

# Projektarbeit

zum Thema

## **Skavenhandel in Norddeutschland im 18. Jahrhundert anhand einer Quelle**

Sevim Altunkaya

Katharina Happe

Christine Hütter

Kyra Wilhelm

Aus dem Englisch-Profil von Frau Haase in Zusammenarbeit mit  
Prof. Dr. phil. Sabine Broeck

Abgabetermin: 30.05.2012

# Familie Wätjen

Text aus Quelle: <http://www-user.uni-bremen.de/~bremhist/Waetjen.html>

## Die Herkunft der Wätjens

Jahrhundertlang hatten die Mitglieder der Familie Wätjen als Bauern in den Orten südöstlich von Bremen gelebt, nachweislich in Hollen bei Martfeld. Dann hatte ein Sohn die Tochter eines Bauern namens Brünjes in Ochtmannien in der Grafschaft Hoya geheiratet und wurde dort Vollmeier, d.h. unabhängiger Bauer. Dieser **Johann** Diedrich Heinrich Julius Wätjen gilt als der Stammvater aller späteren hanseatischen Wätjens.

### a. Johann Peter Christian

Der älteste Sohn, der 1777 geborene Johann Peter Christian, übernahm den Hof in Ochtmannien. In der schweren **Franzosenzeit** ab 1803 geriet er durch den hohen Abgabenzwang in wirtschaftliche Not, aus der er sich nie mehr befreien konnte, und musste schließlich 1822 **Konkurs** anmelden.

**Was war die Franzosenzeit?** Mit Franzosenzeit wird die zeitliche Epoche von 1792 bis 1815 bezeichnet, in der allmählich große Teile Europas, darunter der gesamte deutschsprachige Raum, direkt oder indirekt unter französische Herrschaft gerieten oder wenigstens zum französischen Einflussgebiet wurden.

**Was bedeutet Konkurs?** Dies bezeichnet die Unfähigkeit einer Firma, Waren, Leistungen oder Schulden zu bezahlen.

Sein Bruder Diedrich Heinrich ersteigerte gemäß den Gerichtsakten im Staatsarchiv Hannover am 23. Januar 1823 den Hof für 5.000 Taler in Gold, setzte zunächst einen befreundeten Nachbarn (und ab 1832 seinen inzwischen erwachsenen Neffen Johann Diedrich aus der 2. Ehe Johann Peters) zunächst **als Pächter** ein und schenkte ihm, inzwischen bremischer Senator und ein reicher Mann, als er sich von dessen Tüchtigkeit als Landwirt überzeugt hatte, mit Urkunde vom 26.10.1839 die verbliebene Restschuld in Höhe von 3.600 Talern.

**Was ist ein Pächter?** Ein Pächter ist jemand, der Geld dafür gibt, dass er ein Stück Land oder einen Raum nutzen darf.

So blieb der Stammhof noch bis 1906 in der Familie. Der ältere Sohn Johann Peters aus 1. Ehe, Heinrich Peter, fuhr später als Obersteuermann bei der Wätjen-Reederei zur See, verstarb aber bereits mit 24 Jahren.

#### **b. Julius Diedrich Helmerich**

Der zweite, 1780 geborene Sohn Julius Diedrich Helmerich, machte sich als erster auf den Weg nach Bremen und erlernte dort den Beruf eines Kaufmanns. 1809 erwarb er das Bremer Bürgerrecht mit Handelsfreiheit und betrieb ab 1813 mit zwei Angestellten ein Kommissionsgeschäft mit amerikanischen Tabaksorten. Daneben gehörte ihm eine Kerzenfabrik.

#### **c. Johann Berend**

Über den dritten 1783 geborenen Sohn, Johann Berend, ist nichts weiter bekannt, als dass er 1826 gestorben ist.

#### **d. Diedrich Heinrich**

Der vierte Sohn war der 1785 geborene Diedrich Heinrich. 1800 folgte er als Fünfzehnjähriger seinem älteren Bruder Julius, absolvierte bei einem Makler Mohr in Delmenhorst eine Lehre zum Kaufmann und nahm 1803 eine Stelle als Handelskommis in der **Firma Anton Friedrich Schaer** in Bremen an.

**Was machte die Firma für Geschäfte?** Anfangs hieß die Firma „Anton Friedrich Schaer“. Im Laufe der Zeit änderte sie allerdings häufig ihren Namen. Spätere Namen waren: „A. Fr. Schaer & Co“ (1818), „Schaer & Wätjen“, „D.H. Wätjen“ (1821) und schließlich „D.H. Wätjen & Co“ (1829). Anfangs lieferte ein einziges Segelschiff Tabak, Zucker, Kaffee und Wein aus. Später ist aus dem Ein-Segelschiff-Betrieb eine der wichtigsten Segelschiffreedereien geworden. Wätjen handelte mit Amerika und engagierte sich beim Transport der Auswanderer. Nach dem Krieg um 1914 wurde der Betrieb in der Rederei nicht wieder aufgenommen. (aus Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/D.\\_H.\\_W%C3%A4tjen\\_und\\_Co.](http://de.wikipedia.org/wiki/D._H._W%C3%A4tjen_und_Co.))

Ab 1808 begann er in Bremen Geschäfte auf eigene Rechnung zu tätigen. Zusammen mit seinem Bruder betätigte er sich während der **französischen Kontinentalsperre** gegen England als **Blockadebrecher** in Verbindung mit der damals britischen Insel Helgoland.

**Was ist die französische Kontinentalsperre?** In der französischen Kontinentalsperre gegen England ließ Napoleon militärisch die Häfen von England absperren, um somit die Ein- und Ausfahrt der Waren zu verhindern. Dies tat er, weil er keinen anderen Weg sah über England „herrschen“ zu können. (aus Quelle: <http://suite101.de/article/die-napoleonische-kontinentalsperre-1806-bis-1813-a103663>)

**Was sind Blockadebrecher?** „Blockadebrecher“ nennt man die Schiffe, denen es gelingt eine Seeblockade oder Kontinentalsperre zu durchbrechen um den Warenfluss weiterlaufen zu lassen. **Warum war Diedrich Heinrich ein Blockadebrecher?** Vermutlich war Diedrich Heinrich ein Blockadebrecher, da er selbst Handelskaufmann war und die Franzosen die Weser blockierten. Ohne die Ware, die dadurch fehlte, bekam er auch kein Geld.

1814 **ging er für vier Jahre nach England**, wohin sich während der **napoleonischen Zeit** die „Seele des bremischen Handels“ geflüchtet hatte, und trat nach seiner Rückkehr 1818 als Teilhaber in die Firma seines früheren, kinderlosen Arbeitgebers Schaer in Bremen ein, die ab dem 1. Januar 1818 unter dem Namen **A. Fr. Schaer & Co** (siehe oben) geführt und bald darauf in **Schaer & Wätjen** (s.o.) umbenannt wurde.

**Warum flüchtete man in dieser Zeit nach England?** Dies geschah höchstwahrscheinlich, da Bremen den Franzosen mehr und mehr Seeleute zur Verfügung stellen musste. Davor flüchteten damals viele Menschen.

**Was geschah in der napoleonischen Zeit in Bremen?** Von 1811-1814 ließ Napoleon Bremen besetzen und machte es vorübergehend zu einem französischen Staat. Nach den verlorenen Befreiungskriegen verließen die französischen Truppen Bremen wieder. (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Bremen>)

Nach eigenen Aussagen war das Kapital des neuen Teilhabers nicht sehr groß, aber er brachte gute Verbindungen zur Londoner Geschäftswelt mit.

**Warum bekam Schaer durch Wätjen Verbindungen zur Londoner Geschäftswelt?** Wätjen hatte sich in seiner Zeit in London weiterbilden lassen und dadurch internationale Verbindungen geknüpft. **Welche Auswirkungen hatte dies auf die Firma?** Die internationale Verbindung zu England brachte der Firma vermutlich neue Handelspartner.

Nach Schaers Tod 1821 zahlte er dessen Witwe aus, erwarb von ihr das Grundstück Papenstr. 5 und betrieb die Firma allein weiter. Erst in diesem Jahr heiratete er zum zweiten Mal, und zwar die Tochter des Pastoren Diedrich Klugkist, dessen Ehefrau Susanne, geb. Iken, ihrerseits eine Tochter des Bürgermeisters Dr. Justin Friedrich Wilhelm Iken war, also aus einer der ältesten Bremer Familien stammte. Damit war

Diedrich Heinrich Wätjen in die Oberschicht der Hansestadt aufgenommen. In der Folgezeit gingen die Kinder und Kindeskinde der drei Wätjen-Brüder verwandtschaftliche Verhältnisse zu vielen alten Bremer Familien ein.

Nachdem D.H. Wätjen 1829 den angesehenen Bremer Kaufmann Ernst Ferdinand Gabain als Teilhaber mit 25% am Gewinn aufgenommen hatte, entwickelte er das Unternehmen unter dem Namen **D.H. Wätjen & Co** (siehe oben) zur größten privaten Segelschiffreederei der Welt. Als er 1822 den in Konkurs geratenen Hof seines Bruders in Ochtmannien ersteigerte, war er nach eigenen späteren Worten noch nicht einmal wohlhabend gewesen, denn das geringe Kapital, das er und sein damaliger Teilhaber Schaer ihr eigen genannt hatten, reichte nicht für große Geschäfte. Aber bereits 1837 wählte man ihn aufgrund seines Ansehens, seiner Tüchtigkeit und nicht zuletzt wegen seiner Macht durch Reichtum zum Bremer Senator, ein Amt, das er hochgeschätzt bis 1857 behielt. Er vertrat eine sogenannte liberale politische Linie und arbeitete eng mit den **Staatsmännern Duckwitz und Smidt** zusammen, gab dem Bremer Senat 1847 für den Ausbau eines neuen Hafenbeckens in Bremerhaven und den Bau einer Eisenbahnstrecke Bremen – Hannover ein privates Darlehen von 1 Mill. Talern.

**Wer waren die Staatsmänner Duckwitz und Smidt?** Duckwitz und Smidt waren abwechselnd Bürgermeister von Bremen. Duckwitz schloss die Verträge über den Bau einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover ab. (aus Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Arnold\\_Duckwitz](http://de.wikipedia.org/wiki/Arnold_Duckwitz)) Johann Smidt legte als Bremer Bürgermeister den Grundstein zur Gründung der Stadt (1827) und des bremischen Hafens (1830) in Bremerhaven (aus: [http://de.wikipedia.org/wiki/Johann\\_Smidt](http://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Smidt)).

Die Gründung des **Norddeutschen Lloyd** 1857 mit der Hinwendung zur Dampfschiffahrt begrüßte er als eine notwendige Ergänzung für die Bremer Schiffahrt und **hatte sogar Aktien daran erworben**, aber er glaubte weiter an das Segelschiff als den Beherrscher der Weltmeere.

**Was war der Norddeutsche Lloyd?** Der Norddeutsche Lloyd war eines der bedeutendsten Schiffahrtsunternehmen des späten 19. Jahrhunderts.

**Warum erwarb Diedrich Heinrich Aktien, wenn er an das Segelschiff glaubte?** Da Diedrich Heinrich eine der größten Schiffahrtsreedereien besaß, war es sehr wahrscheinlich, dass andere Firmen an ihm vorbeigezogen wären, wenn er sich nicht auch an diesem Geschäft beteiligt hätte.

Diedrich Heinrich Wätjen starb am 12. Januar 1858 kurz vor Vollendung seines 73. Lebensjahres.

### **e. Anne Dorothee, verheiratete Henke, und Anne Margarethe Dorothea, verheiratete Kuhlmann**

Die beiden Schwestern, Anne Dorothee (\* 1774) und Anne Margarethe Dorothea (\*1792) heirateten Bauernsöhne aus Schwering. Einige ihrer Söhne und Enkel fuhren später auf Wätjen-Schiffen als Kapitäne oder arbeiteten dort als Inspektoren.

### **f. Diedrich Hermann**

Der jüngste, 1800 in Ochtmannien geborene Sohn Diedrich Hermann, stammte aus der zweiten Ehe des Stammvaters Johann Diedrich Heinrich Julius Wätjen. 14-jährig trat er als Lehrling in die Zuckerraffinerie Heinrich Böse in Bremen ein.

**Warum ging er in die Zuckerraffinerie?** Zucker war möglicherweise aufgrund von Sklavenarbeit günstig anzubauen. **Wer war Heinrich Böse?** Heinrich Böse war ein erfolgreicher Zuckerfabrikant.

(aus Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Heinrich\\_B%C3%B6se\\_\(Hauptmann\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Heinrich_B%C3%B6se_(Hauptmann)))

Auf Rat seines Bruders Diedrich Heinrich ging er 1822 für acht Jahre zu dessen Geschäftsfreunden nach London, 1830 nach Amerika und machte sich 1832 in Havanna auf Kuba selbstständig.

**Warum ging er nach Havanna?** Havanna liegt auf Kuba und Kuba ist bekannt als die sogenannte Zuckerinsel. In der Landwirtschaft ist der Zucker immer noch das wichtigste Exportgut, gefolgt vom Tabak. (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kuba>). Außerdem konnte man dort günstige Angestellte beschäftigen – möglicherweise Sklaven!

1835 ernannte ihn der **Bremer Senat zum Konsul in Havanna**.

**Warum wurde er Konsul in Havanna?** Ein Konsul ist eine Amtsperson, die offiziell von einem Staat zur Wahrung der Interessen seiner Angehörigen und seines Handels in einem fremden Land bestellt ist. Die Behörde, die der Konsul repräsentiert, heißt Konsulat (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Konsul>). Familie Wätjen sollte also Interessen repräsentieren und die Kontakte zu verschiedenen, möglichen Geschäftspartnern halten. Die Beziehungen zwischen Bremen und dem Ausland waren sehr wichtig. **Warum?** Damit möglichst günstig erzeugt werden konnte und die vermeintliche Sklavenarbeit verdeckt gehalten werden konnte.

Dieser Bruder sorgte dafür, dass die **Segelschiffe der Wätjen-Reederei stets mit genügend Fracht an Tabak, Zucker oder Kaffee nach Bremen zurückkehrten, nachdem sie vorher hauptsächlich mit Auswanderern aus Europa in die neue Welt gereist waren**.

**Warum sind die Leute ausgewandert?** Die Leute sind wahrscheinlich ausgewandert, weil ihr Leben in Bremen nicht "gut" war und sie nur zum unteren Drittel der gesellschaftlichen Schichten gehörten. Also erhofften sie sich In einem anderen Land günstig leben zu können und "ordentlich" Geld zu verdienen.

**Warum waren die Schiffe der Reederei Wätjen so konstruiert, dass sie Passagierschiff und Frachtschiff zugleich sein konnten?** Da die Passagiere nur Auswanderer waren und somit nur eine Hinfahrt bezahlten, wollten die Wätjens die Rückfahrt effektiv nutzen und haben das Schiff mit Fracht beladen, die dann in Bremen verkauft oder weiter transportiert wurde. Daran (an dem Unglück anderer Leute) haben die Wätjens viel Geld verdient.

1841 kehrte Hermann als reicher Mann nach Bremen zurück, kaufte das Grundstück Domshof 10 (heute im Gebäudekomplex der Bremer Bank, unten befindet sich die Goldschmiede von P. Brummundt). Hier lebte er mit seiner Familie und betrieb gleichfalls erfolgreich unter seinem persönlichen Namen ein **Im- und Exportgeschäft**.

**Weshalb betrieb er ausgerechnet ein Im- und Exportgeschäft?** Durch die Beziehungen zu seiner Familie war es einfach Schiffe günstig zu organisieren. Des Weiteren hatte Diedrich Hermann damals schon sehr viele Kontakte zu wichtigen Leuten auf Kuba und in weiteren Städten, gerade durch seine Aktivität als Konsul. Er kannte sich in dem Geschäftsbereich gut aus und wusste, dass man mit SKLAVEREI viel Geld verdienen konnte.

Er war Einkäufer von Erzeugnissen der sächsischen **Textilindustrie**, hauptsächlich für die Firma Vietor & Achilles in New York. Er importierte Baumwolle aus den USA über die Firma Mummy, Lüling & Co. in New Orleans, bezog **Zucker, Tabak und Kaffee aus Kuba** (siehe oben), wo er an der von ihm einst gegründeten Firma noch als Kommanditist beteiligt war.

**Aus welchem Grund handelte er mit Textilien ?** Textilien waren sehr sehr günstig einzukaufen, da die Baumwolle fast ausschließlich von Sklaven geerntet und verarbeitet wurde.

Im Gegenzug lieferte er **europäische Fertigwaren** aller Art nach Kuba.

Europäische Fertigwaren waren im Ausland gefragt und brachten Diedrich Hermann wahrscheinlich viele Einnahmen.

**Als sich die Geschäftsverbindungen nach Venezuela und später nach Ostasien ausweiteten, gliederte Hermann Wätjen seinem Im- und Exporthandelsgeschäft noch eine Reederei mit bis zu vier Schiffen an.**

Warum gliederte Hermann Wätjen seinem Im- und Exporthandelsgeschäft noch eine Reederei an? Dadurch konnte er mehr exportieren und noch mehr Geld mit Waren aus dem Ausland verdienen.

Nachdem die Bark "Condor" 1859 zwischen Macao und Bangkok einen Totalschaden erlitten hatte, gab er die Reederei wieder auf und bediente sich fortan fremder Schiffe. Lange Jahre betätigte er sich als Vorsitzender des „Hauses Seefahrt“.

Sein Sohn Eduard übernahm 1868 die väterliche Firma, baute sie jedoch bald zu einer Finanzierungsgesellschaft um. Er beteiligte sich an vielen Neugründungen der bremischen Industrie: Nordwolle, Jute-Spinnerei, Bremer Wollkämmerei etc. Auf dem vom Vater ererbten Landgut in Horn errichtete er 1873 ein Landhaus im englischen Stil und schuf den bekannten Park Alteneichen. Sein ältester Sohn wiederum ist der Historiker Prof. Hermann Wätjen, der viel zur hanseatischen Geschichtsforschung beigetragen hat.

## II. Die größte private Segelschiffreederei der Welt: D. H. Wätjen & Co

Das Geschäftshaus der Kaufmannsreederei, in dem auch die Familie von Diedrich Heinrich Wätjen lebte, stand an der Papenstraße Nr. 5, an der Stelle, wo später der Norddeutsche Lloyd residierte und wo heute die „Galeria Kaufhof“ steht. Im Laufe der Jahre wurden noch einige Grundstücke links und rechts daneben erworben. Auch Waren, die für eine längere Lagerung vorgesehen waren, wurden hier gelagert, nachdem sie vorher auf flachlaufenden kleinen Seglern die versandete Weser von Bremerhaven aus heraufgebracht worden waren. Erst am 01.04.1864, nachdem das Grundstück an den Norddeutschen Lloyd verkauft worden war, zog man in ein neues Kontorhaus, das gegenüber dem alten in der Papenstraße Nr. 24 gebaut worden war. **Das meiste Gut aber lagerte in vom Hafenecken direkt zugänglichen Lagerhallen in Bremerhaven, deren genaue Positionierung jedoch bis heute nicht bekannt ist.**

Warum ist diese nicht bekannt? Man könnte vermuten, dass die Lagerhallen nicht öffentlich zugänglich waren, weil die Kaufleute ihre Güter verstecken wollten, was allerdings sehr verdächtig ist und auf illegale Geschäfte schließen lässt.

Bereits 1829 gaben D. H. Wätjen und E. F. Gabain sieben Schiffsneubauten bei Werften an der Unterweser in Auftrag. **Die Ladefähigkeit dieser Schiffe übertraf alles bisher Dagewesene.**



**Wozu war dies nötig?** Wahrscheinlich mussten die Schiffe mehr Güter als zuvor transportieren um die Geschäfte zu erweitern und noch mehr Geld zu machen.

Mit einem Schiff hatten Schaer & Wätjen 1821 begonnen, über London, Amsterdam und Le Havre **Kolonialwaren, Tabak, Zucker, Kaffee etc. sowie Wein aus Bordeaux zu importieren oder man holte osteuropäisches Getreide aus Danzig.**

**Wieso importierten sie diese Produkte?** Es ist möglich, dass diese Produkte billig durch Sklavenarbeit hergestellt wurden und die Kaufleute nun großen Gewinn beim Verkauf erzielten.

Dieses Schiff konnte maximal 180 Tonnen Last aufnehmen. **Die neuen Schiffe, die für die Atlantiküberquerung gedacht waren, trugen über 420 Tonnen an Last oder bis zu 100 Auswanderer.**

**Warum heißt es Last oder Auswanderer?** Diese Schiffe transportierten auf der Hinfahrt Auswanderer und auf der Rückfahrt die zu importierenden Güter, somit gab es keine Leerfahrt. (siehe oben)

Unternehmen in der neuen Welt, deren Inhaber aus Bremen kamen, sorgten für den Verkauf der mitgebrachten deutschen Fertigwaren und tätigten ebenfalls die Einkäufe von Produkten in den USA, jedoch nicht ausschließlich für D. H. Wätjen & Co. Dazu gehörten u. a. die Firmen Meyer & Hüpeden, Fredk. Vietor & Achilles, Caspar & H. H. Meier, alle in New York ansässig, Mummy, Lüling & Co. in New Orleans und Ohlmeyer & Co. in Havanna. Als dann 1836 die angesehene Firma C. A. Lüning in New York als exklusive Agentur für das Bremer Handelshaus gewonnen wurde, konnte der nordamerikanische Markt intensiver erschlossen werden, und **das Tabak- und Baumwollgeschäft mit dieser Hemisphäre entwickelte sich als äußerst gewinnträchtig.**

**Warum sind Baumwolle und Tabak gewinnträchtig?** Auch hier besteht die Möglichkeit, dass Sklaven die Baumwolle geerntet haben und somit war es sehr billig für die Kaufleute diese einzukaufen. Das gleiche gilt für Tabak und somit war der Weiterverkauf für sie sehr gewinnträchtig.

Ab 1832 hatte sich das Westindiengeschäft, wie oben bereits erwähnt, unter Aufsicht des Bruders Hermann von Kuba aus prächtig entwickelt. Mit der Aufnahme von Christian Heinrich, dem Sohn aus 1. Ehe, 1837 als Juniorteilhaber **rüstete die Firma die ersten Schiffe für die Walfahrt in der Südsee** aus.

**Was steckt hinter der Walfahrt?** In den Anfangszeiten stand dabei vor allem die Gewinnung von Tran im Vordergrund, der als Brennstoff und industrieller Grundstoff diente. Die Fleischgewinnung hingegen ist erst seit dem späten 20. Jahrhundert von

nennenswerter Bedeutung. (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Walfang>) Man kann vermuten, dass Familie Wätjen den Tran als Gut teuer weiterverkaufen wollte und somit ein neues Produkt in ihre Geschäfte einführte.

Vorher hatte man sich bereits am Walfang an der grönländischen Küste beteiligt. Mit Beginn der 50er Jahre begann man die **indischen und indonesischen Märkte zu erobern und Segelschiffe an die amerikanische Westküste bis nach Honolulu auf Hawaii zu schicken.**

**Warum eroberten sie die indischen und indonesischen Märkte?** Die Hauptprodukte der Nahrungsmittel-Landwirtschaft in Indonesien sind Reis, Cassava, Mais, Rohrzucker und die Süßkartoffel. Außerdem werden unter anderem Palmöl, Tee und Kautschuk geerntet. Damit ist Indonesien neben Malaysia das Hauptanbaugebiet für Palmöl. 2004 wurden mit dem Export von Palmöl Einnahmen von ca. vier Milliarden US-Dollar erwirtschaftet. Einige Exportprodukte sind Gold, Kupfer, Kohle, Holzprodukte, Agrarprodukte, Textilien und Mineralien (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Indonesien>). Da die Kapholländer im 18. Jahrhundert ihre Farmen und Siedlungen immer weiter ausbauten, benötigten sie bald zusätzliche Arbeitskräfte. Naheliegender war es da, Sklaven aus Indonesien, Madagaskar und Indien zu holen, aus Ländern also, die auf der Gewürzroute angesteuert wurden. Schnell stieg die Zahl der Sklaven und überholte sogar die Zahl der Sklavenhalter im Land. (aus Quelle: <http://www.suedafrika-abc.de/geschichte.php>) Die Kaufleute eroberten die indischen und indonesischen Märkte also um die dort angebauten Produkte, die nachweislich von Sklaven geerntet wurden, zu importieren und weiterzuverkaufen.

**Was gibt es auf Hawaii?** Der Anbau und Export von Zuckerrohr und Ananas auf Plantagen war früher der bedeutendste Wirtschaftszweig und leistet noch heute einen wichtigen Beitrag zum Einkommen. Außerdem werden Blumen, Macadamia-Nüsse, Kaffee, Bananen, Tabak, Reis, Baumwolle, Papayas, Guaven, Kokosnüsse und andere tropische Früchte geerntet. Außerdem werden Orchideen gezüchtet, Rinderweidewirtschaft und Fischfang (Thunfisch) betrieben. Bekannt ist auch der Anbau von Cannabis (aus Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hawaii>). Diese speziellen Güter führten die Kaufleute nach Hawaii, weil sie mit diesen ihre Geschäfte weiterführen wollten.

1855 hatte Bremen Le Havre als größten Auswandererhafen Europas überflügelt. **Zweimal im Jahr verließ allein das mit 1360 Registertonnen größte aller bremischen Schiffe, die „D. H. Wätjen I.“ mit bis zu 500 Passagieren**

**Bremerhaven und kehrte voll beladen mit Tabak- und Baumwollballen aus Amerika zurück.**

**Gibt es keine Leerfahrt? Wer sind die 500 Passagiere?** Es gab keine Leerfahrt, auf der Hinfahrt reisten Auswanderer, die in dem neuen Land ein besseres Leben haben wollten und zurück wurde die Fracht aus dem jeweiligen Land transportiert.

**Die Schiffe mit der Flagge „Weißes W auf blauem Feld“ durchsegelten alle derzeit bekannten Gewässer und brachten Kaffee, Rohzucker, Sirup, Arrak, Rum, Portwein, Blauholz, Indigo, Zimt, Weizen, Häute, Edelhölzer, Schnittholz, Harze, Terpentin, Beef, Schmalz, Speck, Ölkuchen, Walöl und später auch Chilesalpeter, Guano und Petroleum nach Europa, speziell nach Bremen, teilweise für eigene Rechnung, aber auch im Charter für Fremdfirmen.**

**Warum Segelschiffe?** Ein Segelschiff (im Schiffsnamen oft mit *SS* abgekürzt) ist ein Schiff, das ganz oder vornehmlich aufgrund seiner Segel durch die Kraft des Windes bewegt wird. Segelschiffe waren seit dem Altertum bis zum 19. Jahrhundert die wichtigsten Verkehrsmittel für den Transport von Gütern und Personen über längere Distanzen. Sie wurden seit dem 19. Jahrhundert durch Dampfschiffe und Motorschiffe abgelöst (aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Segelschiff>).

**Wozu braucht Bremen diese Produkte?** Wir denken, dass Bremen sie eher nicht für den eigenen Bedarf brauchte, sondern um sie teuer weiter zu verkaufen.

In 170 Häfen rund um den Erdball saßen in Agenturen die Vertreter der Reederei, denn um Handelsschiffahrt lukrativ zu betreiben, musste die Reederei dafür sorgen, stets lohnende Hin- und Rückfrachten zu erhalten.

Wie risikoreich das Reedereigeschäft auf der anderen Seite war, geht daraus hervor, dass zwischen 1828 und 1908 sechszwanzig Schiffe von D. H. Wätjen & Co auf See verloren gingen oder als verschollen angenommen werden mussten. Dazu kamen die zwei Schiffe, die beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges in New York interniert und später ohne Ersatzleistung an die Reederei veräußert wurden.

## Anhang 1

Durch Recherchen im Staatsarchiv haben wir herausgefunden, dass Familie Wätjen tatsächlich in den Sklavenhandel involviert war.

Familie Wätjen verkaufte Schiffe ihrer Reederei, welche zum Transport der von Sklaven erarbeiteten Güter dienten. Also waren sie indirekt am Sklavenhandel beteiligt. Wir stießen auf folgenden Zeitungsartikel, welcher unsere Vermutungen belegt:

### Beilage zu № 109 der Bremer Zeitung.

Dienstag, den 19. April 1842.

## Bekanntmachung des Criminalgerichts.

In Untersuchungssachen wider den Capitain des auf der Reise von Havanna nach Cobenda an der Westküste von Afrika mit seiner am erstgedachten Orte eingenommenen Ladung von dem Königl. Großbritannischen Keyser Perslau nach Bremerhaven aufgeführten Bremerischen Barkschiffs Julius & Eduard, Kapitän Siedenburg, den Leutnanten Gustav Hermann Siedenburg, den Unterleutnanten Nicolai Wilhelm Hansen und den Rheder Friedrich Leo Dwentzell,

wegen Verletzung des am 20. Februar 1837 wider den Sklavenhandel erlassenen Strafgesetzes, so wie wegen Anwendung der laut Publication vom 18. Juli 1838 in Bezug auf den Sklavenhandel in Betrachtkommenden Bestimmungen, insbesondere auch in Betreff der theils von den verurtheilten Inculpaten, theils von dem Besatzer der Ladung, Charles Long in Havanna, wider den als Befehlshaber der gedachten Sloop Perslau handelnden Thomas Edward Symonds erhobenen Ansprüche auf Ersatz von Kosten und Schäden, so wie der vom untersuchenden Gerichte aufgewandten Kosten,

wird nach Einsicht der Acten

in Erwägung

A. anlangend das Strafgesetz vom 20. Februar 1837,

- 1) daß eine Beschuldigung, als sei das Schiff Julius & Eduard in der Betreibung des Sklavenhandels ergriffen oder als habe es einen solchen Handel wirklich betrieben, überall nicht vorgebracht ist und auch unter den vorwaltenden Umständen, da das Schiff auf der Hinreise nach Afrika und vor aller Berührung mit der dortigen Küste angehalten ist, nicht wohl vorgebracht werden konnte.
- 2) daß für eine Auskräftung des Julius & Eduard zum Sklavenhandel keine aus der Natur der Sache zu entnehmende Verdachtsgründe vorliegen, indem Alles, was sich zur Zeit der Aufbringung an Wasserkräften, Kochgeschirren und dergl. vorgefunden, sowie fernere schon bei dessen früheren, anerkannt geschehen, Reisen am Meer war, und daß auf Bremerischen Schiffen übliche Maß auf keine Weise überschritten;

daß ferner der Möglichkeit einer Auskräftung für diesen Zweck, der ebenfalls erwiesene Umstand bestimme entgegensteht, daß das Schiff nach Lösung der Ladung in Cobenda nach Europa oder einer benachbarten Insel gehen sollte, um dort eine volle Ladung Salz für Havanna einzuschiffen, mithin unmöglich daneben bestimmt sein konnte, Sklaven nach Havanna zurückzubringen.

- 3) daß von einer Beförderung dieser Verbrechen als Vorschußleistung oder Versicherung, wovon der Art. 2. des gedachten Strafgesetzes handelt, unter diesen Umständen gleichfalls nicht die Rede sein kann.
- 4) daß dem Capitain Siedenburg und folgeweise auch den übrigen Inculpaten eben so wenig ein sonstiges mit dem Sklavenhandel in Verbindung stehendes Gewerbe, welches das erwähnte Gesetz Art. 1. als strafbar bezeichnet, zur Last fällt, indem dieses Gewerbe doch im vorliegenden Falle nur darin bestehen könnte, daß der Capitain sein Schiff zum Transporte einer für den Sklavenhandel bestimmten Ladung von Havanna nach Cobenda verfrachtet hätte, nun aber
  - a) eine solche Bestimmung der Ladung für den Sklavenhandel völlig ungewissen ist, ein Beweis der Art oder durch den die bloße Möglichkeit, daß der eine oder andere Artikel der Ladung zum Ankauf von Sklaven an der afrikanischen Küste, oder zur Bezahlung früherer Sklavensentfugungen, oder endlich zum Gebrauche von Sklaven auf irgend einem andern Schiffe habe dienen können, nicht ersetzt werden mag, — überdies auch, selbst wenn dergleichen zu vermuthen wäre,
  - b) weder ein Mitwissen des Capitains um die etwaige Absicht des Befrachters, noch ein Verschulden von seiner Seite mit einiger Wahrscheinlichkeit nachzuweisen ist; daß mithin
- 5) den Inculpaten keinerlei Verletzung des gedachten Strafgesetzes zur Last fällt.

1842. April 19.

B. die speciell durch die Tractate bedingten Verhältnisse betreffend, und zwar

I. in formeller Hinsicht:

- 1) daß die in der hier zur Richtschnur dienenden Convention vom 30. November 1831 Art. 2. und 6. enthaltenen Bestimmungen über den erforderlichen Rang der Befehlshaber der Kreuzer, so wie die darauf gebaute Vorschrift Nr. 1 der Instructionen, wonach der Captor vor aller Durchsuhung dem Capitain Siedenburg seine Vollmacht hätte vorzeigen und, unter Angabe seines Ranges in der königlichen Marine, ein Certificat hätte ausstellen müssen, unbeachtet geblieben ist,  
daß somit die in jener Convention Art. 5. und in dem hanseatischen Accessionsvertrage Art. 1. vorgeschriebene Vollmacht, auf welcher allein die Berechtigung zur Durchsuhung und Aufbringung eines fremdschen Schiffes beruhte, auf den genannten *Simonds* nur dann übergeben konnte, wenn er mindestens Lieutenant in der königlichen Marine war;  
daß demzufolge seine ganze Procedur, selbst wenn materielle Gründe dazu sollten vorhanden gewesen sein, wegen fehlender Legitimation als illegal erscheint.
- 2) daß der Captor im Widerspreche mit Nr. 4 der Instructionen die Passagiere in Afrika entlassen hat, statt sie auf irgend eine Weise nach Bremerhaven zu senden;  
daß daher, insofern durch Vernehmung der Passagiere irgend ein erheblicher Punct zu Gunsten des Capitains hätte aufgeheilt werden können, die Folgen dieser Geschwitzigkeit den Captor allein treffen müssen.  
Endlich
- 3) daß auch der in der Convention vom 22. März 1833 Art. 1 ausdrücklich vorgeschriebene Rang, welchen derjenige haben muß, der das angehaltene Schiff nach dem dort erwähnten Hafen zu bringen hat, im vorliegenden Falle nirgends nachgewiesen ist, was als ein erheblicher Verstoß auch da, wo es keine nachtheilige Folgen hatte, nicht ungerügt bleiben kann; so wie ferner

II. in materieller Beziehung

- 1) daß hinsichtlich der Grenzen des den fremden Kreuzern eingeräumten Durchsuhungsrechts nicht die besondere gegen den Sklavenhandel erlassenen Municipalgesetze, sondern einzig und allein die Tractate, auf welche sich die Vollmacht zur Durchsuhung bezieht, zur Richtschnur dienen.
- 2) daß diesen Tractaten gemäß ein Bremer Schiff nur wegen eigener Verzeihung des Sklavenhandels oder wegen Ausrüstung zu diesem Zwecke, nicht aber wegen der etwa indirect mit

dem Sklavenhandel in Verbindung stehenden Ladung aufgebracht werden konnte;

daß mithin Alles, was der Captor in der Declaration [1] über die angebliche Eigenschaft der Ladung als *Slave-Cargo* sagt — (was, selbst als erwiesen vorausgesetzt, nicht den Capitain Siedenburg, sondern nur den Abiader in Havanna als *aider and abettor of the slave-trade* darstellen würde) — vollkommen unrichtig ist und nur beweist, daß der Captor sich entweder von der Natur des stipulirten Durchsuhungsrechts, auf welches doch allein die von der hiesigen Regierung ausgestellte Vollmacht lautet, eine durchaus falsche Vorstellung machte, oder daß er deren Grenzen willkürlich ausdehnen trachtete.

- 3) daß nach dem bereits oben sub A. 1. und 2. Angeführten der *Julius & Eduard* erwiesenermaßen weder Sklavenhandel getrieben hat, noch dazu ausgerüstet ist, und daß mithin, selbst wenn Gegenstände, die nach Art. VI. der Convention vom 22. März 1833 eine rechtliche Vermuthung der Ausrüstung des Schiffes zum Sklavenhandel begründen, bei dem *Julius & Eduard* sich vorfinden, diese Präsumtion gleichwohl durch den in jenem Artikel ausdrücklich vorbehaltenen Beweis des Eigenthums wieder aufgehoben würde;

daß folglich, auch unabhängig von dem Befunde hinsichtlich solcher Gegenstände, jedenfalls die Freisprechung von Schiff und Ladung erfolgen muß, und daß der Befund überhaupt nur noch wegen der in den Artikeln VII. und VIII. der letztgedachten Convention über die Entschädigungsansprüche gegen den Captor enthaltenen Vorschriften in Betracht kommt,

- 4) daß man sich bei der Untersuchung dieses Punctes nach der Natur der Sache und dem Anerkenntnisse des Britischen Officiers, welcher das Schiff nach Bremerhaven gebracht hat, *James Ptolemy Thurburn* (Protoc. Seite 63 f.) lediglich an die Declaration des Captors [1.] halten muß;
- 5) daß diese Declaration in Bezug auf den gedachten Artikel VI. der Convention von 1833 ausdrücklich nur den Wasservorrath (Nr. 5 des Art.) und die Wassergefäße (Nr. 6.), wohin sie auch die zur Ladung gehörenden gläsernen Kochkessel (*Demi-johns*) zählt, als das Bedürfniß der Mannschaft überflüssig bezeichnet, — und im Schluffsatze zwar das Vorhandensein von *copper-boilers* (Nr. 8.) nicht geradezu behauptet, aber doch in den Worten „*her coppers . . . . are evidently larger, than requisite*“ wenigstens indirect darauf hinzudeuten scheint;

daß dagegen der später vom gedachten *Thurburn* vor dem Criminalgerichte gemachte Versuch, das, was in der Declaration des Captors lediglich zur Charakterisirung der Ladung als *slave-cargo* (wo-

auf es, wie oben bemerkt, hier überall nicht ankommt) von „an immense number of tins used by the slaves on board ship and known by the term of slave-tins“ ohne irgend eine Bezeichnung solcher tins als „mess-tubs oder kids“ gesagt war, auf Nr. 7. des gedachten Artikels VI. zu beziehen, schon deshalb nicht berücksichtigt werden kann, weil der Artikel mit keiner Erläuterung von tins oder Blechwaaren redet; — wobei noch beiläufig zu bemerken ist, daß das, was die Declaration an immense number of tins nennt, nach der als richtig constatirten Factura (21) nur aus ein paar Kisten besteht, die dem Werthe nach kaum den tausendsten Theil der Ladung ausmachen, mithin die aus einer Masse gewöhnlicher Handelsartikel zusammengesetzte Ladung unmöglich zu einer slave-cargo rechnen können.

- 8) daß die „coppers“ anlangend, deren Eigenschaft als hollers im Sinne des Artikels VI. Nr. 8 nicht einmal behauptet, geschweige denn nachgewiesen ist, daß im Gegentheil diese Kupfergeschirre, welche auch das Schiff bei seinen früheren unverdächtigsten Reisen am Bord gehabt hat, augenscheinlich nichts als Kochtöpfe sind, von welchen die Sachverständigen in (96) ausdrücklich bezeugen, daß sie sehr klein und mangelhaft sind, und daß sich wenige Bremer Schiffe mit einem so geringen Apparate behelfen würden.
- 7) daß über den zur Zeit der Aufbringung am Bord befindlich gewesenen Wasservorrath nichts Näheres angegeben ist, weshalb denn auch weiter kein Gewicht darauf gelegt werden kann; wegegen was
- 8) die Wasserfässer betrifft, der Captor sich in einem handgreiflichen Irrthume befindet, wenn er deren Inhalt zu mehr denn 4000 Gallonen anschlägt, während die gerichtsfällig veranfaltete Messung nur etwas über 2000 Gallonen ergibt, so daß nach seinen eigenen Voraussetzungen von einem unreasonable number of water-casks, wie Nr. 6. des Artikels VI. verlangt, nicht die Rede sein kann, vielmehr die Versicherung der Sachverständigen in (96), daß das Quantum Wasserfässer, welche ebenfalls unverändert auf den früheren Reisen am Bord gewesen sind, keinesweges zu groß sei, allen Glauben verdient; daß ferner
- 9) die offenbar der Ladung angehörenden 200 leeren Demijohns, nach (96) ein bekannter Handelsartikel und schon ihrer zerbrechlichen Natur halber zum Aufbewahren der Wasservorräthe während einer Seereise, wovon doch Artikel VI. Nr. 6. allein redet, wenig geeignet, nicht zu den dort hinter water-casks erwähnten other vessels for holding water gerechnet werden können, übrigens auch, selbst wenn man sie zu den Wassergefäßen hinzuzählte, immer noch keine außer allem Verhältnis zum Bedarf der

Mannschaft stehenden Anzahl (unreasonable quantity) herauskommen würde.

Aus welchem allen denn

- 10) hervorgeht, daß der Befund am Bord des Julius & Eduard dem Captor (selbst dessen Legitimation vorausgesetzt) auch materiell gar kein Recht gab, das gedachte Schiff auf den Grund des Artikels VI. des Tractats von 1833 an der Fortsetzung seiner Reise zu hindern und nach Bremerhaven zu senden; daß endlich, soviel
- 11) die Anträge Namens des Adladers Charles Lyng in Havanna betrifft, dieselben, soweit sie auf Herausgabe der Ladung an seinen hiesigen Bevollmächtigten gerichtet sind, als unzulässig erscheinen, weil solchem Verlangen die in diesem Verfahren gar nicht zur Beurtheilung vorliegenden Contractverhältnisse zwischen Lyng und dem Capitain des Julius & Eduard, sowie die etwaigen Verpflichtungen des letztern gegen die Inhaber der von ihm gezeichneten Connoisements entgegenstehen; wegegen Lyng's Anträge, soweit es ihm nur um Abwendung der Condemnation und Zurücklieferung der Ladung an Bord zu thun ist, im gegenwärtigen Erkenntnisse ihre Erledigung finden und ihm auch die Gelegenheit, seine Schadensansprüche gegen den Captor in diesem Verfahren geltend zu machen, nach wie vor unbenommen bleibt,

zu Recht erkannt:

daß sämtliche Inculpaten, wie hiemit geschieht, von den wider sie sowohl in Bezug auf das erwähnte Strafgesetz vom 20. Februar 1837, als auch hinsichtlich der vorgebadchten Conventionen gemachten Beschuldigungen und damit zusammenhängenden Ansprüche freizusprechen, auch das Schiff Julius & Eduard und die vorerwähnte Ladung desselben sofort zur Verfügung des Capitains Siedenburg zu stellen;

ferner, daß der Namens Charles Lyng gemachte Antrag, die Ladung seinem hiesigen Bevollmächtigten zur Verfügung zu stellen, keine Statt habe, er vielmehr hinsichtlich der Ladung leblich auf die vorstehende Entscheidung verwiesen werde,

sodann aber Thomas Edward Symonds, welcher als fungirender Befehlshaber der Sloop Persian den Julius & Eduard angehalten und nach Bremerhaven gesandt hat, in alle durch diese Aufbringung veranlaßte Kosten und Schäden an die Inculpaten sowohl, wie an Charles Lyng, und in die von dem Gerichte dieser Sache halber aufgewandten Kosten unter Vorbehalt der Liquidation zu verurtheilen sei;

endlich, daß zum Behuf der besagten ferneren Liquidation unter Adjunction der Untersuchungsacten das Obergericht, welches sich die weitere Leitung dieser Angelegenheit vorbehält, von Amts-

wegen eine Edictalladung an gedachten Symonds zu erlassen habe:

um vor diesem Gerichte oder einer von demselben dazu angeordneten Commission in einem festzusetzenden Termine unter dem Präjudize, daß er im Fall des Ausbleibens als auf jegliche Einwendungen gegen die Schadens- und Kostenbeträge verzichte und deren Regulierung lediglich dem Gerichte anheimstelle, in Person oder durch einen gehörig legitimierten Bevollmächtigten zu erscheinen und weiter bis zum Schlusse zu verhandeln, zu welchem Verfahren auch die Bevollmächtigten der übrigen Betheiligten zur Wahrnehmung ihres Interesse vorzuladen sind.

Uebrigens wird die Sache zur Eröffnung des gegenwärtigen Erkenntnisses an die Inculpaten und an die substituirtten Bevollmächtigten von Charles Tyng, so wie zur Ausführung, mit Ausnahme der vorgedachten Liquidation, und zur Bekanntmachung in extenso mittheilt einer Beilage zu den hiesigen Wöchentlichen Nachrichten und zur Bremer Zeitung an das Criminalgericht zurück verwiesen, welches demnächst die Acte unter Beifügung einer Registratur und genauen Specification

über die von demselben in der Sache aufgewandten Kosten dem Obergerichte wiederum einzusenden hat.

Die Bekanntmachung des gegenwärtigen Erkenntnisses aber an gedachten Thomas Edward Symonds, so weit es dessen bedarf, ist vom Obergerichte auf demselben Wege, wie die vorerwähnte Edictalladung und in Verbindung mit derselben dahin zu verfügen,

daß ihm in einem darin näher zu bestimmenden, der weiteren Liquidation vorbegehenden, Termine das gedachte Erkenntniß publicirt werde, und zwar unter dem Präjudize, daß dasselbe, falls er in solchem Termine weder persönlich, noch durch einen Bevollmächtigten erscheinen sollte, als ihm gehörig publicirt anzunehmen sei.

Erkannt am Obergerichte, Bremen, den 15. April 1842.

(gez.) Noltenius. (gez.) Dunke.

(gez.) H. Klugkist. (gez.) Gildemeister.

(gez.) A. H. Vost. (gez.) Droste. (gez.) Th. Berck.

(gez.) A. Böning. (gez.) D. H. Wätjen.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. April 1842.

Das Criminalgericht.

G. Jen.

## Anhang 2 – Gestaltung des Ergebnisses auf der Website:

Wir haben uns überlegt unser Produkt wie folgt vorzustellen.

Der Text soll durchgehend lesbar sein und die fettgedruckten Wörter sollen fettgedruckt bleiben.

Die hellroten Fragen sollen als sogenannte „Blurbs“ rechts neben dem Text erscheinen.

Wir haben uns die Darstellung so vorgestellt, dass es möglich ist auf diese „Blurbs“ zu klicken und dann soll die Antwort, die wir in Dunkelrot geschrieben haben, erscheinen.