 4-48.
- Bohn, Robert (Hrsg.): Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. (= Nordfriesische Quellen und Studien Bd. 1). Amsterdam 1999.
- Boysen, Jacob: Beitrag zur Beschreibung der Insel Föhr. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, Jg. 7, 1793, Bd. 1, Heft 3, S. 316-323.
- Braren, Lorenz: Geschlechterreihen St. Laurentii-Föhr, Bd. I u. II (Nachdruck von 1949). Husum 1980.
- Brinner, Ludwig: Die deutsche Grönlandfahrt. (= Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 7). Berlin 1913.
- Ders.: Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang. In: Hansische Geschichtsblätter 18, 1912, S. 321-363.
- Conway, Martin: No man's land. A History of Spitsbergen. Cambridge 1906 (Faksimiledruck Oslo 1995).
- Dekker, Pieter: De laatste Bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbevangst 1761-1775. Zaltbommel 1971.
- Ders.: Führer Seeleute bei der niederländischen Walfangfahrt, besonders im 18. Jahrhundert. In: Nordfriesisches Jahrbuch (Nfjb), Neue Folge, Bd. 14, 1978, S. 113-160.
- Dijkstra, A. Jacob: »Ausgewanderte« Schiffsdokumente zum friesischen Wal- und Robbenfang. Eine Untersuchung bisher unveröffentlichter Schiffspapiere aus deutschem und niederländischem Besitz. In: DSA 9, 1986, S. 199-216.
- Dudzus, Alfred, und Henriot, Ernest: Das Schiffstypenlexikon. Hamburg 1983.
- Du Pasquier, Jean Thierry: Les baleiniers basques. Paris 2000.
- Eschels, Jens Jacob: Lebensbeschreibung eines Alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hrsg. von A. Sauer. Hamburg 1995.
- Falk, Fritz Joachim: Führer Handelsfahrt um 1800. Die vergessene Altonaer Periode. Bredstedt 1987.
- Ders.: Die Glaubenszuversicht der Grönlandfahrer. Bredstedt 1997.
- Ders.: Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö. Bredstedt 1983.
- Ders.: Die Seefahrer von St. Johannis. Bredstedt 1984.
- Ders.: 1777. Das größte Unglück der Grönlandfahrt. Wyk/Föhr 1995.
- Fedderson, Berend Harke: Das Jahr der Wal- und Robbenfänger. In: Nordfriesisches Schifffahrtsmuseum Husum (Hrsg.): Der historische Walfang in Nordfriesland I. Husum 1991, S. 5-78.
- Gad, Finn: The History of Greenland, Bd. II. London 1973.
- Ders.: The History of Greenland, Bd. III. Kopenhagen 1982.
- Grotendorf, H.: Taschenbuch der Zeitrechnung des Deutschen Mittelalters und der Neuzeit. Hannover 1922.
- Grunsky, Konrad: Kapitäne, Steuerleute und Matrosen von der Insel Föhr. Eine Liste von 1798 als sozialgeschichtliche Quelle. Husum 1990.
- Hacquebord, Louwrens: Niederländischer und deutscher Walfang im 17. Jahrhundert. In: Bohn, Robert: Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. (= Nordfriesische Quellen und Studien 1). Amsterdam 1999, S. 91-104.
- Ders.: Smeerenburg. Zeugnisse vom frühesten Spitzbergen-Walfang im 17. Jahrhundert. Bremerhaven 1988.

- Hansen, Christian Peter: Chronik der friesischen Uthlande. Altona 1856.
- de Jong, Cornelis: Besonderheiten über das Walfangschiff »Johanna Magdalena« und dessen Commandeur Peter Boysen Bohn. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 21, 1985, S. 149-154.
- Ders.: Föhlinger Walfänger in Spanisch-Amerika A.D. 1796. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 31, 1995, S. 189-193.
- Ders.: Geschiedenis van de oude Nederlandse Walvisvaart. Bd. I: Grondslagen, Ontstaan en Opkomst 1612-1642. Pretoria 1972.
- Ders. und Roeloffs, Brar C.: Die Familie des Commandeurs Peter Boysen alias Bohn. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 31, 1995, S. 195-198.
- Leinenga, Jurjen R.: Arctische wavisvangst in de achttiende eeuw. De betekenis vaan Straat Davis als vangstgebied. Amsterdam 1995.
- Lindemann, Moritz: Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868. In: Ergänzungsheft 26 (1868) zu Petermanns Geographische Mitteilungen, Gotha 1869, S. 1-118.
- Lindquist, Ole: Whales, Dolphins and Porpoises in the Economy and Culture of Peasant Fishermen in Norway, Orkney, Shetland, Faeroe Islands and Iceland, ca. 900-1900 AD, and Norse Greenland, ca. 1000-1500 AD. Diss. (masch.) St. Andrews, 1994.
- Lüden, Walter: Föhler Seefahrer und ihre Schiffe. Walfang und Kauffahrtei-Schiffahrt. Heide 1989.
- Menzel, Horst: Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM 47). Hamburg 1997.
- Momsen, Ingwer Ernst: Die allgemeinen Volkszählungen in Schleswig-Holstein in dänischer Zeit (1769-1860). Neumünster 1974.
- Münzig, Joachim: Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holsteins und Hamburgs Grönlandfahrt. Heide 1978.
- Nerong, Ocke: Die Insel Föhr. Nachdruck der Ausgabe Dollerup 1903.
- Oesau, Wanda: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1955.
- Dies.: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1937.
- Paasch, H.: Vom Kiel zum Flaggenkopf. Illustriertes Marinewörterbuch in englisch, französisch und deutsch. Hamburg 1978 (Nachdruck der dritten Auflage 1901).
- Paulsen, Friedrich: Aus den Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frercksen. Kommentiert von Pieter Dekker. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 9, 1973, S. 95-132.
- Peschel, Oskar: Geschichte der Erdkunde bis A. v. Humboldt und Karl Ritter. München 1865.
- Peters, Peter J.: Beschreibung der Insel Föhr. In: Schleswig-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte, Jg. 13, 1824, Heft 1-4, S. 16-25, 40-49, 82-91, 87-97.
- Posselt, C. F.: Über den grönländischen Wallfischfang. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, Jg. 10, 1796, Bd. 1, Heft 1, S. 1-55.
- Riewerts, Erich, und Roeloffs, Brar C.: Föhler Grönlandfahrer. Neumünster 2¹⁹⁹⁶.
- Roeloffs, Brar C.: Von der Seefahrt zur Landwirtschaft. Neumünster 1985.
- Ders.: Föhler Seefahrer auf Grönlandfahrt von Kopenhagen. In: Bohn, Robert (Hrsg.): Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. (= Nordfriesische Quellen und Studien Bd. 1). Amsterdam 1999, S. 24-44.
- Roeloffs, Gesche: Die medizinische Versorgung auf Walfangschiffen des Grönlandhandels unter Berücksichtigung der Chirurgenprotokolle. Bredstedt 1997.
- Sanger, C.W.: Environmental factors affecting 17th-19th century whaling in the Greenland Sea. In: Polar record 27, 1991, S. 77-86.
- Sievers, Kai Detlev: Nordfriesische Kinderarbeit auf Walfangschiffen im 18. Jahrhundert. In: Kinderkultur 25, Deutscher Volkskundekongress, Bremen 1986, S. 95-100.
- Ders.: Wanderungsbewegungen der Föhler in vier Jahrhunderten. In: Heimatkalendar Nordfriesland. Zwischen Eider und Wiedau. 1974, S. 80-96.
- Voigt, Harald: »Als ob sie förmlich bey ihnen in die Lehre gegeben«. Nordfriesische Seeleute als Ausbilder auf russischen Walfängern um 1800. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 15, 1979, S. 71-79.
- Ders.: Biikebrennen und Petritag. In: Nordfriesland 35/36, Bd. 9, Heft 3/4, S. 133-135.
- Ders.: Nordfriesische Seeleute in der Altonaer Grönlandfahrt I u. II. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 22, 1986, S. 87-157, und NfJb, Neue Folge, Bd. 23 (1987), S. 151-277.
- Ders.: Nordfriesische Seeleute um 1800. Verklarungsprotokolle als Quelle regionalgeschichtlicher Forschung. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 13, 1977, S. 81-105.
- Ders.: Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfängern 1669-1839. Neumünster 1987.
- Ders. (Hrsg.): Die »Reise ins Eismeer und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen im Jahre 1801« des Friedrich Gottlob Köhler. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 18/19, 1982/83, S. 155-179.
- Welke, Ulrich: Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform. Münster 1997.
- Witt, Jann Markus: Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 57). Hamburg 2001.

- Zeller, H. L.: Der Walfischfang der Basken. (= Seerechtliche Forschungen Heft 1, Abhandlungen aus den Gebieten des Seerechts). Leipzig 1915.
- Zorgdrager, Cornelis G.: Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang. Kassel 1975 (Nachdruck der Ausgabe 1723).

Anmerkungen:

- 1 Vgl. Teil 1 des Beitrages in DSA 23, 2000, S. 163-202.
- 2 Als Beispiel sei hier genannt: Die »Reise ins Eismeer und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen im Jahre 1801« des Friedrich Gottlob Köhler, Seilermeister in Pirna, Leipzig 1820, in Textauszügen und kritisch kommentiert von Harald Voigt. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 18/19 (1982/83), S. 155-179.
- 3 Zu diesem Zweck wurde ein Scheit Holz (engl.: log) in das Kielwasser gelassen und anhand der Anzahl der Knoten, die an der daran befestigten Log-Leine in einem bestimmten Zeitraum ausliefen, die Geschwindigkeit des Schiffes hochgerechnet. Vgl. die Einträge »Log« und »Knot« bei Paasch, H.: Vom Kiel zum Flaggenkopf. Illustriertes Marine-Woerterbuch in englisch, französisch und deutsch. Hamburg 1978 (Nachdruck der dritten Aufl. 1901), S. 385 und 480.
- 4 Vgl. Dijkstra, A. Jacob: »Ausgewanderte« Schiffsdokumente zum friesischen Wal- und Robbenfang. In: DSA 9, 1986, S. 199-216, hier S. 203.
- 5 Zitiert nach Conway, Martin: No man's land. A History of Spitsbergen. Cambridge 1906 (Faksimiledruck Oslo 1995), S. 6f. – Conway sieht in diesem Schriftstück die früheste Anweisung überhaupt, Schiffsjournale zu führen.
- 6 Vgl. dazu Voigt, Harald: Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfängern 1669-1839. Neumünster 1987, S. 81, für Hamburg sowie Welke, Ulrich: Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform. Münster 1997, S. 63, für Bremen.
- 7 Welke (wie Anm. 6), S. 71.
- 8 Vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 91, Anm. 156., Welke (wie Anm. 6), S. 62ff.
- 9 So wurde es beispielsweise von der Bremer Handelskammer 1863 vorgeschlagen. Vgl. Welke (wie Anm. 6), S. 68f.
- 10 Vgl. ebd.
- 11 Dijkstra (wie Anm. 4), S. 205.
- 12 Diese Dokumente befinden sich im Rigsarkivet Kopenhagen (RAK), Arkiv »Den Almindelige Direktion for den Kgl. Grønlandske Handel« VA 140. Die Zahl der Journale wird von Roeloffs mit rund 800 angegeben, vgl. Roeloffs, Brar C.: Von der Seefahrt zur Landwirtschaft. Neumünster 1985.
- 13 Dabei handelt es sich um Aufzeichnungen von Schiffschirurgen, in denen diese protokollartig Krankheitsfälle und deren Behandlung dokumentierten. Oft umfaßt ein Journal mehrere Reisen. Sie wurden ausgewertet in: Roeloffs, Gesche: Die medizinische Versorgung auf Walfangschiffen des Grönlandshandels unter Berücksichtigung der Chirurgenprotokolle. Bredstedt 1997.
- 14 Sie sind im Ferring Archiv (FA) unter der provisorischen Signatur M I zu finden.
- 15 Die provisorische Signatur der Instruktion lautet FA M Ic.
- 16 Hierbei handelt es sich um das Journal des Steuermanns Jacob Ketels auf dem Versorgungsschiff JOMFR. CATHRINE aus dem Jahr 1798 (FA M Ic). Das Kommandeursjournal stammt von Riwert Boyesen (FA M Id).
- 17 Vgl. Dijkstra (wie Anm. 4), S. 203, der spekuliert, daß dies wohl zur Übung der Journalführung geschah.
- 18 Instruktion für den Skipper Claus Pietersz, »Godhavn«, datiert: »Koibenhavn den 30te May 1777« (FA M Ic), Artikel 3. Meine Hervorhebung.
- 19 Eine Nachbildung des Siegels ist bei Riewerts, Erich, und Roeloffs, Brar C.: Führer Grönlandfahrer. Neumünster 1996, S. 56 abgebildet.
- 20 Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Brar C. Roeloffs.
- 21 Vgl. hierzu auch Dijkstra (wie Anm. 4), S. 203f.
- 22 Peters, Peter J.: Beschreibung der Insel Föhr, S. 42. In: Schleswig-Holstein-Lauenburgische Provinzialberichte, Jg. 13, 1824, Heft 2, S. 46.
- 23 Vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 140.
- 24 Beispielhaft dürfte eine von Eschels überlieferte Episode sein, in der er schildert, wie er sich für seine erste Walfangfahrt bei einem Kommandeur aus dem Nachbardorf vorstellt und von diesem eine Heuer vermittelt bekommt bei dessen Bruder, der auch Kommandeur war. Vgl. Eschels, Jens Jacob: Lebensbeschreibung eines Alten Seemanns, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Hrsg. von A. Sauer. Hamburg 1995, S. 29f.
- 25 Vgl. den ersten Teil des Aufsatzes in DSA 23, 2000, S. 163-202.
- 26 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 60.

- 27 Vgl. Falk, Fritz J.: Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö. Bredstedt 1983, S. 73, der sich auf die Hamburger Verhältnisse bezieht. Dies galt aber nicht für die Anmusterung auf Walfängern des KGH, welche der Kopenhagener Wasserschout nicht kontrollierte. Diesen freundlichen Hinweise verdanke ich Herrn Brar C. Roeloffs.
- 28 Vgl. z.B. Voigt (wie Anm.2), S. 159, sowie Eschels (wie Anm. 24), S. 67, der berichtet, daß oft ein Teil des Vorschusses zur Versorgung der Familie nach Hause geschickt wurde.
- 29 Auf holländischen Schiffen betrug diese Prämie entweder ein bis vier Stüber (Fünfcenctmünzen) pro Faß Tran oder zwei bis drei Gulden pro gefangenem Wal. Vgl. Brinner, Ludwig: Die deutsche Grönlandfahrt. (= Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 7). Berlin 1913, S. 68f.; de Jong, Cornelis: Geschiedenis van de oude Nederlandse Walvisvaart. Bd. I: Grondslagen, Ontstaan en Opkomst 1612-1642. Pretoria 1972, S. 92f. – Das hier beschriebene Lohnsystem hatte seinen Ursprung in der holländischen Walfangfahrt und wurde von den anderen Walfangflotten übernommen. Das Monatsgeld wurde heruntergerechnet auf ganze Tage, *den Tag bis um 12 Uhr zur Mitternacht* (Zorgdrager, Cornelis G.: Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang, Kassel 1975 [Nachdruck der Ausg. Leipzig 1723], S. 444).
- 30 Vgl. »Journal holden af Commandeur Boy Bohn förende Skibet Disco paa Hvalfangst i Strat Davis Anno 1783«, Freitag, 28.3.1783, S. 5.
- 31 »Journal holden paa Hvalfanger Skibet Friderichshaab af Commandeur Jens Kracht paa Fangst under Spitzbergen Ao 1784 & 1785«, Freitag, 23.4.1784, S. 2.
- 32 Wie andere Fachtermini verweist auch dieser Ausdruck auf seinen Ursprung in der baskischen Walfangtradition. Dagegen ist der oft – z.B. de Jong (wie Anm. 29), S. 130 – zitierte etymologische Ursprung des Wortes »Harpune« nicht im baskischen Wort »arpoi« zu sehen, sondern im griechischen ἄρπυνη; vgl. Barthelmeß, Klaus: Walfangtechnik vor 375 Jahren. Die Zeichnungen in Robert Fotherbys »Journal« von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik. In: DSA 10, 1987, S. 289-324, hier S. 298, Anm. 32.
- 33 Dieses sogenannte »Fischgeld« war oft an die Qualität der Walbarten gebunden. Nur für Wale mit »Maßbarten«, d.h. mit Barten über zwei Meter Länge, wurde die volle Prämie gezahlt; vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 87.
- 34 Vgl. ebd., S. 88.
- 35 So zum Beispiel auf dem Walfänger des KGH GEHEYME RAAD SCHACK RATHLOW, bei dem der Kommandeur Boy Cornelisz eine solche Belohnung von 6 Reichstalern aussetzte; vgl. Journal »Commandeur Boy Cornelisz paa Skibet Geheyme Raad Schack Rathlow paa Winterfangst i Straet Davis Ao 1780 og 1781« (FA M It), Freitag, 19.1.1781.
- 36 Dabei handelt es sich um Rörd Knuten (1730-1812) aus Nieblum/Föhr. Vgl. für biographische Details u.a. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 77-80; Falk, Fritz J.: Die Glaubenszuversicht der Grönlandfahrer. Bredstedt 1997, S. 7-13.
- 37 Es war bereits Ende Juli.
- 38 »Journal holden paa den Kongl. Grönlandske Handels- og Fiskefangst Skib Baron Krag Juel Wind – Commandeur Riewert Klaasen paa Reysen til og fra Spitzbergen. Anno 1776« (FA M I), Donnerstag, 26.7.1776, S. 25.
- 39 Journal »Hvalvanger Skibet Kongensgave af Commandeur Adrian Dircks paa Fangst under Spitzbergen Ao 1784, 1785« (FA M Ig), Donnerstag, 12.5.1785, S. 58. – Leider kann im Rahmen dieses Ausatzes auf die Vorgänge, die nach Dircks Schilderung den Tatbestand der Meuterei erfüllten, nicht genauer eingegangen werden. Bemerkenswert ist jedoch, daß der Versuch der Meuterei in den folgenden Einträgen unerwähnt bleibt. Erst am letzten Tag der Reise, als es zu einer Handgreiflichkeit zwischen Dircks und *Eintzele von die Leuten* kommt und diese drohen, ihn zu verklagen, vermerkt Dircks im Journal: *Welch ich gerne sahe den die Orsache werden sie dazu sochen müssen. Wo ich für der Gantze reiß Zu antwort stehen werde* (ebd., Donnerstag, 11.8.1785). Anscheinend wirkten sich die Zwischenfälle dieser Reise nicht negativ auf den weiteren beruflichen Werdegang Dircks beim KGH aus. Bis 1788 ist er als Kommandeur der Kongens Gave nachgewiesen. Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), Übersicht 6, S. 73.
- 40 Ebd., Donnerstag, 12.5.1785.
- 41 Vgl. Welke (wie Anm. 6), S. 12.
- 42 Vgl. Posselt, C. F.: Über den grönländischen Wallfischfang. In: Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte, Jg.10, 1796, Bd. 1, Heft. 1, S. 1-55, hier S. 13. So auch Voigt in bezug auf die Hamburger Walfänger; vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 84. – Dekker vermeldet für die holländischen Schiffe eine Besatzungsstärke zwischen 42 und 45 Seeleuten; vgl. Dekker, Pieter: De laatste Bloeiperiode van de Nederlandse arctische walvis- en robbevangst 1761-1775. Zaltbommel 1971, S. 153. – Lag die Zahl der Besatzungsmitglieder deutlich unter dem Durchschnittswert von 45, kann davon ausgegangen werden, daß es sich dabei um einen reinen Robbenfänger handelte; vgl. Falk (wie Anm. 27), S. 63.
- 43 Vgl. Roeloffs (wie Anm. 12), S. 21.

- 44 Vgl. Welke (wie Anm. 6), S. 11; siehe dazu aber neuerdings Witt, Jann Markus: *Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert.* (= Schriften des DSM 57). Hamburg 2001.
- 45 Vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 79.
- 46 Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 152.
- 47 Vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 80.
- 48 Vgl. ebd., S. 83f. und 115.
- 49 Vgl. ebd., S. 81f. – Brinner's Erklärung, daß der Schiemann *das Faßwerk zu verstauen hatte* (Brinner [wie Anm. 29], S. 67) scheint wenig einleuchtend, da einerseits die Küper mit der Aufsicht über die Fässer betraut waren und andererseits das Verstauen wohl kaum durch eine Person geschehen konnte.
- 50 So beispielsweise im »Journal Geheyme Raad Schack Rathlow«, Dienstag, 19.6.1781.
- 51 Kommentierte Ausgabe in der Schriftenreihe des DSM in Vorbereitung.
- 52 Vgl. Falk (wie Anm. 27), S. 64.
- 53 Vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 85.
- 54 »Journal Kongensgave«, Donnerstag, 21.7.1785, S. 85. Der Umstand, daß diese Liste im Journal und erst auf der Rückreise nach Kopenhagen aufgeführt wird, deutet darauf hin, daß die Besetzung dieser Funktionen vor der Reise noch nicht feststand und daß ihre Dokumentierung wichtig war, da sie zusätzlich vergütet wurde.
- 55 Vgl. bspw. Roeloffs (wie Anm. 13), S. 3.
- 56 Vgl. Voigt, H., Biikebrennen und Petritag. In: Nordfriesland 35/36, Bd. 9, Heft 3/4, S. 133-135, hier S. 133f.
- 57 Vgl. Peters (wie Anm. 22), Heft 2, S. 45.
- 58 Vgl. Falk (wie Anm. 27), S. 46.
- 59 Vgl. Lüden, Walter: *Führer Seefahrer und ihre Schiffe. Walfang und Kauffahrtei-Schiffahrt.* Heide 1989, S. 15-18.
- 60 Vgl. Eschels (wie Anm. 24), S. 27. – Offenbar variierten die Kapazitäten der einzelnen Schmackschiffe beträchtlich. An anderer Stelle berichtet Eschels von einer großen Schmack mit 209 Seeleuten an Bord; vgl. ebd., S. 43. Peters spricht von Schiffen für 50 bis 80 Personen; vgl. Peters (wie Anm. 22), Heft 2, S. 46.
- 61 Vgl. Eschels (wie Anm. 24), S. 66f., sowie Falk (wie Anm. 27), S. 75f., der sich auf verschiedene Fußmärsche von Seeleuten von Romö bezieht. Diese fuhren aber größtenteils auf Robbenschlägern, die ca. einen Monat früher ausliefen, und mußten deshalb für die Reise zum Abfahrthafen mit schlechteren Witterungsbedingungen rechnen.
- 62 Eschels (wie Anm. 24), S. 27f.
- 63 Paulsen, Friedrich: Aus den Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frercksen. Kommentiert von Pieter Dekker. In: NfJb, Neue Folge, Bd. 9 (1973), S. 95-132, hier S. 101. – Zu weiteren Schmackungslücken vgl. Lüden (wie Anm. 58), S. 16ff., sowie Falk, Fritz J.: *Die Seefahrer von St. Johannes.* Bredstedt 1984, S. 56-59, die sich in erster Linie auf Angaben aus den Kirchenbüchern der Führer Gemeinden stützen, und Menzel, Horst: *Smakken, Kuffen, Galioten.* Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM 47). Hamburg 1997, S. 35f.
- 64 Vgl. Eschels (wie Anm. 24), S. 42.
- 65 Vgl. Oesau, Wanda: *Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbensschlag im 17.-19. Jahrhundert.* Glückstadt 1955, S. 180; de Jong (wie Anm. 29), S. 126f.
- 66 »Journal Baron Krag Juel Wind«, Montag/Dienstag, 20/21.5.1776, S. 12. Von einer ähnlichen Hilfskonstruktion aus Tauwerk, einem sogenannten »Weil«, berichtet auch Eschels; vgl. Eschels (wie Anm. 24), S. 44.
- 67 Vgl. Brinner (wie Anm. 29), S. 62, sowie die entsprechenden Einträge bei Dudszus, Alfred, und Henriot, Ernest: *Das Schiffstypenlexikon.* Hamburg 1983, S. 103f., 123f., 137f.
- 68 Vgl. »Journal Kongensgave«, Montag, 1.8.1785, S. 87. Dabei handelt es sich um die 77,5 CL (Kommerzlasten, 1CL = 2,6-3 Tonnen) große Schnau NEPISENE des KGH, deren Walfangreise 1781/82 bei Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S.166-172 geschildert wird.
- 69 Vgl. Eschels (wie Anm. 24), S. 66.
- 70 Eine solche ausführliche Liste von Ausrüstungsgegenständen findet sich bei Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 401-406.
- 71 »Journal Kongensgave«, Sonnabend, 16.4. 1785, S. 49.
- 72 Vgl. hierzu und zur Ausrüstung der Schaluppen de Jong (wie Anm. 29), S. 127-130.
- 73 Dircks hatte mit einem anderen Kommandeur vereinbart, den Speck der jeweils gefangenen Wale und den Verlust an Gerätschaften untereinander zu teilen.
- 74 »Journal Kongensgave«, Mittwoch, 13.7.1785, S. 83.
- 75 Gespleißtes Tauwerk, das die Harpunenspitze mit der Walfischleine verbindet.
- 76 »Journal Baron Kragh Juel Wind«, Donnerstag, 25.4.1776, S. 6. Deutlich wird hier nebenbei, welchen Vorbildcharakter holländische Walfänger offensichtlich genossen.

- 77 Ebd., Dienstag, 20.4.1776, S. 8.
- 78 Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 406 schätzt, daß um die Mitte des 18. Jahrhunderts ein vollausgerüstetes Schiff 40 000 Reichstaler kostete; vgl. Posselt (wie Anm. 42), S. 14. Lindemann berichtet für Anfang des 18. Jhdts. von ca. 35 000 Gulden; vgl. Lindemann, Moritz: Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620-1868. In: Ergänzungsheft 26 (1868) zu Petermanns Geographische Mitteilungen, Gotha 1869, S. 1-118, hier S. 20, Anm. 1. Bei diesen und anderen Angaben ist von großen Preisunterschieden je nach Schiffstyp etc. zuzugehen.
- 79 Vgl. Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1937, S. 127f.
- 80 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 60.
- 81 Posselt (wie Anm. 42), S. 51. Auch hierbei handelt es sich um einen Zusatz des Herausgebers des Aufsatzes A. Niemann. Vgl. auch Oesau (wie Anm. 78), S. 69f.
- 82 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 61. – Auch de Jong zitiert zeitgenössische Berichte aus Dänemark, die die schlechte Qualität der nordfriesischen Harpunen für die mangelhaften Fangergebnisse verantwortlich machten; vgl. de Jong (wie Anm. 29), S. 131. – Falk (wie Anm. 27), S. 37 bemerkt zwar, daß die Föhler Schmiede die besten Harpunen lieferten, bleibt jedoch einen Nachweis schuldig.
- 83 »Journal Kongensgave«, Sonntag, 10.7.1785, S. 81. Unterstreichung im Original.
- 84 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 155. – Für die Hamburger Grönlandfahrer hatte die sogenannte »Rote Tonne« in der Elbmündung die gleiche Funktion; vgl. Voigt (wie Anm. 6), S. 60.
- 85 Vgl. z.B. »Journal Friderichshaab«, Sonntag, 17.4.1785, S. 27. Auch bei diesen Vermerken handelt es sich um nach der Reise angebrachte Marginalien. Das Ende der bezahlten Reisezeit wurde in den Journalen mit einem »#« markiert.
- 86 Vgl. ebd., Dienstag, 19.4.1785, S. 28.
- 87 Vgl. »Journal Kongensgave«, Dienstag, 26.4.1785, S. 51.
- 88 Vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 163. – 1634 hatte sich eine Anzahl von Mathematikern und Geographen auf die Festlegung des Nullmeridians auf den Westrand der kanarischen Insel Hierro (Ferro) verständigt (ca. 18° westlich Greenwich Länge); vgl. Peschel, Oskar: Geschichte der Erdkunde bis A. v. Humboldt und Karl Ritter. München 1865, S. 380. Dieser Nullmeridian behielt bis zum 19. Jahrhundert seine internationale Vormachtstellung. Im folgenden ist darauf zu achten, daß die Positionsangaben in den Journalen auf Grundlage eines zeitgenössischen Nullmeridians übernommen wurden.
- 89 »Journal Baron Krag Juell Wind«, Mittwoch, 24.4.1776, S. 6.
- 90 »Journal Friderichshaab«, Sonntag, 9.5.1784, S. 4.
- 91 Ebd., Mittwoch, 26.5.1784, S. 6.
- 92 Vgl. Leinenga, Jurjen R.: Arctische wavisvangst in de achttiende eeuw. De betekenis vaan Straat Davis als vangstgebied. Amsterdam 1995, S. 16. – Vgl. auch Posselt (wie Anm. 42), S. 10: Die Engländer können *aus ihren selten zuzufrierenden Hafen früher auslaufen [...], als aus den nördlichen Hafen möglich ist: den besten Fang haben sie also gemacht – ebe die Holländer und Hamburger ankommen [...]*. Inwieweit eine noch spätere Ankunft der Schiffe aus Kopenhagen in den Fanggebieten die Regel war, ist nicht leicht zu bestimmen. Hierfür müßte einerseits eine weitaus größere Anzahl von Journalen des KGH ausgewertet werden, als es in diesem Rahmen möglich ist. Andererseits müßten auch vergleichbare Daten für die verschiedenen anderen Ausfahrthäfen ermittelt werden.
- 93 »Journal Friderichshaab«, 1.5.1784, S. 30. Zu diesem Zeitpunkt war das Schiff bereits 14 Tage auf See und befand sich auf einer Höhe von 58°10' nördlicher Breite, unweit der schottischen Nordostküste.
- 94 Vgl. Sanger, CW.: Environmental factors affecting 17th-19th century whaling in the Greenland Sea. In: Polar record 27, 1991, S. 77-86, hier S. 79f.
- 95 »Journal Kongensgave«, Freitag, 10.6.1785, S. 68. Damit sind die Fanggründe nordwestlich von Spitzbergen gemeint.
- 96 Vgl. Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 437.
- 97 »Journal Friderichshaab«, 26.6.1784, S. 13.
- 98 Ebd., Sonntag, 29.5.1785, S. 35.
- 99 Ebd., Sonnabend, 11.6.1785, S. 38.
- 100 Sanger (wie Anm. 93), S. 85.
- 101 »Journal Baron Krag Juell Wind«, Donnerstag, 25.7.1776, S. 25. Unterstreichung im Original.
- 102 Vgl. ebd., S. 26.
- 103 Die FRIDERICHSHAAB trat 1784 und 1785 am 23.7. bzw. am 25.7. die Rückreise an; vgl. »Journal Friderichshaab«, S. 18 und 49.
- 104 Ebd., Donnerstag, 4.8.1784, S. 51. Dabei handelte es sich wahrscheinlich um die Halbinsel Stadtland.
- 105 Vgl. »Journal Disco«, Sonnabend/Sonntag, 1./2.3.1783, S. 1.
- 106 Ebd., Donnerstag, 14.3.1783, S. 3. – Leinenga führt die Fahrtroute entlang der Küsten auf die Überlegung zurück, gegebenenfalls den Proviant zu ergänzen; vgl. Leinenga (wie Anm. 91), S. 16.

- 107 Vgl. »Journal Disco«, Freitag, 28.3.1783, S. 5; Sonnabend, 29.3.1783, S. 6; Sonntag, 20.4.1783, S. 11.
- 108 Vgl. ebd., Montag, 28.4.1783, S. 12. – Nach Leinenga (wie Anm. 91), S. 16 dauerte eine Reise üblicherweise bis zu sechs Wochen.
- 109 Aus dem »Journal Disco«, Montag, 26.5.1783, S. 17 geht hervor, daß sich an einem Tag 15 Walfangschiffe in der Bucht aufhielten. Das war mehr als die Hälfte aller 27 Schiffe, die in diesem Jahr in der Davisstraße auf Walfang gingen; vgl. Leinenga (wie Anm. 91), Beilage IX, S. 202.
- 110 Vgl. Leinenga (wie Anm. 91), S. 17.
- 111 Vgl. »Journal Disco«, Donnerstag, 19.6.1783, S. 22. Mit »Haafen« ist Godhavn auf Disko gemeint.
- 112 Ebd., Dienstag, 8.7.1783, S. 25.
- 113 Ebd., Freitag, 5.9.1783, S. 35.
- 114 Vgl. Gad, Finn: The History of Greenland, Bd. II. London 1973, S. 381f. – Von dieser Verordnung wurde den Schiffen des KGH jeweils ein gedrucktes Exemplar mit an Bord gegeben, wie aus der Instruktion für den Skipper Claus Pieterz hervorgeht; vgl. Instruktion Godhavn, Artikel 4.
- 115 Ebd.
- 116 Vgl. »Journal Geheyme Raad Schack Rathlow«, Freitag, 8.9.1780, S. 1.
- 117 Durch solche Verzögerungen konnte es geschehen, daß die Schiffe wegen des Eises die Diskobucht nicht mehr erreichten und weiter südlich überwintern mußten, wie beispielsweise das Schiff NEPISENE im Winter 1781/82; vgl. Riewerts/Roeloffs (wie Anm. 19), S. 168.
- 118 Boy Cornelisz wählte im Dezember 1780 »Cron Printzen Eyland« als Winterlager; vgl. »Journal Geheyme Raad Schack Ratlow«, Freitag, 1.12.1780, S. 26.
- 119 Vgl. ebd., Sonntag, 17.6., bis Dienstag, 3.7.1781, S. 65–68.
- 120 Vgl. ebd., Dienstag, 14.8.1781, S. 80.
- 121 »Journal Baron Kragh Juel Wind«, Mittwoch, 8.5.1776, S. 10.
- 122 Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 57.
- 123 »Journal Kongensgave«, Mittwoch, 12.6.1785, S. 69.
- 124 Ebd., Sonntag, 20.6.1785, S. 73.
- 125 Vgl. de Jong (wie Anm. 29), S. 129.
- 126 »Journal Kongensgave«, Donnerstag, 23.6.1785, S. 75. Unterstreichung im Original. – Innerhalb von vier Tagen war dies der vierte gefangene Wal.
- 127 »Journal Baron Krag Juel Wind«, Mittwoch, 10.7.1776, S. 21.
- 128 Vgl. Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 423–431, der eine sehr detaillierte Beschreibung des Flensens liefert.
- 129 Auch dieser Vorgang wird von Zorgdrager in allen Einzelheiten beschrieben; vgl. ebd., S. 431–436.
- 130 »Journal Kongensgave«, Mittwoch, 29.6.1785, S. 78.
- 131 Ebd., Donnerstag, 30.6.1785, S. 78. – Mit »unterhände habende arbeit« wird das Verstauen der Fässer unter Deck gemeint sein.
- 132 Vgl. Zorgdrager (wie Anm. 29), S. 430.
- 133 »Journal Kongensgave«, Montag, 6.6.1785, S. 67.
- 134 Ebd., Donnerstag, 16.6.1785, S. 71.
- 135 Vgl. zu den Einzelheiten der Mackerschaft das »Journal Baron Krag Juel Wind«, Sonnabend, 1.6.1776, S. 14.
- 136 »Journal Geheyme Raad Schack Rathlow«, Montag, 11.9.1780, S.1.

Föhr and the whaling industry: The economic and social history of a North Frisian island in early modern times – Part 2

Summary

Ships' journals provide insight into whaling procedures and thus into the working conditions encountered by the natives of Föhr within the context of their employment on whaling ships. One aspect on which ships' journals shed light is the effect of the incentive wage system on the decision-making processes on board. The opportunity of taking over a share of the entrepreneurial risk led to the share-holding sailors' financial interests being reflected in their participation in decisions concerning whale-hunting. They had a say, for example, in whether or not an expedition was called off, and in decisions concerning the conclusion of profit/risk-sharing agreements with other ships.

It can thus be established that whaling provided the seamen of Föhr with a wide range of opportunities for contributing their knowledge to the attainment of good catch results not only as commanders but also as officers, and for sharing the profits thus gained. Success was not guaranteed, however, and even those bearing the rank of officer could not count on a secure income, to say nothing of a retirement free of financial worries. Despite the high proceeds which could be earned by successful whaling expeditions, the island society profited from the industry only indirectly by way of wages and bonuses, since ownership of whaling vessels and within the context of the outfitting trade played only a minor role.

For the seamen of Föhr, participation in arctic whaling meant life as seasonal migrant workers who left the island in large numbers in the springtime, not to return until late summer or autumn. While their transportation to and from the departure ports was relatively inexpensive, it involved the great danger of being shipwrecked.

In the nineteenth century, the number of whaling vessels outfitted at those departure ports that were of importance to the inhabitants of Föhr diminished substantially. As a result, the significance of the whaling industry of Föhr dwindled and eventually died out entirely.

La pêche à la baleine sur l'île de Föhr. Contribution à l'histoire économique et sociale d'une île de la Frise septentrionale au début des Temps modernes – deuxième partie

Résumé

Les journaux de bord permettent un aperçu sur le déroulement de la pêche à la baleine, et par-là même sur les conditions de travail auxquelles se trouvaient confrontés les marins de Föhr lors de leurs activités. Il en ressort par exemple de plus amples précisions sur le système de la solde basée sur la motivation, qui influençait la prise de décisions à bord. Grâce à une participation aux risques de l'entreprise, les intérêts financiers des marins – pour ainsi dire actionnaires –, se répercutaient dans leur droit d'intervention au cours de la pêche à la baleine. Ils contribuaient par exemple à décider si un voyage devait être interrompu ou non. De leur vote dépendait

aussi un éventuel arrangement avec d'autres navires, ce qui signifiait que le profit, tout comme les risques, devaient être partagés.

On peut ainsi constater que la pêche à la baleine offrait aux marins de Föhr de vastes possibilités pour mettre en pratique leurs connaissances concernant de bonnes prises, non seulement en tant que commandants, mais aussi en tant qu'officiers, et de participer aux gains selon leurs succès. La réussite n'était cependant pas garantie, et même une position d'officier ne signifiait pas forcément un salaire assuré, ni même une retraite décente. Malgré les bons résultats que pouvaient receler une pêche réussie, la société insulaire ne profitait qu'indirectement des salaires et des primes provenant de cette source de revenus, car les propriétaires de navires et les entreprises d'équipements du cru ne jouaient pour ainsi dire aucun rôle, ou alors seulement minime, dans cette industrie.

Pour les marins de Föhr, la participation à la pêche à la baleine en région arctique signifiait qu'ils se transformaient en saisonniers voués à la migration, quittant l'île en grand nombre au printemps, pour n'y revenir qu'à la fin de l'été ou en automne. Le transfert jusqu'aux ports de départ, à côté des frais supplémentaires peu élevés qu'il occasionnait, pouvait déjà lui-même se révéler dangereux en leur faisant faire naufrage.

Au 19^{ème} siècle, dans les ports importants pour les marins de Föhr, seule une poignée insignifiante de baleiniers fut armée, tant et si bien que la pêche à la baleine perdit de son importance pour l'île, avant de finir par ne plus remplir aucune fonction.