

# Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

Lübeck / Verlag H. G. Rahtgens / 1940

Band XXX

Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert

Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert. Von Archivar  
Dr. A. von Brandt . . . . . 172

Das 17. Jahrhundert ist in der Geschichte der deutschen Seeschifffahrt ein Zeitalter der Bewegung und des Überganges. Der Verlust altüberkommener Monopole auf bestimmten Verkehrsrichtungen, die wachsende Konkurrenz durch die Schifffahrt der erstarkenden Staaten, die Unsicherheit infolge der großen Seekriege und der Übergriffe der Seemächte — diese Umstände alle hatten insgesamt große Einbußen in Handel und Reederei zur Folge, mussten darum auch dazu herausfordern, neue Wege zu suchen und zu betreten, die geeignet waren, das Verlorene mindestens zu ersetzen. Insgesamt waren die Versuche auf neuen Wegen keineswegs immer von Anfang an oder auch auf die Dauer gewinnbringend. Überall wollte man sich gegen die inzwischen stärkeren Nebenbuhler aus Westeuropa durchzusetzen. Das unter diesen doch recht schwierigen und beengten Umständen die deutsche Schifffahrt mehr als nur vorübergehende Erfolge zu verzeichnen hatte, beweist wie gut die Kaufleute damals waren.

Spanien-, Mittelmeer- und Frankreich fahrt, der Walfang in den grönländischen Gewässern, schließlich auch die neue Seeverbindung mit Russland über Archangelsk waren die aussichtsreichsten und erfolgreichsten Seereisen.

Aber man blieb bei dieser Ausdehnung in den europäischen Gewässern nicht stehen, ganz in der gleichen Zeit, etwa seit dem Ende des 16. Jahrhunderts begegnen auch die ersten Zeugnisse über transatlantische Fahrten.

Es versteht sich von selbst, dass sich hier die Schwierigkeiten vervielfachten, abgesehen von den Gefahren auf Schifffahrtstechnischem Gebiet bedeutete ja jede Fahrt über das Weltmeer den Einbruch in das der Welt völlig verschlossene Gebiet des spanisch-portugiesischen Kolonialsystems. So wird jedenfalls diese kurze frühe Epoche deutscher Amerika- und Indienfahrt im wesentlichen nicht

nur durch eigene Initiative, sondern auf dem Umwege über Spanien-Portugal ermöglicht worden sein. Es ist wohlbekannt, dass Spanien mit dem Verfall eigener Unternehmungslust und mittel bereits damals häufig Schwierigkeiten hatte, die Schiffsräume zur Aufrechterhaltung seiner Kolonialverbindungen selbst zu stellen. Es half sich durch mehr oder minder erzwungene Charterung fremder aber auch deutscher Schiffe und Seeleute. Das die Deutschen dabei Mittel und Wege fanden, auch die eigenen Handelsinteressen zu berücksichtigen geht aus den von Baasch veröffentlichten spärlichen Angaben über Schiffsankünfte aus Brasilien, Ost- und Westindien in Hamburg hervor. So ungünstig im Vergleich zu Hamburg, Bremen und Emden auch Lübeck zu derlei Unternehmungen gelegen war, so gibt es doch kein Zweifel, dass auch gewisse Kreise Lübecker Schiffer, Reeder und Kaufleute, denen es keineswegs an Unternehmungslust fehlte, sich auf diesem Gebiet versucht zu haben. Die Nachrichten darüber sind sehr dürftig, wie ihre Erhaltung ja auch rein vom Zufall abhängig ist wie sehr zufällig zeigt der Umstand, dass Lübecker Brasilienreise noch zu einer Zeit begegnen, wo die Fahrt in Hamburg scheinbar schon lange wieder aufgegeben war. Wenn wir auch aus der heutigen Kenntnis der Entwicklung urteilen dürfen, dass diesen Versuchen namentlich von Lübeck aus kein Dauererfolg beschieden sein konnte, so steht doch ebenso sicher fest, dass wir keineswegs einen Überblick über den Umfang dieser ersten kurzen Epoche einer deutschen Überseefahrt haben. Die erhaltenen Nachrichten beschränken sich, was Lübeck angeht, auf Ausnahmefälle Prozessakten und dergleichen, die ja immer einen ungewöhnlichen Verlauf des Unternehmens voraussetzen.

Zunächst darf man für Lübeck gleich drei Brasilienfahrer aus der Frühzeit dieses Verkehrs in Anspruch nehmen, die Baasch zum Jahre 1602 für Hamburg verzeichnet. Es handelt sich um die drei Lübeckschen Schiffer Hans Balhorn, Nikolaus Holste und Diedrich Meinsen, mit den Schiffen „Der halbe Mond“, „Die blaue Taube“ und „Der goldene Anker“, die im Jahre 1602 von Brasilien kommend in Hamburg einliefen. Um Fahrt und Fracht entspann sich ein Prozess, der noch im Jahre 1638 nicht beendet war. Der ganze Vorgang ist offenbar typisch für die Art, wie derlei Fahrten zustande kamen. Die drei Schiffer waren nach ihrer Aussage von den spanisch-portugiesischen Behörden in Lissabon gezwungen worden, einen Transport Soldaten nach Pernambuco zu bringen. Von dort sollten sie für Lissaboner Staatliche Rechnung mit Zucker und Brasilholz zurückkehren. Ein in Lissabon lebender Deutscher, Jan Moller hatte sich in Gemeinschaft mit dem Portugiesen Joao Nunez für die Rückkehr der drei Schiffe nach Lissabon verbürgt, seinerseits aber den Schiffen als Sicherheit für ihre Rückkehr die in seinen Händen befindlichen Schiffspapiere vorenthalten. Trotzdem waren die Lübecker nicht wieder nach Lissabon gekommen, sondern unter dem Vorgeben, dass die Lissaboner Reede von Engländern blockiert sei, nach Hamburg gefahren.

Indessen erreichte Moller dort beim Rat, dass zur Sicherung seiner Kautionsansprüche in Höhe von 11 479 Mark lübisch das eingebrachte Brasilgut mit Arrest belegt wurde. Eine endgültige Erledigung dieses Streites zwischen Moller und den Lübecker Reedern der drei Schiffe ist aus den Akten nicht festzustellen, er ging zunächst aus Hamburg an das Lübecker Niedergericht über und endete schließlich am Reichskammergericht.

Derartige Charterungen oder besser Pressungen fremder Schiffe für die Zwecke der spanischen Kolonialfahrt sind offenbar ganz häufig gewesen, so geht aus einer Nachricht von 1639 hervor, dass damals im Laufe eines Monats nicht weniger als neun lübeckische Schiffe in spanischen Dienst gepresst worden

waren. Ihre Bestimmung ist in diesem Falle nicht näher angegeben, dass es sich indessen auch diesmal um Fahrten in die Kolonien handelte ist mehr als wahrscheinlich. In Hamburg ist Brasilfahrt nach 1602 nicht mehr nachweisbar, dagegen begegnen außer den eben genannten neun spanischen Charterungen im gleichen Jahrzehnt noch zwei weitere Lübecker Schiffe auf der Brasilienreise. Im Juni des Jahres 1632 strandete auf der Rückreise von Brasilien im englischen Kanal das Schiff „Engel Gabriel“, Schiffer Albrecht Grohtefedder, wobei ein Teil der Besatzung ums Leben kam.

Drei Jahre später, 1635, nahmen Schiffe der holländischen Westindischen Kompanie in offener See das Lübecker Schiff „Herkules“, Schiffer Claus Bohnhoff, und brachten es nach Pernambuco ein, wo die von portugiesischen Befrachtern herrührende Ladung beschlagnahmt wurde. Zweifellos hatte das Schiff Bannware zur Unterstützung der noch in portugiesischem Besitz befindlichen Niederlassungen in Brasilien an Bord.

Man hat in Spanien gewiss nur notgedrungen von diesem Mittel der Charterung fremder Schiffe Gebrauch gemacht, zeigte man doch damit selbst möglichen Wettbewerbern den Weg in das verschlossene Paradies des Kolonialgebietes. Wenn irgend möglich, zog man es vor, die Schiffe zu kaufen und mit spanischer Besatzung zu versehen, so hat der Lübecker Thomas Fredenhagen zwei seiner anerkannt guten Schiffe um 1670 an Spanien für die Westindienfahrt verkauft. Oder man versuchte wenigstens die Zahl der deutschen Seeleute auf den gecharterten Schiffen möglichst zu beschränken. Im Jahre 1657 musste der in Cadix für eine Westindienreise verpflichtete Lübecker Schiffer Hans Kock seine deutsche Besatzung bis auf acht Mann entlassen und durch Spanier ersetzen, angeblich entsprechend den Vorschriften eines Spanischen Gesetzes.

Es ist hier schließlich nach einer lübeckischen Überseereise zu bedenken, die nicht nur wegen der Bestimmung des Schiffes, sondern auch wegen der Vorgänge auf der Fahrt bemerkenswert ist obwohl die Quellen leider die Ereignisse teilweise nur andeutungsweise schildern. Das lübeckische Schiff „Der Engel“, Schiffer Rens Flor, hat im Jahre 1657 eine Reise zum Zweck des Sklavenhandels unternommen, und zwar offenbar — das unterscheidet dieses Unternehmen sehr beträchtlich von den bisher geschilderten nicht von Spanien aus, sondern unmittelbar im Auftrage von sechs Lübecker Reedern und Befrachtern: Matthäus Rodde, Michael Wessel, Berend Frese, Johann Cruse, Hugo Lente und Thomas Plönnies. Alle sechs waren kapitalkräftige, im Spanienhandel tätige Kaufleute. Das von ihnen ausgerüstete Schiff war begleitet von der Jacht „Adler“, die man benutzen wollte, um in die Flussläufe der afrikanischen Küste einlaufen zu können. Auf der Reise haben sich allerlei merkwürdige Vorkommnisse abgespielt.

Zunächst war schon in der Nähe der afrikanischen Küste die Begleityacht im Sturm zerschlagen worden. Auf der Suche nach ihr war das Schiff offenbar einer holländischen Sklavenfangexpedition über den Weg gelaufen und von den Holländern angehalten und untersucht worden. Dabei war von den Holländern zwar Schiff und Gut für frei erklärt worden. Aber sie hatten den „Kaufmann“ des Schiffes, Tilman Wilkens und einen der Steuerleute, Adrian van Lewen, festgenommen und vom Schiff geholt, weil beide Niederländer von Geburt und früher im Dienst der niederländisch-westindischen „Kompanie“ gewesen waren als solche hätten sich beide nicht auf einem fremden Schiff an der Sklavenküste sehen lassen dürfen. Der Vorfall wirft ein bezeichnendes Licht auf die Verhältnisse an der afrikanischen Westküste in jenen Jahren um die Mitte des 17. Jahrhunderts. Vom Standpunkt der „rechtmäßigen“ Herren beider atlantischen Kolonialküsten, der Spanier, waren auch die Niederländer völlig

unbefugt sich in den Sklavenhandel einzumengen. Aber der Handel lag brach, seit nach dem portugiesischen Aufstand von 1640 die Spanische Regierung den bisherigen portugiesischen Inhabern den Affiento (Generalkontrakt) über den Sklavenhandel nicht erneuert hatte. Nutznießer dieses Zustandes wurden Sklavenschmuggler aus aller Herren Länder, deren blühendem Geschäft kaum allzu viel Schwierigkeiten gemacht worden sein dürften, da man ja in Westindien die Sklaven dringend brauchte. An der Spitze lagen natürlich auch hier die Holländer wie sicher und überlegen sie sich fühlten und fühlen durften, zeigt das Verfahren gegen ihre beiden Landsleute an Bord des „Engel“, für das eine rechtliche Grundlage schwer nachweisbar wäre. Aber es beteiligten sich doch auch andere Fremdlinge, wie ja selbst unsere Lübecker, und wie auch zufällig aus dem selben Jahre 1657 ein Kontrakt bekannt ist, durch den sich die Schwedisch-Afrikanische Kompanie zur Lieferung einer Sklavenladung nach Curacao verpflichtete. Es ist die Zeit, in der auch bald die dänischen, brandenburgischen, kurländischen und anderen Niederlassungen an der Afrikaküste entstehen sollten.

Nachdem das lübeckische Schiff in Frieden von den Holländern hatte scheiden dürfen, wählte die Besatzung den Obersteuermann Cort Evertsen zum Kaufmann (an Stelle des eigentlich für diesen Posten vorgesehenen „Unterkaufmannes“ Johan Brodersen).

Offenbar hat dann unter Evertsens Leitung — er war schon früher in Afrika gewesen — das Schiff an der Sklavenküste gute Geschäfte gemacht. Wir hören auch, dass Evertsen auf eigene Rechnung beträchtliche Mengen Barrengold und vierzig Elefantenzähne eingehandelt hat. Das der Sklavenhandel ergebnisreich war, bezeugt eine spätere gerichtliche Aussage des Schiffsbarbiere und Wundarztes, wonach er 430 Menschen, Sklaven und „Volk“ zu versorgen hatte, was einerseits auf eine beträchtliche Größe des Schiffes schließen lässt, andererseits aber auch einiges Licht auf die Methode im Verladen der unglücklichen Fracht wirft.

Leider erfahren wir nicht, wie groß die Besatzung allein war.

Nach diesen Erfolgen traten jedoch bald neue Zwischenfälle ein. Evertsen, der anscheinend den Erfordernissen seines seemännischen Postens nicht gewachsen war, stürzte sich eines Nachts in einem Anfall von geistiger Umnachtung über Bord, nachdem er das Schiff vorher auf einen Kurs gebracht hatte, der jedenfalls nicht zu dem vorgesehenen Zwischenhafen, den Kanarischen Inseln führte. Auch der letzte nun noch übrige Steuermann, Hinrich Richter, fand nicht mehr den Weg nach den Kanaren. Man befand sich damals anscheinend schon mitten im Atlantik, und so glückte es immerhin, den „Engel“ nach Martinique zu bringen, wo man die Sklavenladung absetzte. Dort wurde auch, da Richter seinen Steuermannskünsten auf so großer Fahrt nicht recht trauen mochte, ein neuer Steuermann angeheuert, der dann die abenteuerliche Fahrt richtig zu Ende führte. — Durch die Akten des Seegerichtsprozesses, der teils von den Reedern und Befrachtern gegen die Offiziere des Schiffes wegen Pflicht- und Auftragsverletzung, teils von Angehörigen der Besatzung in Widerklage um nicht ausgezahlte Heuer-Rückstände angestrengt worden ist, sind diese Vorgänge überliefert worden. Sie geben nicht nur einen Einblick in die Mühen und Gefahren, mit denen bei einer solchen Reise damals zu rechnen war. Sie sind zugleich auch eines der frühesten Zeugnisse für deutsche Afrikafahrt, vielleicht überhaupt das erste, wenn man von den spärlichen Nachrichten über die Glückstädter Guianafahrten absieht, die ein Jahrzehnt früher aber doch unter dänischer Flagge erstmalig stattfanden. Ganz gewiss war auch unser Lübecker Unternehmen nicht völlig

vereinzelt im hansestädtischen Bereich, der vermutlich holländische Pläne machte, der im Jahre 1658 dem Großen Kurfürsten ein Projekt zur Stärkung der deutschen Seemacht vortrug, wonach Glückstadt der Haupthafen und der Kurfürst Reichsadmiral werden sollte, entrüstet sich in diesem Consilium Maritimum sehr über eigenmächtige „Reichspiraten“, denen er vor kurzem an der afrikanischen Küste begegnet sei. Er nennt unter diesen gesetzlosen deutschen „Barbarien“ Fahrern Bremer und Hamburger und einen Lübecker, der „in seiner Bosheit perfitierden blieb“ und sich von den begegnenden Holländern nicht zum Abbruch seines Treibens verleiten lies. Zeit und Umstände deuten darauf, dass dieser Lübecker unser „Engel“ gewesen ist. Die wenigen Einzelheiten, die sich über derartige überseeische Fahrten zu tage fördern liessen, lehren doch jedenfalls das eine, dass selbst in einer Ostseestadt, wie Lübeck die Lust nicht fehlte an dem damals so mächtig aufblühenden Kolonialhandel Anteil zu suchen. So wie die Dinge lagen, mussten derartige Versuche seltene Ausnahmefälle bleiben. Denn schon war die Kapitalkraft der Stadt zu gering geworden um überhaupt nennenswerte Mittel an selbständige Unternehmen dieser Art wenden zu können. Im allgemeinen blieb es auch für Lübeck bei jener weit undankbareren Rolle, die ja überhaupt ganz Deutschland bei der kolonialen Erschließung der Welt zu spielen hatte als Quelle für einen Strom von Auswanderern, Seeleuten und Soldaten zu sein. Ein glückhaftes Schicksal fanden diese Menschen selten, deswegen schon weil sie kaum anderes Kapital als die eigene Arbeitskraft mitbrachten. Die allermeisten von ihnen sind als Soldaten dem tropischen Klima oder den Kolonialkämpfen früh zum Opfer gefallen. Man hat darauf hingewiesen, dass in Holländisch-Ostindien besonders viele Söhne der beiden Reichsstädte Lübeck und Nürnberg als abenteuernde Seeleute nachweisbar sind. Gewiss ist das nicht ohne Zusammenhang mit den schwerwiegenden Veränderungen im wirtschaftlichen Leben, dass sich besonders verschlechtert hatte.

Keine Kolonie hatte im 17. Jahrhundert eine solche Anziehungskraft wie Ostindien. Hier finden sich auch die Namen von Lübeckern am zahlreichsten. Ein kleines, aber sehr eindringliches Beispiel schon aus dem Anfang des Jahrhunderts ist veröffentlicht worden. Als 1611 auf einem holländischen Schiff in den ostindischen Gewässern eine Kanone beim Abfeuern zersprang, wurden neun Mann getötet oder verletzt, und zwar zwei Lübecker, zwei Danziger, je einer aus Hamburg und Emden, drei aus Amsterdam. Der Protokollband über vor dem Lübecker Rat erteilte Vollmachten in Nachlass und Prozesssachen überliefert aus dem halben Jahrhundert von 1639 bis 1690 die Namen von 47 Lübeckern, die entweder als Seeleute auf der Reise von oder nach Ostindien oder als Soldaten, Konstabler und Bootsmänner, in den Hospitälern von Malakka, Colombo, Batavia gestorben sind. Gelegentlich begegnet auch einer, der als Bootsmann auf einem englischen Ostindienfahrer fuhr. Die meisten hatten wohl gar nicht die Absicht, dauernd in Übersee zu bleiben; sie suchten hohe Heuer und Sold und hofften auf Heimkehr in späteren Fahrten, wie es wirklich auch manchen gelungen ist. Nur wenige wurden sesshaft, brachten es zu Heirat und eigenem Heim, wie jene drei Lübecker, über deren Heiraten in Ceylon in den Jahren 1686, 1688, 1691 zufällig Nachrichten erhalten sind, oder wie der Lübecker Hans Silverberg, der 1695 in der Kapkolonie eine Farm „Lübeck“ besaß. An das Kap scheinen sonst die Lübecker erst später gekommen zu sein: aus dem 17. Jahrhundert sind nur vier Namen überliefert, weitere neunzehn aus dem 18. Jahrhundert.

Alle diese Zahlen geben keinen Anhalt zur Schätzung des Umfanges dieser Lübecker Übersee-Auswanderung.

Die 47 Namen der Ostindienfahrer z. B. beziehen sich ja nur auf solche, die in der Kolonie oder auf der Reise gestorben sind. Mancher ist auch nach einigen Jahren weitgereist zurück gekehrt. Als im Jahre 1682 in einer Nachlasssache nach dem Verbleib des Lübecker Schiffers Hans Suer geforscht wurde, fanden sich in Lübeck nicht weniger als drei Zeugen, die Suer in den letzten Jahren in Ostindien getroffen hatten. Der Bürger Joachim Raseburg hatte ihn vor vielen Jahren in Bantha in Ostindien gesprochen, der Goldschmied Hermann Jeger war Suer 1681 in Batavia begegnet und der in Lübeck weilende schwedische Student Isaak Samuelsson hatte im Jahre 1680 Hermann Suer als Führer einer Schaluppe mit Reis in Amboina kennen gelernt.

Eine eingehende Nachsuche wird in den Lübecker Akten vermutlich noch manchen Namen von Ostindienfahrern und anderen Kolonialabenteurern ausfindig machen können. Sie alle, ob sie in Lübecker oder in fremden Diensten fuhren, bezeugen das der Ruf und die Losung selbst an der Küste der Ostsee noch eine gewisse Abenteuerlust fand.

A. von Brandt