



Thomas Begerow

## Mit Vegesacker Kapitänen in die Welt

### Zu den Folgen der Auswanderungswellen auf die sozialgeschichtliche Entwicklung der bremischen Hafenstädte im 19. Jahrhundert<sup>1</sup>

Im Frühling 1796 ließen sich in der Kirche zu Blumenthal an der Unterweser fünf Paare<sup>2</sup> aus der Grafschaft Wittgenstein-Berleburg<sup>3</sup> trauen. Sie gaben an, daß sie im Begriff wären, sich mit Kapitän Carsten Huesmann (1742-1804) aus Vegesack auf der Bremer Brigantine „Batavia“ nach Nordamerika einzuschiffen. Dieser Eintrag im Kirchenbuch dürfte der erste Hinweis auf eine Beteiligung Vegesacker Kapitäne an der frühen Auswandererfahrt über Bremen sein. Auf Bremer Schiffen transportierte man um 1800 neben Handelsgütern immer häufiger auch Passagiere, wenngleich noch in überschaubaren Dimensionen und ohne Reglementierung oder gar Registrierung.

Vor dem Hintergrund des prosperierenden Seehandels der neutralen und freien Stadt Bremen hatte sich im späten 18. Jahrhundert an der Unterweser im Gebiet des heutigen Stadtteils Bremen-Nord ein selbstbewußter und homogener Schifferstand gebildet. Man ließ sich vor allem in der Nähe des bereits 1621 eröffneten Vegesacker Hafens nieder, der zu Bremen gehörte. Hervorgegangen war dieser Schifferstand aus der seit Jahrhunderten betriebenen bäuerlichen Kahnschiffahrt. Aufgrund der stetig fortschreitenden Versandung der Weser war das Leichtern der stadtbremischen Seeschiffe durch Kähne notwendig geworden. Im beladenen Zustand konnten die Seeschiffe gerade noch die oldenburgischen Flußhäfen Brake oder Großensiel (Nordenham) erreichen. Die Handelsgüter wurden daher auf Kähnen flußaufwärts in die Stadt gebracht. Auf gleichem Weg transportierte man die Ladung und später auch Passagiere flußabwärts zu den Schiffen. Mit der Expansion der Seeschiffahrt und einem Mehrbedarf an Schiffsraum übernahmen die Kahnschiffer auch Küstenfahrten für Bremer Kaufleute. Aus einer Nebentätigkeit entwickelte sich so ein Haupterwerbszweig.

Erst nach der französischen Okkupation konnte die bremische Seeschiffahrt zur bis dahin ungekannten Größe erblühen. Durch eine umsichtige Handelspolitik und den Erlaß staatlicher Schutzgesetze für Auswanderer gelang es Bremen seit den 1830er Jahren, seine Stellung als wichtigster deutscher Emigrationshafen auszubauen und

<sup>1</sup> Der Vortrag greift ein Thema auf, das der Verfasser bereits an anderer Stelle vorgestellt hat und nun durch den besonderen Blick auf die Auswanderung erweitert wurde. Vgl. Thomas Begerow: Vegesack als „Rekrutierungsmagnet“ für bremische Schiffskapitäne, in: 75 Jahre Familienforschung in Bremen. Festschrift der „Maus“, Gesellschaft für Familienforschung e.V., Claustal-Zellerfeld 1999, S. 131-147.

<sup>2</sup> Ev. ref. Kirchengemeinde (Bremen-) Blumenthal: Heiraten, Jg. 1796, S. 72, [28. April] Nr. 19: Johann Georg Spies ein Ackersmann aus Wundertshausen mit Anna Lisa Frapp von der Langen Wies; Nr. 20: Jost Heinrich Zote [= Zode] ein Schmied aus Arfeld mit Marie Luise Althausen aus Richstein; [1. Mai] Nr. 22: Johann Friedrich Müller ein Tuchmacher aus Homrighausen mit Anna Lisabeth Kempnern aus Dozlar; Nr. 23: Johann Heinrich Müller ein Tuchmacher aus Homrighausen mit Catharina Hoepnerin aus Hannenberg; Nr. 24: Johann Kraft Achnerbach [= Afflerbach] ein Zimmermann aus Arfeld mit Anna Lisa Webern aus Bonacker (?).

<sup>3</sup> Die Auswanderung aus der strukturarmen Grafschaft Wittgenstein begann bereits im frühen 18. Jahrhundert und erreichte im Jahr 1796 mit ca. 550 Personen einen ersten Höhepunkt. Bremen war aufgrund seiner geographischen Lage damals noch nicht der bevorzugte Auswandererhafen sondern Le Havre. Vgl. Th.A. Bartolosch u.a. (Hrsg.): Siegerländer und Wittgensteiner in der Neuen Welt, Siegen 1999.

sich auch gegenüber Le Havre und Antwerpen zu behaupten. Bereits 1836 stellte der Personenverkehr neben dem Tabakgeschäft die ergiebigste Einnahmequelle der bremischen Kaufmannschaft dar.<sup>4</sup>

Die nun einsetzende Massenauswanderung nach Nordamerika über Bremen und der damit verbundene Boom des Seehandels bewirkte parallel eine verstärkte Nachfrage an Seeleuten. Vegesack sollte sich in dieser Zeit zum bevorzugten Wohnort für Schiffskapitäne und Steuerleute der Bremer Handelsflotte entwickeln. Gleichzeitig etablierten sich hier Schiffswerften und deren Zulieferindustrie. War der Kreis von Schifferfamilien im späten 18. Jahrhundert durch Berufsvererbung und geschlossene Heiratskreise noch relativ homogen, so öffnete er sich mit der prosperierenden Seeschifffahrt im 19. Jahrhundert. Zwischen 1825 und 1867 verdreifachte sich die bremische Handelsflotte von 99 auf 306 Seeschiffe, entsprechend entwickelte sich auch der Bedarf an Seeleuten. Die Söhne von Schiffern erhielten zwar die besseren beruflichen Zugangschancen, doch konnten sich nun auch Seeleute mit anderem familiären Hintergrund qualifizieren. Zunächst als Saisonkräfte der Seefahrt rekrutierten sie sich aus der Landbevölkerung der hannoverschen Nachbardörfer und dem oldenburgischen Stedingen. Aufgrund der langfristig guten Verdienstmöglichkeiten wandte man sich schließlich ganz dem Beruf des Seemanns zu. Von dieser Entwicklung profitierten auch die oldenburgischen Häfen Brake und Elsfleth, wenngleich in bescheidenem Rahmen.

Üblicherweise wohnten Schiffer und gewöhnliche Seeleute nebeneinander und innerhalb einer Region verstreut, wie an der mecklenburgischen Küste oder im Emsland. An der Weser aber führten die strengen Bürgerrechtsbestimmungen Bremens für Schiffer zu einer räumlichen Polarisierung der seefahrenden Bevölkerung. Kapitäne und Steuerleute, die ein Bremer Schiff führen wollten, mußten ihren Wohnort im Gebiet der freien Stadt Bremen haben und hier auch das Bürgerrecht besitzen. Nur so konnte in kriegerischen Zeiten die Neutralität der Bremer Flagge gewahrt bleiben. Der Ort Vegesack gehörte als Enklave im damaligen Kurfürstentum Hannover seit 1804 vollständig zum Bremer Staatsgebiet. Daher kam es hier zu einer ungewöhnlich starken Konzentration von Kapitänen, die zumeist aus der nahen Umgebung stammten, während die Seefahrer unterer Ränge in ihren Heimatdörfern wohnen blieben. Die zugezogenen Steuerleute und Kapitäne wurden nicht als Konkurrenten betrachtet, sondern vielmehr durch Einheirat in alteingessene Familien und deren soziale Strukturen assimiliert. Der kleine Hafenort bot den Kapitänen mit seinen günstigen Lebenshaltungskosten und leistungsstarken Schiffswerften und deren Zulieferindustrien die besten Voraussetzungen zum Knüpfen sozialer wie geschäftlicher Kontakte in der damals üblichen Partenreederei. Vegesack wurde daher dem 1827 gegründeten Bremerhaven oder der eigentlichen Stadt Bremen als Wohnort vorgezogen und entwickelte sich zum wirtschaftlichen Mittelpunkt der Region. Zeitweilig lebten rund die Hälfte aller bremischen Schiffskapitäne in Vegesack, das mit seinen etwa 4000 Einwohnern recht überschaubar blieb. Die Kapitäne bildeten die dominierende Oberschicht des Ortes. Identitätsstiftend wirkte der gemeinsame Aufbau einer kleinstädtischen Infrastruktur, von einer eigenen Kirchengemeinde bis hin zum Schul- und Armenwesen. Die Wirtschaft war in ihrer größten Blüte zur Mitte des 19. Jahrhunderts allein auf Schifffahrt, Schiffbau und Kleinhandel ausgerichtet. Die Landbevölkerung kam zum Arbeiten und Einkaufen nach Vegesack. Erst die Krise im Holzschiffbau und die damit verbundene wirtschaftliche Depression führten zur Abwanderung der seefahrenden Bevölkerung

---

<sup>4</sup> Vgl. Arno Armgort: Bremen - Bremerhaven - New York. Geschichte der europäischen Auswanderung über die Bremischen Häfen, Bremen 1991.

aus den kleineren Weserhäfen in Industriegebiete, größere Hafenstädte oder nach Übersee.

Das Berufsbild des Schiffers erfuhr seit dem 18. Jahrhundert in kurzer Zeit eine enorme Wandlung. Mit der Ausweitung der Fahrtgebiete erhöhten sich nicht nur die Anforderungen an den Schiffer als Nautiker, sondern auch als Kaufmann und Führungskraft an Bord. Dies galt besonders auf den Auswandererschiffen, die um 1850 den Großteil der bremischen Flotte ausmachten. Hier waren auf engstem Raum und unter katastrophalen hygienischen Bedingungen neben der etwa 20köpfigen Mannschaft oft mehr als 200 Passagiere versammelt. Übergriffe und Querelen zwischen Mannschaft und Passagieren kamen da sicher vor.

Kapitän Georg Hilmer (1852-1935) erinnerte sich, daß er 1871 als Matrose erstmalig auf einem reinen Frachtfahrer verheuerte:

*(...) um etwas anderes zu lernen und zu machen, als Tag für Tag das Deck abzuwaschen (...), [denn] es ist schwer gewesen den Passagieren beizubringen nach welcher Seite des Schiffes sie den Schmutz oder bei Seekrankheit, das was der Magen nicht bei sich behalten will, über Bord zu befördern haben.*<sup>5</sup>

Dank umsichtiger Kapitäne dürfte jedoch das Verhältnis zwischen Passagieren und Mannschaft auf bremischen Schiffen meistens gut gewesen sein. So fand der Reise-schriftsteller Friedrich Gerstäcker (1816-1872) nach seiner ersten Überfahrt von Bremerhaven nach New York 1837 folgende Worte:

*Als wir die Constitution in der wir 64 Tage Freud und Leid zugebracht, verließen und von der Mannschaft Abschied nahmen, war es uns, wenigstens mir, fast als wenn wir alte, liebe Bekannte zurückließen. Wir brachten ihnen ein donnerndes Hoch! Das lauttönend von den Matrosen mit dem gebräuchlichen englischen Hupp, Hupp, Hurah dreimal zurückgegeben wurde.*<sup>6</sup>

Einige der Kapitäne bremischer Auswandererschiffe sind sogar zu volkstümlichen Gestalten geworden. Johann Friedrich Volkmann (1802-1877), der besonders bei allein reisenden Damen aufgrund seiner Frömmigkeit beliebt war, wurde zum Beispiel als „Damen-Kapitän“ in der Literatur ein Denkmal gesetzt.<sup>7</sup> Am bekanntesten war aber wohl Heinrich Wieting (1815-1868), der zwischen 1840 und 1868 Tausende von Passagieren nach Charleston in South Carolina brachte. Wegen seiner Fürsorge und Menschenfreundlichkeit nannte man ihn dort „Vater der Auswanderer“. Nachdem er in Charleston am Typhus verstorben war, ehrten ihn die Einwohner durch die Errichtung eines Grabmals, das noch heute steht.<sup>8</sup>

Zuweilen lassen sich in deutschen Tageszeitungen auch öffentliche *Danksagungen* an den Kapitän für eine schnelle und glückliche Überfahrt finden:

*Wir unterzeichneten Passagiere des Schiffs Post, sagen bei unserer Ankunft in New-Orleans und dem Abgange von genanntem Schiffe, dem Captain, Hrn. Geo. Wilh.*

<sup>5</sup> Unveröffentlichtes Manuskript im Besitz des Verfassers.

<sup>6</sup> Zitiert nach Heinrich Krohn: Und warum habt ihr denn Deutschland verlassen? 300 Jahre Auswanderung nach Amerika, Bergisch Gladbach 1992, S. 262; vgl. dazu den Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 5: Auf Auswandererseglern. Berichte von Zwischendecks- und Kajütspassagieren, Bremerhaven 1976, S. 42.

<sup>7</sup> Philipp Kniest: Der Damen-Kapitän, in: Wind und Wellen, Berlin 1898, S. 47-89. Volkmann führte 1837 übrigens die „Constitution“, mit der auch der hier zitierte F. Gerstäcker reiste.

<sup>8</sup> Vgl. den Beitrag von Andrea Mehrländer, hier, S. ...

*Haake, unsern herzlichen Dank für die freundliche und liebevolle Behandlung die uns während der Reise in jeder Beziehung zu Theil geworden und wünschen, dasselbe möge auch fernerhin alle seine Reisen so schnell und glücklich vollenden.*<sup>9</sup>

Beschwerden von Passagieren sind freilich ebenso überliefert und angesichts der langen Reisen kaum verwunderlich. Meistens war eine schlechte und eintönige Verpflegung der Grund für den Unmut. Nach Wochen an Bord stellte sich bei den zusammengepferchten Passagieren eine leicht nachvollziehbare Ungeduld ein, wie sie auch Gerstäcker mit Ironie beschreibt:

*(...) wir schieben so sachte auf dem Meer hin, (...), es fehlt weiter nichts als dass das Schiff eine Schlafmütze und Pantoffeln anbekommt. Wenn wir noch lange auf dem Schiff bleiben werden wir verrückt, (...) und weiter (...) nun endlich haben wir Hoffnung, der Steuermann hat uns versprochen dass er uns vielleicht in den nächsten Tagen die Hoffnung machen könnte, uns die Aussicht zu verschaffen dass er in Versuchung kommen könnte uns zu versprechen in einiger Zeit die Zuversicht auf kommenden Land zu hegen!*<sup>10</sup>

Manch ein Kapitän mag daher froh gewesen sein, wenn die Passagiere wieder von Bord waren. So wie Michael Kühlken (1819-1903), der in seinen Lebenserinnerungen kaum mehr Worte über die zahlreichen Auswanderer verliert, die er nach Amerika gebracht hat, als

*(...) und löschten Ladung und unsere Passagiere.*<sup>11</sup>



Schiffskapitäne aus Vegesack um 1864. Stehend von links: Martin Meiners (1825-1875), Carl Hohorst (1812-1865), Lüder Stricker (1823-1882), N.N.; sitzend: N.N., N.N.

Im Frühsommer 1845 begleitete die Vegesacker Kapitänswfrau Marie Hohorst geb. Raschen (1817-1895) ihren Mann Carl Hohorst (1812-1865) auf eine Reise mit 202 Passagieren nach New York. Die Hinfahrt dauerte insgesamt 47 Tage. Diese Reisedauer entsprach dem damaligen Durchschnitt. Während dieser langen Zeit an Bord verschlechterte sich unweigerlich die Stimmung unter den Passagieren, als Aufhänger für

<sup>9</sup> Vgl. das Faksimile aus der Weser-Zeitung vom 22. Jan. 1852 bei Peter-Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt, Hamburg 1993, S. 270. Kapt. Georg Wilhelm Haake (geb. 1819) stammte aus Vegesack.

<sup>10</sup> Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 5: Auf Auswanderersegeln, Bremerhaven 1976, S. 40.

<sup>11</sup> Michael Kühlken (Hrsg.): Und löschten unsere Passagiere, Bremen 1999.

Unmutsäußerungen diente die eintönige Verpflegung. Nach einem Monat auf See notierte Marie Hohorst denn auch in ihrem Reisetagebuch:

*(...) am Nachmittag (...) kam ein junger Mann von den Passagieren mit einer Bittschrift oder besser gesagt Drohschrift zu Carl [dem Kapitän]. Worin sie unter anderem besseres Essen begeherten. Carl sagte ihnen ganz einfach Bescheid, es ging dies jedoch nicht ohne großen Ärger ab. Dem Schiffskoch wurde von Carl befohlen von jetzt an jeden Mittag uns [den Kajütspassagieren] das Essen schmecken zu lassen, was auch am heutigen Tage geschah. Da muß ich denn gestehen, daß das Essen, es war Bohnensuppe, recht gut schmeckte und ganz appetitlich aussah. Das die Kartoffeln im Juni nicht mehr sind wie im Herbst wird jeder vernünftige Mensch einsehen (...). Mir wird dadurch das Passagierfahren immer mehr zuwider und ich sehne mich recht danach wenn wir diese Leute erst los werden.<sup>12</sup>*

Diese Begebenheit deutet an, mit welchen Problemen der Kapitän neben seinen eigentlichen Aufgaben als Nautiker konfrontiert wurde und wie wichtig in der Passagierfahrt die Anmusterung eines guten Schiffskochs war.

Christiane Haun (1832-1873) unternahm 1853 eine lange Reise mit der bremischen Bark „Neptun“ nach Texas. Als Kajütspassagier war sie privilegiert und durfte mit dem Kapitän speisen. Sie schildert in ihrem Briefftagebuch ein ganz anderes Bild vom Leben an Bord und von der Mannschaft:

*Sie [die Matrosen] sind freundlich und gefällig und behandeln uns wenigstens ganz artig. Das einzige Unangenehme an ihnen, was aber nicht abzuändern geht, ist der lärmende Gesang beim Ziehen der Stricke, welcher durch ganz eigene Tönen und Abstufungen besteht und angewandt wird, um die Kräfte zu vereinen. Merkwürdig ist die Behendigkeit der Matrosen, denn sie laufen in wahrer Todesverachtung wie die Katzen an den Strickleitern, Rahen und Tauen herum und verrichten dabei die Arbeiten, bei denen uns zuzusehen schon schwindelt.<sup>13</sup>*

Wenn es das Wetter zuließ, so versammelte man sich auf den Segelschiffen abends gerne auf Deck zum Tanz und feierte ausgelassen. Auf den ersten Dampfschiffen mit Hilfsbesegelung, die der Norddeutsche Lloyd auf der Transatlantikroute einsetzte, standen die Passagiere dann schon ganz im Mittelpunkt. Der Matrose Paul Mewes (1844-1865) berichtete von seinen Reisen auf dem Dampfer „Bremen“ unter Kapt. Johann Carl Meyer:

*Je mehr Unsinn und Lustigkeiten wir Matrosen angeben, um den Passagieren die Reise so angenehm wir möglich zu machen, je mehr freute sich der Kapitän. Wir verkleideten uns denn öfters des Abends, (...) und dann geht's mit voller Musik längs Deck. (...) ich kann euch gar nicht sagen, wie sehr es mir hier an Bord gefällt. Man kommt aus dem Vergnügen garnicht raus.<sup>14</sup>*

Doch zurück zu den Karrierechancen angehender Kapitäne. Durch die Einrichtung von staatlichen Seefahrtsschulen war die familiäre Herkunft nicht mehr allein aus-

<sup>12</sup> Marie Hohorst: Reisetagebuch 1.5.1845 – 4.9.1845 (Handschrift). Transkription durch Th. Begerow (1996). Original im Heimatmuseum Vegesack, Schloß Schönebeck (Archiv).

<sup>13</sup> Rosemarie Pohl-Weber (Hrsg.): Mit dem Paketsegler 1853 nach Texas. Reisebericht der Christiane Haun. (Hefte des Focke-Museums 30), Bremen 1971, S.10.

<sup>14</sup> Ingrid Schmidt (Hrsg.): Grüßt alle, nächstens mehr. Briefe und Zeichnungen des Segelschiffsmatrosen Paul Mewes 1860-1865, Rostock 1981, S. 130.

schlaggebend, sondern jetzt zählte die individuelle Leistung. Mit der Professionalisierung des Berufes gingen auch bessere Einkommenschancen einher, die sich ausgesprochen vielfältig gestalteten. Neben der allgemein üblichen Monatsheuer von rund 30 Taler (100 Mark) waren, je nach Konjunktur und Geschick des Kapitäns, erhebliche Einnahmen aus Frachtgewinnen, Eigenhandel und Dividenden (Schiffsparten) zu erzielen. Auf Auswandererschiffen ließen sich außerdem gute Geschäfte mit dem Verkauf von Zigarren und Spirituosen machen. Das Jahreseinkommen des Kapitäns konnte so das 10fache einer Matrosenheuer ausmachen und übertraf nicht selten die Besoldung eines Beamten im höheren Dienst. Die Folge war die Hebung des gesellschaftlichen Ansehens und eine stärkere Abgrenzung von der Mannschaft.

Aufgrund der harten körperlichen Lebensbedingungen auf See wurde nicht selten schon bei der Lebensplanung, spätestens für das fünfte Lebensjahrzehnt, eine Tätigkeit an Land in Aussicht genommen. Dabei waren dem Kapitän die vielfältigen Kontakte und kaufmännischen Erfahrungen in fremden Häfen zuträglich. Außer Schiffsparten und Immobilien bildeten geschäftliche Beteiligungen in den Teilgewerben des Schiffbaus oder der Verproviantierung eine beliebte Möglichkeit zur Geldanlage und Alterssicherung. Nicht selten wurde auch Kleinhandel als Nebentätigkeit betrieben, als Handelsgüter boten sich Tabakprodukte und andere Importwaren an. Bei der häufigen Abwesenheit des Hausherrn spielte die Ehefrau sowohl bei der Erziehung der Kinder als auch bei der selbständigen Führung des Haushaltes und der Geschäfte eine maßgebliche Rolle. Angesichts des hohen Berufsrisikos hatten Bremer Schiffer mit der Gründung der Stiftung „Haus Seefahrt“ schon früh die Notwendigkeit einer sozialen Absicherung für sich und ihre Familien erkannt.

Der Weg zur Seefahrt war in den Seefahrerregionen durch die Familie und die Umgebung vorbestimmt. Nach ihrer Konfirmation zogen die wenigsten Jungen Alternativen in Betracht, obwohl der Seemannstod in jeder Familie gegenwärtig war. Der körperlich harte Beruf erforderte neben einer guten Gesundheit eine innere Überzeugung. Hinzu kam eine Faszination, die von der See und der Segelschiffahrt ausgeht. Der Berufswunsch Kapitän setzte außerdem die Bereitschaft zur beruflichen Qualifikation voraus. Zur Bewältigung der Ausbildungshürden, die im 19. Jahrhundert geschaffen worden sind, war eine nautisch-mathematische Begabung, Durchhaltevermögen und ein finanzielles Polster notwendig. Die Gründung einer eigenen Familie fand aus finanziellen Gründen erst nach Erlangen des Schifferpatentes statt, daher erfolgte die berufliche Qualifikation zielstrebig und im beinahe jugendlichen Alter.

Christiane Haun urteilte 1853 über Christian Peter Deetjen (1825-1893), den aus Vegesack gebürtigen Kapitän der Bark „Neptun“:

*Der Kapitän ist ein gescheuter, leutseliger Mann, zwar noch jung, denn er macht erst seine dritte Reise als Kapitän, doch muß man ihn seiner Fähigkeiten wegen durchaus respektieren; außerdem ist unser Schiff als Schnellsegler rühmlichst bekannt, welches wir nun aus Erfahrungen bestätigen können.*<sup>15</sup>

Mit dem endgültigen technologischen Wandel vom Segel- zum Dampfantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau setzte nach der Gründung des Deutschen Reiches eine Flaute für den kleinen Flußhafen Vegesack ein. Immer kürzere Hafenliegezeiten erforderten für den Kapitän die Nähe zum Seehafen. Mit Eisenbahnanbindungen gewannen dagegen Bremerhaven und das erst 1845 gegründete hannoversche Geestemünde wichtige Standortvorteile. Ab 1875 verließen Auswanderer die Wesermün-

---

<sup>15</sup> Haun, a.a.O., S. 7 f.

derung nur noch mit dem Dampfer, während den Segelschiffen allein die reine Frachtfahrt blieb. Aufgrund dieses Wandels gerieten die traditionelle Segelschiffsreederei und der Holzschiffbau in eine anhaltende Krise, in der sich langfristig nur die neu entstandenen Aktiengesellschaften behaupten konnten. Der Kapitän war nun nicht mehr Anteilseigner eines Schiffes, sondern Angestellter einer Reederei. Zur Hervorhebung seiner Autorität bekam er jetzt eine schicke Uniform. Gleichzeitig änderten sich die Anforderungen an Kapitän und Mannschaft erheblich. Zahlreiche Seeleute wandten sich schließlich von der Seefahrt ab und suchten ihr Glück in Übersee oder fanden eine Tätigkeit an Land. Dagegen entwickelte sich ein regional unabhängiger Arbeitsmarkt für die Lohnarbeit an Bord der großen Dampfschiffe.

Mit Bildung des Norddeutschen Bundes und vor allem nach der Reichsgründung kam es vermehrt zu Desertionen von Matrosen in fremden Häfen, obwohl das Entlaufen von Bord unter empfindlicher Strafe stand.<sup>16</sup> Einerseits versuchte man sich der unbeliebten und ungewohnten Militärpflicht zu entziehen, zum anderen erhoffte man sich in Übersee ein besseres Auskommen und hatte gleichzeitig eine billige Passage oder suchte einfach eine bessere Heuer. In den Registern des Bremer Seemannsamtes, die für die Jahre 1837 bis 1902 vollständig verfügbar sind<sup>17</sup>, lassen sich somit nicht nur eindrucksvoll die seemännischen Karrieren vom Schiffsjungen bis zum Steuermann verfolgen, es finden sich hier auch zahlreiche Hinweise auf Desertionen. In den offiziellen Aus- oder Einwanderungslisten sucht man diese Personen vergeblich. So fuhren zum Beispiel alle sieben Söhne des Vegesacker Porträtmalers Addig Jaburg (1819-1875) zur See. Von ihnen avancierte einzig Bernhard Jaburg (1847-1920) zum Kapitän und ging für den Norddeutschen Lloyd nach Bremerhaven. Seine Brüder blieben dagegen nach nur wenigen Seereisen als Matrosen in New York, wo sie erfolgreiche Kaufleute wurden.

Mit zeitlicher Verzögerung gegenüber dem Binnenland setzte zum Ende des 19. Jahrhunderts auch aus den traditionellen Seefahrerregionen die Überseewanderung ein. Aus wohl jeder Vegesacker Familie ging nun wenigstens ein Mitglied nach Amerika. Nach harten Jahren auf See ließen sich zuweilen auch Kapitäne mit ihren Familien ganz oder nur zeitweilig in den USA nieder. Anders als die üblichen Auswanderer, die diese Reise gewöhnlich nur einmal in ihrem Leben machten, wussten die Kapitäne, was sie in der Neuen Welt erwartete. Beispielhaft zu nennen sind hier die Kapitäne Ernst Blackert (um 1865 Tompkinsville), Johann Carl Cattermole (1873 San Francisco), Caspar Mennen (um 1871 Hoboken), Johann Georg Probst (1849 New York), Bernhard Spille jun. (um 1870 Philadelphia), Carl Stelljes (um 1869 Hoboken), Johann Hinrich Thiernau (1868 Baltimore). Wenn diese nicht mehr zur See, fuhren betätigten sie sich in der neuen Heimat zumeist als Schiffsausrüster (Shipchandler) oder Schiffsmakler.

---

<sup>16</sup> Zur Kriminalisierung des Entlaufens (Desertion) vgl. Ulrich Welke: Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform, Münster 1997, S. 185-215.

<sup>17</sup> Staatsarchiv Bremen: Seemannsamt Bremen 4,24-E.



Titelblatt der Mitgliederliste Club Vegesack

An der Ostküste der Vereinigten Staaten entstanden zahlreiche deutsche Vereine, die den Emigranten in der Fremde einen gewissen Rückhalt boten. *Wohlthätigkeit, Freundschaft und deutsche Geselligkeit* (Gemütlichkeit!) waren die Motive, welche 1874 in New York City auch die Gründung eines *Club Vegesack* zum Anlaß hatten. Dieser Club bestand noch 1894 und zählte rund 90 Mitglieder, von denen ein großer Teil aus Vegesack und Umgebung stammte. In der hier abgebildeten Mitgliederliste finden sich die uns so geläufigen Namen wie Ahrens, Fortmann, Gerdes, Hagemeyer, Havighorst, Jaburg, Koster, Nordenholt, Otto, Pundt oder Schulken. Der Vereinsbezirk umfaßte die Städte New York, Brooklyn, Jersey City und Hoboken, sowie die Orte St. George, Tompkinsville, Stapleton und Clifton auf Staten Island.<sup>18</sup> Die spätere Entwicklung des Clubs verliert sich leider im Dunkeln. Er wird wohl kaum den Ersten Weltkrieg überdauert haben, doch allein seine Existenz zeugt von tiefer Verbundenheit und Heimatliebe.

Auf die knapp fünfzigjährige Blütezeit Vegesacks folgte nach 1875 eine lange Krise, in der sich die traditionellen sozialen und wirtschaftlichen Strukturen langsam auflösten. Wie bereits erwähnt, verlagerte sich die Seeschifffahrt vor allem in die aufstrebenden Hafenstädte an der Wesermündung. Erst mit der Ansiedlung neuer Industriebetriebe konnte sich die Stadt langfristig wieder als Mittelpunkt der Region behaupten. Damals dürfte der tradierte Reim entstanden sein, mit dem dieser Vortrag schließen soll:

*Von Vegesack ist zu erwähnen, das ist ein Ort mit Kapitänen,  
die von ihrer Arbeit ruh'n und ansonsten gar nichts tun.*

<sup>18</sup> Statuten des Vereins Club Vegesack, New York 1894. Mitglieder-Liste des Club Vegesack, o.O., o.J. Beides im Archiv des Heimat- und Museumsvereins Vegesack, Schloß Schönebeck.