

SEESCHIFFFAHRT

► MARTIN RHEINHEIMER

Nordfriesische Seeleute in der Handelsfahrt von Amsterdam, Hamburg, Altona und Kopenhagen 1750–1840

Paul Frercksen, der 1725 auf der Hallig Langeneß geboren wurde, ging 1740 im Alter von 14 Jahren zur See. Über 30 Jahre lang reiste er nun fast jedes Jahr im März mit vielen anderen Nordfriesen von den Halligen nach Amsterdam, um eine Heuer auf einem der Schiffe zu finden, die von dort in alle Welt abgingen. Anfangs reiste er dreimal auf Walfängern nach Grönland, doch verfolgte er dann seine Karriere auf Handelsschiffen in nordeuropäischen Gewässern. Bevor Frercksen selbst Kapitän wurde, unternahm er 35 Reisen mit anderen Kapitänen. Ein Blick auf deren Herkunft sagt etwas über die regionalen und verwandtschaftlichen Netzwerke nordfriesischer Seeleute aus. Insgesamt 22-mal fuhr er mit einem Kapitän von den Halligen, davon neunmal mit einem Schwager (dieser hatte ihm auch seine erste Heuer bei dem Führer Kommandeur Hanken Bohn vermittelt). Frercksen heiratete auf die Nachbarhallig Oland, auf der er sich endgültig niederließ, als er sich 1771 zur Ruhe setzte und an Land ging.¹

Ähnlich verlief die Karriere von Jens Jacob Eschels, der 1757 in Nieblum auf Föhr geboren wurde. Auch er begann 1769 als Elfjähriger im Walfang von Amsterdam, wechselte dann 1776 seinen Ausgangshafen und ging vorübergehend nach Kopenhagen. 1778 kehrte er nach Amsterdam zurück, jetzt aber in der Handelsfahrt. 1781 wechselte er erneut den Ausgangspunkt und fuhr nun bis 1798 in der Handelsfahrt von Altona. Dabei stieg er 1781 zum Kapitän großer Handelsschiffe auf. Nach dem Tod seiner ersten Frau (1788), die noch auf Föhr gelebt hatte, zog er ganz nach Altona und heiratete dort erneut. Nachdem er 1798 an Land gegangen war, lebte er in Altona als Kaufmann, Reeder, Schiffssachverständiger und Besitzer einer Tabakfabrik.²

Frercksen und Eschels haben gemeinsam, dass sie ihre Seefahrtskarriere im Walfang von Amsterdam begannen, aber bald in die Handelsfahrt wechselten. Während der ältere Frercksen weiterhin von Amsterdam fuhr, wechselte der jüngere Eschels nach Altona. Ersterer bewahrte seine Verbindung zu den Nordfriesischen Inseln, Letzterer gab sie auf. Beide sind keine Einzelfälle. Es ist seit jeher bekannt, dass viele Nordfriesen in Amsterdam und Altona auf Walfang- oder Handelsschiffen anheuerteten. Oft änderten sie dort ihre Namen und holländisierten sie. Auch ist bekannt, dass der niederländische Walfang, in dem noch 1758–1762 allein 1100 bis 1200 Führer Seeleute tätig gewesen waren, nach 1770 in den Nieder-

gang geriet.³ Deshalb mussten sich viele dieser Seeleute umorientieren, eine Entwicklung, die sich im Übergang Frercksens und Eschels' in die Handelsfahrt spiegelt.

Die Seefahrt war im 18. Jahrhundert bereits ein »globalisierter« Wirtschaftszweig mit einem internationalen Arbeitsmarkt und internationalen Konjunkturen, in denen die Seeleute agieren mussten. Für die Nordfriesen waren dabei insbesondere die vier großen nord-europäischen Häfen Amsterdam, Hamburg, Altona und Kopenhagen wichtig. Bislang gibt es zwar etliche Untersuchungen über den Walfang und die Teilnahme der Nordfriesen an ihm⁴, aber kaum Untersuchungen über das Ausmaß der nordfriesischen Teilnahme an der Handelsfahrt und die Bedeutung der einzelnen Häfen. Deshalb wird im Folgenden versucht, einen Eindruck von der Anzahl der Nordfriesen zu gewinnen, die von den genannten nordeuropäischen Häfen aus in der Handelsfahrt fuhren (also nicht im Walfang). Die vorliegenden Quellen erlauben eine Differenzierung nach der Herkunft von den verschiedenen Nordfriesischen Inseln. Außerdem geben sie Aufschluss über regionale Netzwerke.

1. Die Anmusterungsprotokolle des Wasserschouts

Um einen Eindruck zu gewinnen, welche Bedeutung die Handelsfahrt für die Nordfriesen hatte, muss man die Anmusterungsprotokolle der Wasserschouts heranziehen. Die Behörde des Wasserschout wurde in den großen Häfen seit Mitte des 17. Jahrhunderts eingerichtet. Dort wurden die An- und Abmusterungen der Seeleute gemeldet. Für jedes Schiff wurden Besatzungslisten mit Angabe der Heuer protokolliert, um mit ihrer Hilfe Streitigkeiten schlichten zu können. Wasserschouts gab es in den vier großen nordeuropäischen Häfen Amsterdam (seit 1641), Hamburg (seit 1691), Kopenhagen (seit 1695) und Altona (seit 1755). Die Anmusterungsprotokolle sind seit Mitte oder Ende des 18. Jahrhunderts erhalten (doch gibt es besonders am Anfang mitunter Lücken).⁵ In der Regel ist in den Anmusterungsprotokollen auch die Herkunft der Seeleute angegeben. Harald Voigt (1928–2005)⁶, der in den 1980er Jahren auf ähnlicher Quellenbasis wichtige Werke zu den Nordfriesen auf Hamburger und Altonaer Walfängern verfasst hat⁷, hat anschließend die Protokolle der Wasserschouts systematisch durchgesehen und die Seefahrer in der Handelsfahrt herausgesucht, welche von den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sowie den Halligen Hooge, Oland, Langeneß, Nordmarsch, Gröde und Habel stammten. Für Amsterdam hat er die Jahre 1760–1827, für Hamburg 1757–1827, für Altona 1787–1837 und für Kopenhagen die Jahre 1749–1839 registriert.⁸ Der Anfang ist stets vom Einsetzen der Überlieferung bestimmt, das Ende von der Arbeitskraft und dem Interesse Harald Voigts. Er hat diese Zusammenstellung aber nie für weitergehende Untersuchungen benutzt.⁹ Seine Listen sind jedoch ein wichtiges Hilfsmittel zur Erschließung der umfangreichen Protokolle und Grundlage der folgenden Auswertung.¹⁰ Eine stichprobenweise Kontrolle hat ergeben, dass seine Listen sehr zuverlässig sind.

Die Zahlen, die aus den Listen erhoben werden können, sagen als solche noch nicht viel aus, da die Gesamtzahl aller Anmusterungen in den einzelnen Häfen aus ihnen nicht hervorgeht. Wir wissen also nur aus anderen Untersuchungen, wie groß der Anteil der Nordfriesen an der Handelsfahrt in Amsterdam, Hamburg, Altona oder Kopenhagen insgesamt gewesen ist. So betrug der Anteil der Seefahrer von den Nordfriesischen Inseln in Hamburg 1775 etwa 5 %. Sie fehlten 1801 und stellten 1846 wieder 6 %. In Altona lag ihr Anteil 1774/75 bei 6,5 %, um dann bis 1801 auf fast 18 % anzusteigen. 1845 lag der Anteil

bei 18,5 %, obwohl die absoluten Zahlen nicht einmal mehr halb so groß waren.¹¹

Wohl aber können wir aus den vorliegenden Daten Hinweise auf jährliche Schwankungen und auf die Anteile der einzelnen Inseln an der ausgezählten Herkunftsregion erhalten. Außerdem lassen sich Verbindungen zwischen Kapitänen und Seeleuten herstellen. Wir können daher aus Harald Voigts Listen Informationen über regionale Netzwerke gewinnen. Es ist durchaus bekannt, dass die Nordfriesen im Walfang Beziehungen nutzten und gerne zusammen anmusterter. Wir können hier nun in der Handelsfahrt auch einige erstaunliche Unterschiede zwischen den einzelnen Inseln feststellen.

Bei der näheren Untersuchung ist zu beachten, dass die Protokolle in den ersten Jahren unvollständig erhalten sind. Dies gilt insbesondere für Amsterdam bis etwa 1800 und für Kopenhagen im Anfangszeitraum, in dem z.B. die Jahre 1757–1760 fast vollständig fehlen. In manchen Fällen, so beispielsweise während der Napoleonischen Kriege, spiegeln die Lücken aber auch ein Ruhen der Seefahrt. Als weiterer Ungenauigkeitsfaktor ist zu berücksichtigen, dass in den Anmusterungsprotokollen nicht immer die genaue Herkunft der Seeleute angegeben

ist. In den Kopenhagener Anmusterungsprotokollen steht z.B. mitunter die bloße Herkunftsangabe *Holsten* (für Holstein), was in der Sprache der Quelle aber nicht nur das heutige Holstein, sondern auch das damalige Herzogtum Schleswig samt den reichsdänischen Enklaven und damit auch die Nordfriesischen Inseln umfasst (mitunter findet sich nämlich eine genaue Bezeichnung wie *Amrum i Holsteen*). Nur in seltenen Fällen lässt sich beim Fehlen des Ortes durch Vergleich und aus anderen Angaben die genaue Herkunft rekonstruieren. Die reale Zahl der Nordfriesen wird also höher gewesen sein und wir haben es in der Auswertung mit Minimumzahlen zu tun.

Besonders Kapitäne (und auch einige Steuermänner) wurden Bürger in dem Hafen, von dem aus sie fuhren. Als ihre Herkunft wird dann meist der Hafen selbst angegeben, und ihre wirkliche Herkunft ist, wenn nicht außerdem der Geburtsort angegeben ist, nur durch Vergleich oder über die Bürgerprotokolle zu rekonstruieren. Dies hat Harald Voigt, so gut er konnte, getan. Ihm sind dabei aber einzelne Personen entgangen, so dass wir es wiederum nur mit Minimumzahlen zu tun haben.¹²

Hier werden auch die Grenzen der Untersuchung in anderer Hinsicht deutlich: Zwar kehrten die meisten Kapitäne nach Ende ihrer Seefahrtszeit auf ihre Heimatinsel zurück,

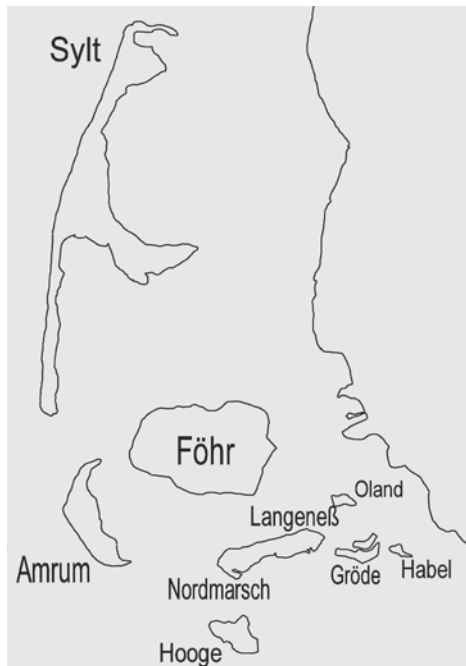


Abb. 1 Die Lage der Nordfriesischen Inseln Sylt, Amrum, Föhr und der Halligen. Die Inseln gehörten bis 1864 zum dänischen Gesamtstaat: Die Halligen, die Osthälfte von Föhr und der größte Teil von Sylt waren Teil des Herzogtums Schleswig, während die Westhälfte von Föhr, die Insel Amrum und die Nordspitze von Sylt direkt dem Königreich Dänemark unterstanden. (Karte: Martin Rheinheimer)

manche ließen sich aber auch in dem Hafen nieder. Ein bekanntes Beispiel ist der bereits erwähnte Föhrer Kapitän Jens Jacob Eschels, der sich endgültig in Altona niederließ, als er seine zweite Ehe einging. Seine erste Frau hatte noch auf Föhr gewohnt. Wie lange können solche Migrant*innen noch als Nordfriesen gelten? Im Prinzip wurde der Geburtsort zugrunde gelegt, doch müssen wir auch hier den Anmusterungsprotokollen folgen. Es stellt sich zudem bei näherer Kontrolle heraus, dass nicht alle Angaben richtig sind. Von den Amrumer Seeleuten in Amsterdam konnte ich nur etwa 90 % in den Amrumer Geschlechterreihen identifizieren.¹³ Bei den Übrigen muss der Verdacht nahe liegen, dass die Herkunftsangabe falsch ist. Zudem sind mitunter (insbesondere in Altona) Amrumer Seefahrer fälschlich Föhr zugeordnet. Hier habe ich sie, wo dies eindeutig ist, richtig Amrum zugeordnet. Dieser Fehler hängt sicher mit der administrativen Verbindung der beiden Inseln zusammen, da der Westteil von Föhr mit Amrum eine gemeinsame Verwaltungseinheit (Birk) bildete. Da manchmal verschiedene Personen gleichen Namens auf beiden Inseln lebten, ist jedoch nicht immer eine Korrektur möglich.

Im Folgenden werden zunächst quantitativ die Präsenz der Nordfriesen in den einzelnen Häfen und der Anteil der einzelnen Nordfriesischen Inseln an der Gesamtzahl der Nordfriesen analysiert. Letzteres gibt einen guten Eindruck von der wechselnden Bedeutung der Häfen und der einzelnen Inseln. Die Halligen werden dabei meist als eine einzige Insel behandelt. In Amsterdam, wo die Halligfriesen eine größere Gruppe der Seeleute stellten, wird jedoch auch zwischen den einzelnen Halligen unterschieden. Anschließend wird die regionale Verbindung von Kapitän und Seeleuten, insbesondere auch die von Kapitän und Steuermann, näher untersucht. Im Fall enger Verbindungen deutet dies auf regionale Netzwerke hin, die wiederum nach den einzelnen Häfen und Inseln differenziert werden.

2. Die Bedeutung der vier Häfen für die Nordfriesen (Fig. 1–2; Tab. 1–4)¹⁴

In den vier Häfen heuerten in der Untersuchungsperiode insgesamt 32 400-mal nordfriesische Seeleute in der Handelsfahrt an, davon 4961-mal als Kapitäne. Amsterdam verzeichnet in den erhaltenen Protokollen 9641 Anmusterungen von Nordfriesen, Hamburg 3161, Altona 10 634 und Kopenhagen 8964. Es handelt sich hierbei nicht um verschiedene Personen, sondern um die Gesamtzahl an Anmusterungen. Eine Person kann also mehrfach vorkommen, sogar mehrfach im gleichen Jahr. Den Anmusterungen können kurze Reisen von vielleicht nur zwei Monaten gefolgt sein, auf die die nächste Anmusterung folgte, oder auch eine lange Reise, die zwei Jahre dauerte. Da der Zeitraum, aus dem die Protokolle erhalten sind, die den Zahlen zugrunde liegen, von Hafen zu Hafen unterschiedlich ist, lassen sich diese Zahlen auch nicht einfach vergleichen. Legt man jedoch nur die Jahre zugrunde, von denen Daten aus allen Häfen vorliegen, nämlich die Jahre 1787 bis 1827, so ist ein Vergleich möglich. Während Kopenhagen und Amsterdam in dieser Zeit jeweils knapp ein Viertel der Anmusterungen verzeichnen, liegt Hamburg unter 10 % und Altona über 40 %. Bei den Kapitänen liegen Kopenhagen mit über 40 % und Altona mit über einem Drittel deutlich vorne, während Amsterdam mit unter 20 % deutlich dahinter zurückbleibt und Hamburg mit unter 5 % fast keine Rolle spielt. Dies hängt mit den politischen Rahmenbedingungen zusammen, denn Kopenhagen und Altona gehörten wie die Nordfriesischen Inseln zum dänischen Gesamtstaat, der neben dem eigentlichen Dänemark

bis 1864 auch die Herzogtümer Schleswig und Holstein und damit Altona umfasste, während Hamburg und Amsterdam im Ausland lagen. Seit Ende 1780 versuchte Dänemark zu verhindern, dass die eigenen Untertanen im Ausland anheuerteten.¹⁵ Deshalb gaben insbesondere die einfachen Seeleute dort manchmal auch falsche Herkunftsorte an (was wiederum unsere Zahlen verfälscht).¹⁶

Amsterdam (Fig. 7; Tab. 6)

In den Amsterdamer Anmusterungsprotokollen der Jahre 1760 bis 1827 lassen sich insgesamt 9641 Nordfriesen von den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sowie den Halligen Hooge, Oland, Langeneß, Nordmarsch, Gröde und Habel finden, darunter 1150 Kapitäne.

Schaut man auf die einzelnen Nordfriesischen Inseln und Halligen, so kam der weitaus größte Teil der Seeleute, die nach Amsterdam reisten, um von dort auf Handelsfahrt zu gehen, von Föhr. Dies ist an sich nicht erstaunlich, da die Insel auch die mit Abstand bevölkerungsreichste war (Tab. 5). Eher erstaunen muss die große Zahl der Seefahrer von den Halligen, die in Amsterdam insgesamt nicht weniger als 36 % der nordfriesischen Seeleute stellten. Die Halligen haben heute nur wenige Einwohner, waren jedoch vor der Sturmflut von 1825 deutlich bevölkerungsreicher. Wenn der Anteil der Seeleute (Kapitäne und einfache Seeleute zusammen genommen) von Hooge alleine 16 % der Seeleute aus dem Unter-



Abb. 2 Die Fregatte »De Ploeg« im Hafen von Amsterdam, um 1690. (Gemälde von Ludolf Bakhuizen; Rijksmuseum Amsterdam)

suchungsgebiet ausmacht und davon jener der Kapitäne sogar 22 %¹⁷, so bedeutete dies einen weitaus größeren Anteil als es der Insel nach ihrer Bevölkerung zukäme. So ergab die Volkszählung im Jahre 1769 für Hooge 673 Einwohner, für Amrum aber 606, also fast genauso viele. Doch stellte Amrum nur 3,9 % der Seeleute und 3,6 % der Kapitäne in der Amsterdamer Handelsfahrt. Nun war es aber keinesfalls so, dass Amrum keine Seefahrerinsel war, denn 1801 fuhren 71 % der über 15-jährigen Männer zur See und 1787 sogar 81 % – ein noch größerer Anteil wäre kaum vorstellbar. Der Unterschied liegt also darin, dass die Amrumer nicht in gleichem Maße in der Handelsfahrt von den großen Häfen aktiv waren; es lässt sich nämlich auf Amrum für das Jahr 1801 ein Anteil der reinen Wattenmeerschifffahrt (Nahverkehr, Austernfang usw.) von 30 % nachweisen.¹⁸

Wir können also feststellen, dass die Seeleute von den Halligen in der Handelsfahrt von Amsterdam im Vergleich zu den Nachbarinseln Sylt, Amrum und selbst Föhr deutlich überrepräsentiert waren. Zudem war auf Hooge, Nordmarsch-Langeneß¹⁹ und Oland der Anteil der Kapitäne deutlich höher als der Anteil der Seeleute insgesamt, während er auf Sylt, Föhr, Amrum und den kleinen Halligen Gröde und Habel geringer war. Besonders auffallend ist die geringere Anzahl der Kapitäne von Föhr und Sylt. Sylter Seeleute insgesamt waren in Amsterdam mit nur knapp 13 % deutlich unterrepräsentiert.

Schauen wir uns die Anzahl der Seeleute in den einzelnen Jahren und Jahrzehnten an, so zeigt sich ein deutlicher Höhepunkt in den 1780er Jahren und danach ein ebenso deutliches Abfallen mit einem leichten Wiederanstieg im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts. Dieser Eindruck bedarf jedoch erklärender Kommentare, denn die Datengrundlage ist sehr unterschiedlich. Die geringe Zahl in den 1760er Jahren ist ausschließlich der extrem fragmentarischen Überlieferung der Anmusterungsprotokolle geschuldet. Wir wissen hier überhaupt nichts über die wirkliche Anzahl der Seefahrer. Etwas besser ist die Quellenlage in den 1770er und 1780er Jahren, doch ist die Überlieferung auch hier für die meisten Jahre lückenhaft. Lediglich für die Jahre 1772, 1775, 1780, 1787, 1796 sowie für die Jahre ab 1801 scheinen die Protokolle vollständig überliefert zu sein. Gerade in Anbetracht dieser Lücken sagen die hohen Zahlen in den 1770er und 1780er Jahren doch etwas aus: Diese Jahrzehnte bilden einen Höhepunkt der nordfriesischen Teilnahme in der Amsterdamer Handelsfahrt. Der kurzfristige Einbruch im Jahre 1781 hängt mit dem Niederländisch-Englischen Krieg zusammen, in dessen Folge die dänische Regierung ihren Untertanen verbot, im Ausland anzuheuern. Als sie 1781 auf den Nordfriesischen Inseln außerdem die Enrollierung der Seeleute durchzusetzen versuchte, sie also zum Dienst in der Kriegsflotte heranziehen wollte, nachdem dies vorher nicht geschehen war, kam es auf Föhr sogar zu Unruhen.²⁰ Die Zahl der Sylter Seeleute in Amsterdam blieb danach stets niedriger als in den 1770er Jahren.

Von Anfang 1790 bis März 1794 gibt es überhaupt keine Anmusterungsprotokolle, was mit Krieg oder schlechter Überlieferung zusammenhängt. Das nahezu völlige Fehlen nordfriesischer Seefahrer in den Anmusterungsprotokollen von Ende Juni 1807 bis März 1814 hängt mit der Kontinentalsperre und der Verstrickung Dänemarks in die Napoleonischen Kriege zusammen, welche die Seefahrt in jenen Jahren verhinderten (in einzelnen Jahren fehlen die Protokolle völlig). Obwohl der Erhaltungsgrad der Anmusterungsprotokolle jetzt besser ist, bleibt die Zahl der Nordfriesen nach diesen Unterbrechungen geringer. Die nordfriesischen Seeleute haben nie ihre frühere Position in der Amsterdamer Handelsfahrt zurückgewinnen können. Dies wird besonders auch an der geringen Anzahl der Kapitäne deutlich. Auffallend ist, dass die Zahl der Führer Seeleute in den 1790er Jahren stärker

zurückging als die der Halligen, was deren prozentualen Anteil zunehmen ließ. Besonders der Anteil der Hooger und Nordmarscher Seeleute wuchs. Der Anteil Hooger Kapitäne war in den 1790er Jahren mit 33,5 % größer als jener der Föhler, deren Anteil auf deutlich unter 30 % fiel. Und sogar die Nordmarscher Kapitäne kamen in den ersten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts alleine auf ca. 24 %. In den folgenden Jahren stieg der Anteil Föhler Seeleute wieder an. Nach 1800 verschwanden die Amrumer, Langeneßer und schließlich auch die Oländer Kapitäne aus der Amsterdamer Handelsfahrt. Der Anteil der Föhler stieg wieder enorm an, doch blieben die absoluten Zahlen gering.

Hamburg (Fig. 8; Tab. 7)

In den Hamburger Anmusterungsprotokollen der Jahre 1757 bis 1827 lassen sich insgesamt 3161 Nordfriesen von den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sowie den Halligen Hooge, Oland, Langeneß, Nordmarsch, Gröde und Habel finden, darunter 255 Kapitäne – insgesamt also deutlich weniger als in Amsterdam. Es ist aber anzumerken, dass in dieser Zeit noch viele Nordfriesen von Hamburg aus auf Walfang gingen²¹, nur eben nicht auf Handelsfahrt.

Schaut man auf die einzelnen Nordfriesischen Inseln und Halligen, so kam der weitaus größte Teil der Seeleute, die von Hamburg aus auf Handelsfahrt gingen, von Sylt (51,9 %). Die Insel war damit im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl in Hamburg deutlich überrepräsentiert. Auffallend ist, dass der Anteil Sylter Seeleute bis 1780 bei 80 und mehr Prozent lag, danach aber massiv einbrach und in den 1790er Jahren nur noch gut 15 % ausmachte. Erst nach 1814 stieg der Anteil wieder auf über ein Drittel.

Bei den Föhler ist eine umgekehrte Tendenz festzustellen. Von gut 10 % in den 1770er Jahren stieg ihr Anteil auf etwa zwei Drittel in den 1790er Jahren und hielt sich auch nach den Napoleonischen Kriegen bei einem Anteil gut über der Hälfte aller nordfriesischen Seeleute. In absoluten Zahlen gab es in den 1770er Jahren einen Höhepunkt mit 822 Nord-



Abb. 3 Hamburg um 1800. (Aquarell von Johann Marcus David; Museum für Hamburgische Geschichte/hamburgmuseum)

friesen im Jahrzehnt und in den 1780er Jahren einen Einbruch auf gerade noch 47 Anmusterungen im Jahrzehnt. Von Juni 1781 bis März 1785 gab es wegen des Niederländisch-Englischen Krieges und des dänischen Verbots, im Ausland zur See zu gehen, keine nordfriesischen Seefahrer in Hamburg.²² Während der Napoleonischen Kriege ruhte die Seefahrt 1808–1813, folglich gab es auch keine nordfriesischen Seeleute in Hamburg. In den 1820er Jahren stieg ihre Anzahl jedoch wieder massiv an und lag 1820–1827 bei 1001.

Im Vergleich mit Amsterdam waren die Seeleute von den Halligen in Hamburg mit einem Anteil von unter 5 % deutlich unterrepräsentiert. Bei den Kapitänen kamen sie immerhin auf 11 % (mit einzelnen Jahren, wo ihr Anteil deutlich höher war, insbesondere 1789–1793). Sie lagen damit aufs Ganze gesehen immer noch deutlich unter ihrem Bevölkerungsanteil von 18 % im Jahre 1769. Nach 1780 und bis zu den Napoleonischen Kriegen erreichte der Anteil der halligfriesischen Seeleute jedoch 12–15 %, also in genau jener Periode, in der die Zahl der Sylter Seeleute eingebrochen war.

Der Anteil Amrumer Seeleute lag in Hamburg auf dem gleichen Niveau wie in den anderen Häfen (3,8 %), doch lag der Anteil Amrumer Kapitäne deutlich höher (6,3 %). Die Sylter Kapitäne waren etwas stärker vertreten als die Seeleute insgesamt, die Führer waren mit knapp 26 % deutlich unterrepräsentiert.

Altona (Fig. 9; Tab. 8)

In den Altonaer Anmusterungsprotokollen der Jahre 1787 bis 1837 lassen sich insgesamt 10 637 Nordfriesen von den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sowie den Halligen Hooge, Oland, Langeneß, Nordmarsch, Gröde und Habel finden, darunter 1280 Kapitäne. Was die Gesamtzahl der Seeleute angeht, war Altona also der beliebteste Hafen der Nordfriesen, und das, obwohl die Zahlen erst ca. 30 Jahre später einsetzen als in den anderen Häfen. Sie fehlen damit für jene Zeit, in der die Zahlen gerade in Amsterdam am höchsten und auch in Hamburg hoch waren. Wir können also aus dem vorliegenden Material nicht sagen, ob die nordfriesischen Seeleute sich erst nach dem Einbruch in Amsterdam und Hamburg Altona zuwandten oder ob sie dort auch schon vorher stark vertreten waren. Anderes Material²³ sowie der Rückgang in Amsterdam ab 1790 und der Anstieg in Altona in den folgenden Jahren deuten aber klar auf Ersteres.

In Altona waren Führer (47 %) und Sylter (43 %) Seeleute deutlich am stärksten vertreten. Die Sylter stellten aber etwas mehr Kapitäne als die Führer. Amrum war mit 3,9 % ähnlich vertreten wie in Amsterdam und Hamburg. Die Halligen stellten knapp 6 % der Seeleute, also ähnlich wenige wie in Hamburg. Bei den Kapitänen kamen sie auf 9 %, was immer noch eine Unterrepräsentation ist. Die Amrumer Kapitäne kamen immerhin auf 5,2 %. Der Höhepunkt der Nordfriesen in der Altonaer Handelsfahrt lag in den 1790er Jahren. Den absoluten Höhepunkt bildete das Jahr 1795, als nicht weniger als 860 Nordfriesen in Altona anmusterten. Die Napoleonischen Kriege hatten einen Rückgang zur Folge. Zwischen Juli 1807 und Mai 1814 gab es nur ganz wenige Anmusterungen, meist auf Kaperschiffen. In den 1820er Jahren war das Niveau wieder hoch, erreichte in absoluten Zahlen allerdings nur noch etwas mehr als die Hälfte der Werte in den 1790er Jahren. Dabei ergaben sich für die einzelnen Inseln Verschiebungen. So wuchs der Sylter Anteil von gut einem Drittel in den 1790er auf etwas über die Hälfte in den 1830er Jahren²⁴, während der Führer Anteil nach den Napoleonischen Kriegen um mehr als 10 % unter dem früheren



Abb. 4 Ansicht von Altona. (Stahlstich um 1800; Museum für Hamburgische Geschichte/hamburg-museum)

Niveau blieb. Die Halligen waren in den Jahren 1800 bis 1807 vorübergehend etwas stärker vertreten, doch immer noch vergleichsweise schwach.

Kopenhagen (Fig. 10; Tab. 9)

In den Kopenhagener Anmusterungsprotokollen der Jahre 1749 bis 1839 lassen sich insgesamt 8964 Nordfriesen von den Inseln Sylt, Amrum und Föhr sowie den Halligen Hooge, Oland, Langeneß, Nordmarsch, Gröde und Habel finden, darunter 2276 Kapitäne. Der Anteil der Kapitäne ist also deutlich höher als in den anderen Häfen. In Kopenhagen waren die Sylter Seeleute am stärksten vertreten, über den gesamten Betrachtungszeitraum machten sie fast zwei Drittel der Seeleute aus. Die Föhrer kamen auf knapp 30 %, Amrum lag mit 3,5 % leicht unter dem Niveau der anderen Häfen und die Halligen spielten mit nur 1,7 % der Seeleute keine Rolle.

Der hohe Sylter Anteil war über die gesamte untersuchte Periode nicht stabil, sondern bewegte sich schrittweise von einem Extrem zum anderen. Am Anfang stellten die Sylter fast alle nordfriesischen Seeleute in der Kopenhagener Handelsfahrt. Bis 1780 lag ihr Anteil bei über 90 %. Um 1780 fiel er zum ersten Mal abrupt, um dann bis etwa 1800 bei knapp zwei Dritteln zu liegen. Seit 1800 fiel der Sylter Anteil jedes Jahrzehnt deutlich, um in den 1830er Jahren bei nur noch 7 % zu liegen. Ab 1835 gab es gar keine Sylter Seeleute mehr in der Kopenhagener Handelsfahrt.

Der Föhrer Anteil entwickelte sich umgekehrt. Noch in den 1770er Jahren lag er bei nur 2 %, stieg dann in den 1780er Jahren auf ein Drittel und nach 1800 in jedem Jahrzehnt deutlich weiter, um schließlich in den 1830er Jahren bei 92 % anzukommen. In fünf einzelnen Jahren stellten die Föhrer sogar alle nordfriesischen Seeleute, seit 1832 alle Kapitäne. Für die Föhrer ist der Wendepunkt deutlich das Jahr 1781. Der Anstieg fällt also mit dem Rückgang in Amsterdam und Hamburg zusammen. Im folgenden Jahr erreichten sie vorübergehend sogar schon 58 %.

Amrumer Seeleute und Halligfriesen spielten generell keine wichtige Rolle in Kopenhagen. Lediglich im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts kamen die Amrumer einmal auf über 8 %.

Schaut man allein auf die Kapitäne, so ist die Entwicklung in etwa analog. Die Führer Kapitäne liegen knapp 5 % unter dem Anteil aller Führer Seeleute, während die Übrigen alle leicht höher liegen.

3. Das unterschiedliche Verhalten der Nordfriesen (Fig. 3–6)

Vergleicht man die einzelnen Häfen miteinander, so wird deutlich, dass die Seeleute von den einzelnen Nordfriesischen Inseln verschiedene Häfen bevorzugten. Sylter Seeleute fuhren in der Handelsfahrt seit den 1760er Jahren bevorzugt von Kopenhagen, doch auch Hamburg und Amsterdam spielten für sie bis 1780 eine erhebliche Rolle. Erst 1806 endete abrupt die Kopenhagener Phase. Altona hatte jedoch bereits, kurz nachdem dort 1787 die Quellen einsetzen, Kopenhagen übertroffen. Nach 1814 spielten Amsterdam und Kopenhagen keine große Rolle mehr. Jetzt war Altona dominierend, und auch von Hamburg aus fuhren wieder mehr Sylter Seeleute. Der Sylter Dominanz in Kopenhagen und später auch Altona entsprach vor 1806 eine sehr hohe Zahl von Kapitänen an diesen Orten. Nach 1814 gab es insbesondere in Kopenhagen kaum noch Sylter Kapitäne, während es sie in Altona weiterhin gab.

Bei den Führer Seeleuten ergibt sich eine weniger kontinuierliche Entwicklung. In den 1770er und 1780er Jahren fuhren sie besonders von Amsterdam aus. Während der kurzfristigen Krise um 1781 gingen sie einige Jahre verstärkt nach Kopenhagen, doch hielt diese Tendenz nicht an, denn seit den 1790er Jahren wurde Altona der beliebteste Hafen. Nach 1814 kam die Gesamtzahl der Führer Seeleute weder in Altona noch in Amsterdam an alte Glanzzeiten heran. Amsterdam erlebte zwar eine kurze Renaissance, stagnierte dann aber wie auch Kopenhagen, während Hamburg nun Altona seit den 1820er Jahren Konkurrenz machte. Während die Zahl Führer Seeleute in einzelnen Spitzenjahren in Amsterdam und Altona doppelt so hoch lag wie die Zahl der Sylter, blieb die Zahl der Führer Kapitäne geringer als die der Sylter.

Die Amrumer Seeleute bevorzugten seit den 1770er Jahren Amsterdam, seit den 1790er Jahren Altona, doch diente Kopenhagen in der Krise um 1780 vorübergehend als Ersatz für Amsterdam und wurde zwischen 1798 und 1807 der wichtigste Ausgangshafen. Nach 1814 gingen die Amrumer bevorzugt nach Altona und seit den 1820er Jahren auch Hamburg. Die Zahl Amrumer Kapitäne war stets verhältnismäßig gering. Über die Jahre fuhren die meisten von ihnen ab Kopenhagen. Altona erlebte in den 1790er Jahren eine kurzfristige Blüte. Insgesamt fuhren Amrumer Kapitäne 103-mal von Kopenhagen, 67-mal von Altona, 41-mal von Amsterdam und 16-mal von Hamburg.

Die Seeleute von den Halligen bevorzugten eindeutig und total Amsterdam. Auf Krisenjahre reagierten sie im Gegensatz zu den anderen nicht gleich damit, dass sie von anderen Häfen fuhren. Erst langsam begannen sie sich seit Mitte der 1790er Jahre auf Altona einzustellen, doch blieb Amsterdam bis in die 1820er der vorgezogene Hafen. Nach den Napoleonischen Kriegen hat die Seefahrt der Halligen jedoch nie mehr ihr vorheriges Niveau erreicht. Seit längerem war dort die Einwohnerzahl im Sinken. 1825 verstärkte dann eine verheerende Sturmflut den Niedergang der Halligen, auf denen 74 Menschen umkamen und weitere 234 anschließend die Halligen verließen.²⁵ Diese verloren also ein Drittel ihrer noch vorhandenen Einwohner, während die übrigen Inseln vergleichsweise glimpflich davorkamen.

4. Nordfriesische Netzwerke in der Handelsfahrt

Amsterdam (Tab. 10, 14)

In der Handelsfahrt von Amsterdam gab es ausgeprägte regionale Netzwerke. Ein Drittel der Seeleute von den untersuchten Inseln fuhren zwischen 1760 und 1827 auf einem Schiff, das ein Kapitän von der eigenen Heimatinsel führte. Nicht weniger als 54 % fuhren gar auf einem Schiff mit einem Kapitän von einer der Nordfriesischen Inseln (also der eigenen oder einer der untersuchten Nachbarinseln). Dabei gab es von Insel zu Insel jedoch erhebliche Unterschiede. So fuhren Seeleute von den kleinen Halligen Gröde und Habel nur selten mit einem Kapitän von der eigenen Insel, denn diese winzigen Inseln brachten nur wenige Kapitäne hervor. Doch insbesondere die Habeler Seeleute fuhren fast immer mit einem Kapitän der Nachbarinseln (94 %). Auffallend sind die Netzwerke der Hooger Seeleute. Hier fuhren über die gesamte Periode fast 60 % der Seeleute mit einem Kapitän der eigenen Insel und 78 % mit einem aus der Region. Die Bindung an einen Kapitän von der heimatlichen Insel war also fast doppelt so hoch wie auf den anderen Inseln. Dagegen war sie auf Sylt und Amrum mit etwa 22 % ausgesprochen gering. Föhr und Langeneß lagen etwas unter dem Durchschnitt, Nordmarsch und Oland darüber. Bei der Bindung an die Region weisen jedoch die Halligen generell sehr hohe Werte auf. Von allen Halligseeleuten fuhren zwei Drittel mit einem Kapitän von den Halligen und mehr als drei Viertel der Seeleute mit einem Kapitän von einer der untersuchten Nordfriesischen Inseln. Von Amrum und Föhr taten dies nur etwa 45 % der Seeleute, von Sylt nur ein Drittel.

Die Bindung an Kapitäne von der eigenen Insel und der Region hatte ihren Höhepunkt zwischen 1770 und 1809. Nach 1810 nahm sie – wie ja auch die Zahl der Seeleute insgesamt – deutlich ab. Wir lassen dabei das erste Jahrzehnt (1760–1769) wegen der geringen Datengrundlage außer Acht. Von den Hoogern fuhren 1770–1779 nicht weniger als 78,4 % der Seeleute mit einem Kapitän von der eigenen Insel. Dieser enorme Anteil fiel in der Folge kontinuierlich. Zwischen 1800 und 1819 lag er immerhin noch bei 50 %. Zunächst fuhren die Hooger Seeleute fast ausschließlich mit Kapitänen von den Nordfriesischen Inseln: bis 1800 um die 90 %. In den folgenden Jahrzehnten fiel dieser Anteil auf gut 50 % und nach 1820 sogar auf nur 10 %. Auch auf den übrigen Halligen finden wir bis etwa 1810 Anteile von zwischen 80 % und 100 % mit Kapitänen von den Nordfriesischen Inseln und danach einen plötzlichen Rückgang. Auch auf Sylt, Föhr und Amrum, wo der Anteil der Seeleute, die mit Kapitänen von der eigenen Insel oder den Nachbarinseln fuhren, nie ganz so hoch war (auf Föhr 50–60 % zwischen 1780 und 1809), fiel der Anteil nach 1810 drastisch. Auf Sylt setzte der Rückgang schon zehn Jahre früher ein.

Hamburg (Tab. 11, 15)

Die nordfriesischen Netzwerke in Hamburg waren geringer ausgeprägt als in Amsterdam. Ein Viertel der Seeleute von den untersuchten Inseln fuhren zwischen 1757 und 1827 auf einem Schiff, das ein Kapitän von der eigenen Insel führte. Kaum mehr, nämlich knapp 29 %, fuhren auf einem Schiff mit einem Kapitän von einer der Nordfriesischen Inseln (also der eigenen oder einer der untersuchten Nachbarinseln). Dies scheint eine durchgehende Tendenz in der Hamburger Handelsfahrt (nicht jedoch im Walfang) zu sein. Seeleute

von den Halligen fuhren weniger von Hamburg als von Amsterdam, doch in den Jahren, wo ihre Zahl höher war, waren auch ihre Netzwerke ausgeprägt. So fuhren in den 1790er Jahren fast 85 % der Seeleute von den Halligen in der Hamburger Handelsfahrt auch mit einem Kapitän von den Halligen. Am deutlichsten ist dies bei den Oländern. Zwei Drittel der Oländer Seeleute fuhren während der gesamten Untersuchungsperiode mit einem Oländer Kapitän, in etlichen Jahrzehnten sogar zwischen 90 % und 100 %.

Die Sylter Seeleute und Kapitäne, die ja in Hamburg über die Hälfte der nordfriesischen Seeleute stellten, waren wie in Amsterdam, so auch in Hamburg vergleichsweise wenig netzwerkbildend. Nur 29 % fuhren mit einem Kapitän der eigenen Insel und nur 1 % mehr mit einem von einer der anderen untersuchten Inseln. Die Sylter Netzwerke schwankten stark. Der höchste Anteil findet sich zwischen 1790 und 1810 sowie in den 1770er Jahren. Die Jahre zwischen 1790 und 1810 waren jedoch Jahre mit nur sehr wenigen Sylter Seeleuten in Hamburg, während gerade in den 1770er Jahren sehr viele von Hamburg fuhren. Es lässt sich also keine klare Tendenz erkennen.

Die Föhrer Seeleute, die die nächst größte Gruppe stellten, waren in Hamburg deutlich weniger netzwerkbildend als in Amsterdam: Nur 20 % fuhren mit einem Föhrer Kapitän und 24 % mit einem von Föhr oder den übrigen Nordfriesischen Inseln. Dies könnte mit der deutlich geringeren Zahl Föhrer Kapitäne in Hamburg zusammenhängen, was ja auch die Möglichkeiten für solche Netzwerke reduzierte. Im Gegensatz zu den Syltern waren die Föhrer Netzwerke jedoch stabiler und schwankten weniger.

Die Amrumer Seeleute bildeten in Hamburg sogar stärker Netzwerke als in Amsterdam: 32 % fuhren mit einem Amrumer Kapitän und 43 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln. Die Amrumer Netzwerke schwankten jedoch stark, was mit dem unterschiedlichen Vorhandensein Amrumer Kapitäne in Hamburg zusammenhängt.

Altona (Tab. 12, 16)

In Altona waren die Netzwerke der Seeleute in den untersuchten Jahren 1787 bis 1837 insgesamt deutlich stärker ausgeprägt als in Amsterdam und auch Hamburg: 50 % der nordfriesischen Seeleute fuhren mit einem Kapitän von ihrer eigenen Insel, 62 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln. Am stärksten ausgeprägt war diese Tendenz bei den Syltern, die ja auch die meisten Kapitäne stellten. Hier fuhren 60 % der Seeleute mit einem Kapitän von der eigenen Insel und fast 68 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln insgesamt. Einen Bruch gab es jedoch mit den Napoleonischen Kriegen. Lag der Anteil der Sylter Seeleute mit Sylter Kapitän vorher bei über 68 %, so lag er danach nur noch um die 50 %, und es fuhren auch statt über 70 % nur noch über 60 % mit einem nordfriesischen Kapitän. Dies hat nichts mit einem Rückgang der Seeleute zu tun, denn in den 1820er und 1830er Jahren lag die Zahl der Sylter Seeleute und Kapitäne wieder recht hoch.

Von den Föhrer Seeleuten fuhren 44 % mit einem Föhrer Kapitän und 56 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln insgesamt. Auch bei ihnen sank der Anteil während der Napoleonischen Kriege um mehr als 10 %.

Die Amrumer lagen aufs Ganze gesehen mit 47 % bzw. 62,5 % ein wenig höher als die Föhrer. Bei ihnen sind die Werte in den 1800er und 1830er Jahren deutlich niedriger als in den übrigen Jahrzehnten, was offenbar mit der geringen Zahl Amrumer Kapitäne in Altona in diesen Jahrzehnten zusammenhängt. Amrumer Kapitäne hatten in Altona relativ viele

Führer Seeleute (106) an Bord, weitaus mehr als umgekehrt (39). Das könnte bedeuten, dass nicht genug Amrumer Seeleute zur Verfügung standen. Entsprechend griff man auf die unmittelbare Nachbarinsel zurück.

Rechnet man die Halligen als eine Insel, so liegen sie mit 48 % bzw. 66 % in etwa auf Amrumer Niveau. Bei den einzelnen Inseln liegen Hooge und Oland knapp darunter; Nordmarscher und Langeneßer Seeleute fuhren nur zu 25 % bzw. 26 % mit einem Kapitän von ihrer eigenen Insel, was insofern verwundert, weil sie mehr Kapitäne stellten als Oland. Die Netzwerke der Seeleute von den Halligen sind damit in Altona deutlich weniger ausgeprägt als in Amsterdam, doch die Tendenz ist ähnlich, denn auch in Amsterdam haben Hooge und Oland stärkere Relationen zu ihren eigenen Kapitänen als Langeneß und Nordmarsch.

Kopenhagen (Tab. 13, 17)

In Kopenhagen finden sich die mit Abstand stärksten Netzwerke: 73 % der nordfriesischen Seeleute fuhren dort zwischen 1750 und 1839 mit einem Kapitän von der eigenen Insel, 78 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln insgesamt. Dies hängt natürlich nicht zuletzt mit der höheren Zahl nordfriesischer Kapitäne in der Kopenhagener Handelsfahrt zusammen.

Insgesamt 76 % der Sylter Seeleute fuhren mit einem Kapitän von ihrer eigenen Insel, fast 80 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln, doch fiel der Anteil der Seeleute mit Sylter Kapitän von 90 % in den 1750er und 1760er Jahren in den folgenden Jahrzehnten stetig, um in den 1830er Jahren bei nur noch 44 % anzukommen. Dieser Rückgang beginnt in der Zeit mit den meisten Sylter Seeleuten und Kapitänen (1770–1810) und setzt sich mit dem Absinken der Anzahl der Seeleute fort.

Bei den Führer Seeleuten waren die Netzwerke in Kopenhagen nur etwas schwächer ausgeprägt, doch recht stabil. Sie lagen bei 69 % bzw. 75 %. Die wachsende Anzahl der Seeleute hatte hier noch eine Verfestigung zur Folge.

Der Anteil Amrumer Seeleute mit eigenem oder nordfriesischem Kapitän lag mit 76 % bzw. 87 % sogar noch über dem Sylter Anteil. Die Entwicklung folgt dabei dem Ansteigen und abrupten Verschwinden Amrumer Seeleute und Kapitäne in Kopenhagen. Vor den Napoleonischen Kriegen steigt der Anteil Amrumer Seeleute mit Kapitän von der eigenen Insel von Jahrzehnt zu Jahrzehnt von 0 % auf 90 % an, danach gab es nur noch einzelne Amrumer Seeleute in Kopenhagen und Netzwerke spielten so gut wie keine Rolle mehr. Lediglich in den 1820er Jahren fuhr vorübergehend ein Drittel mit nordfriesischen Kapitänen.

Seeleute und Kapitäne von den Halligen spielen in Kopenhagen insgesamt keine wichtige Rolle. Ihre Netzwerke sind dementsprechend etwas schwächer als die der anderen Inseln. Etwa 60 % der Nordmarscher und Hooger Seeleute fuhren mit Kapitänen von der eigenen Insel. Bei den anderen Halligen waren solche Verbindungen kaum möglich, doch fuhren 63,5 % aller Halligseeleute mit einem Kapitän von den Halligen und 85 % mit einem Kapitän von den Nordfriesischen Inseln.

5. Die Herkunft der Steuermänner

In der Seefahrt war ein gutes Verhältnis von Kapitän und Steuermann besonders wichtig. Deshalb ist es sinnvoll, die Rekrutierung von Steuermännern näher zu untersuchen.

Amsterdam (Tab. 18, 22)

Über die gesamte Periode führen in Amsterdam über 50 % der Kapitäne mit einem Steuermann von der eigenen Insel und 80 % mit einem Steuermann von den Nordfriesischen Inseln. Konnte man einen deutlichen regionalen Unterschied bei den Netzwerken der Seeleute insgesamt feststellen, so ist das Bild bei den Steuermännern sehr viel ausgeglichener und keine Insel unterscheidet sich deutlich von den anderen. Amrum, Sylt und Föhr liegen bei der Wahl der Steuermänner von der eigenen Insel sogar etwas höher als die Halligen. Schauen wir auf die Rekrutierung von Steuermännern aus der Region, liegen die Halligen etwas höher. Rechnen wir die Halligen zusammen als eine Insel, liegen sie mit 71,5 % deutlich über Amrum, Sylt und Föhr. Hier gibt es auch über die Betrachtungsperiode lange Zeit keine nennenswerten Veränderungen. Der Anteil der Kapitäne mit Steuermännern von der eigenen Insel fällt erst nach 1820 (besonders auf Föhr), der der Kapitäne mit Steuermännern von den Nordfriesischen Inseln fällt schon vorher stetig. Auf den Halligen lag der Anteil der Kapitäne mit einem Steuermann von den Nordfriesischen Inseln jedoch durchweg bei 80 und mehr Prozent.

Hamburg (Tab. 19, 23)

In Hamburg führen 62 % der Kapitäne mit einem Steuermann von der eigenen Insel und 68 % mit einem von den Nordfriesischen Inseln. Die eigene Insel spielte also eine noch stärkere Rolle als in Amsterdam, während die Nachbarinseln eine geringere Rolle spielten.

Insbesondere bei den Sylter Kapitänen ist eine stärkere Tendenz zu Steuermännern von der eigenen Insel zu erkennen (über den gesamten Betrachtungszeitraum 75 %), doch gab es mit dem Niedergang Sylter Seeleute und Kapitäne hier zwischen 1780 und 1800 ebenfalls einen deutlichen Rückgang und die Bindung an Steuermänner von der eigenen Insel fiel in dieser Zeit auf etwa Drittel und weniger. Bei den Föhrern ist mit der wachsenden Anzahl der Seeleute und Kapitäne auch eine wachsende Bindung an Steuermänner von der eigenen Insel festzustellen. Sie lag über die Jahrzehnte bei 62 %. Bei den wenigen Amrumer Kapitänen war die Bindung an Steuermänner von der eigenen Insel erheblich geringer (31 %), doch rekrutierten sie 44 % ihrer Steuermänner aus Föhr, so dass letztlich 75 % ihrer Steuermänner von den Nordfriesischen Inseln stammten. Bei den Halligen war die Bindung an Steuermänner von der eigenen Insel, von den Halligen zusammengenommen, ja von den Nordfriesischen Inseln insgesamt so gut wie nicht existent. Nur 14 % der Halligkapitäne hatten einen Steuermann von den Nordfriesischen Inseln. Das Verhalten war bei ihnen in Hamburg also genau umgekehrt wie in Amsterdam.

Altona (Tab. 20, 24)

In Altona wählten die nordfriesischen Kapitäne in sogar noch höherem Maße als in Hamburg Steuermänner aus der Heimat. Fast 70 % musterten Steuermänner von der eigenen Insel an und über 80 % solche von den Nordfriesischen Inseln. Wiederum war die Tendenz bei den Syltern am ausgeprägtesten, bei denen fast 80 % der Kapitäne auch Sylter Steuermänner hatten. Es folgten die Föhrer mit 68 % und die Amrumer mit 55 %. 45 % der Halligkapitäne hatten einen Steuermann von den Halligen, 73 % einen von den Nordfriesischen Inseln. Auch die Amrumer hatten zu 79 % nordfriesische Steuermänner. Wenn sie keine Amrumer Steuermänner hatten, nahmen sie Föhrer (16,4 %) oder Sylter (7,5 %). Es lässt sich also erkennen, dass die Kapitäne der Inseln, die viele Seeleute stellten (Föhr und Sylt), auch bevorzugt Steuermänner von der eigenen Insel anheuerten, während die Kapitäne von den kleineren Inseln (Amrum, Halligen) auf solche von den Nachbarinseln auswichen. Dies mag mit dem mangelnden Potential der eigenen Insel zusammenhängen.

Kopenhagen (Tab. 21, 25)

In Kopenhagen ähnelt die Bindung der Kapitäne an Steuermänner von der eigenen Insel mit insgesamt 55 % derjenigen in Amsterdam, doch ist die Bindung an die nordfriesische Region mit nur 60 % deutlich geringer. Dies hängt offensichtlich mit den Sylter Kapitänen zusammen, die zwar gerne Steuermänner von der eigenen Insel nahmen (56 %), doch nur äußerst selten welche von den anderen Inseln. Die Föhrer Kapitäne lagen mit knapp 58 % Föhrer Steuermännern nur wenig über den Werten der Sylter Kapitäne, was die eigene Insel angeht, heuerten darüber hinaus jedoch zu 5,7 % von den Nachbarinseln, kamen also insgesamt auf 63,5 %. Die Bedeutung der Region stieg wiederum bei den kleineren Inseln. Nur knapp 40 % der Amrumer Kapitäne hatten einen Steuermann von der eigenen Heimatinsel, doch 71 % einen von den Nordfriesischen Inseln. Je 15,5 % der Amrumer Kapitäne hatten einen Steuermann aus Sylt bzw. Föhr. Ein Drittel der Halligkapitäne hatte einen Steuermann von den Halligen, doch fast 53 % einen von den Nordfriesischen Inseln.

6. Schluss

In den 1760er Jahren begann eine Blütezeit für die Nordfriesen in der Handelsfahrt. Sie dauerte bis zu den Napoleonischen Kriegen, nach denen die Zahl der Nordfriesen in der Handelsfahrt nie wieder das frühere Niveau erreichte. Ein Blick auf die Gesamtzahlen zeigt, dass Amsterdam zwischen 1770 und 1789 der wichtigste Hafen war. Nach den Einbrüchen 1790–1794 und 1807–1814 erholte er sich jedoch nie wieder richtig.²⁶ Anfang der 1790er Jahre wurde stattdessen Altona der alles dominierende Handelshafen für die nordfriesischen Seeleute und übernahm damit die Rolle von Amsterdam. Hamburg war für die Nordfriesen, was die Handelsfahrt (nicht den Walfang!) anging, immer vergleichsweise unbedeutend und verzeichnete 1780–1790 und 1807–1814 längere Niedergangsphasen. Erst gegen Ende der Untersuchungsperiode wuchs seine Bedeutung. Kopenhagen profitierte 1781–1785 und 1789–1807 vom Niedergang Amsterdams und Hamburgs, doch war die Kopenhagener Handelsfahrt von den Napoleonischen Kriegen genauso betroffen wie die der übrigen Häfen.

Anschließend blieb Kopenhagens Bedeutung geringer und es wurde von Altona und Hamburg verdrängt. Schaut man allein auf die Kapitäne, so waren Kopenhagen, Amsterdam und Altona bis zu den Napoleonischen Kriegen für die Nordfriesen etwa gleich bedeutend.

Man muss bei den Gesamtzahlen allerdings auch berücksichtigen, dass die Nordfriesen nicht nur in der Handelsfahrt tätig waren, sondern auch im Walfang. Hier waren die Häfen Hamburg und Amsterdam dominierend. Altona war nicht ganz so wichtig und Kopenhagen spielte kaum eine Rolle. Während aus Hamburg und Altona die Schiffslisten erhalten und gut untersucht sind, sind für Amsterdam nur ausnahmsweise einzelne erhalten, so dass wir keinen wirklichen Eindruck von der Anzahl der nordfriesischen Seeleute im niederländischen Walfang gewinnen können. Wir wissen jedoch aus anderen Quellen, dass es viele gewesen sein müssen. Nach 1770 war der niederländische Walfang jedoch im Niedergang begriffen.²⁷ Bereits früher als die übrigen Nordfriesen hatten sich die Sylter der Handelsfahrt zugewandt.²⁸

Verbindet man diese Informationen mit den Ergebnissen für die Handelsfahrt, so ergibt sich, dass sich die Nordfriesen in Amsterdam nach dem Niedergang des Walfangs generell stärker zur Handelsfahrt hin orientierten. Die geringen Zahlen von Nordfriesen in der Hamburger Handelsfahrt hängen u.a. damit zusammen, dass die Nordfriesen dort weiterhin stärker im Walfang tätig waren. Dass die Konjunkturen innerhalb der Seefahrt Einfluss auf die nordfriesischen Seefahrer hatten, zeigt sich deutlich in den Erinnerungen von Paul Frercksen und Jens Jacob Eschels.²⁹ Der Halligfrieze Frercksen, der sein Leben lang von Amsterdam aus fuhr, begann in seiner Jugend auf Walfangschiffen und wechselte dann auf Handelsschiffe. Der Föhrer Eschels begann ebenfalls auf Amsterdamer Walfängern, wechselte dann auf Handelsschiffe, um anschließend nach Altona zu gehen, wo er sich schließlich niederließ. Der Amrumer Handelskapitän Knudt Tückis (hollandisiert zu Claas Teunisz) tritt zuerst in den Amsterdamer Anmusterungsprotokollen auf, ab 1794 nur noch in den Hamburger Protokollen. Er wechselte also den Ausgangshafen, als sich die Lage in Amsterdam verschlechterte.³⁰

Kriege und politische Eingriffe in einzelnen Ländern konnten die Situation in einzelnen oder allen Häfen ändern. Dies galt besonders für die Napoleonischen Kriege, die die Seefahrt in allen vier Häfen von 1807 bis 1813 fast vollkommen zum Erliegen brachten. 1780 hinderten Maßnahmen der dänischen Regierung die Nordfriesen daran, nach Amsterdam oder Hamburg zu reisen und dort anzumustern. So konnte Kopenhagen 1781 vom Ausfall Amsterdams und Hamburgs profitieren und erlebte einen enormen Aufschwung, während in den ausländischen Häfen die Zahl der nordfriesischen Seefahrer einbrach.

Hinzu kommt ein handelspolitischer Faktor, denn seit 1746 hatte Dänemark mit den nordafrikanischen Barbareskenstaaten und dem Osmanischen Reich Verträge abgeschlossen, die eine ungehinderte Seefahrt im Mittelmeer und auf dem angrenzenden Atlantik ermöglichten.³¹ Hamburg hatte solche Verträge nicht, und Hamburger Reeder flaggten darum ihre Schiffe nach Altona aus, um von den dänischen Verträgen zu profitieren. Davon wiederum profitierten die Handelsfahrt und die dänische Staatskasse. Im Walfang, der von nordafrikanischen Korsaren unberührt war, spielten die Verträge jedoch keine Rolle, so dass Hamburg hier weiterhin dominierte.

Die einzelnen Nordfriesischen Inseln hatten jeweils besondere Präferenzen in der Seefahrt (Walfang, Handelsfahrt, Wattenmeerschiffahrt). Dazu gehörten auch vorgezogene Häfen,

von denen sie auf Handelsfahrt gingen. Die Halligfriesen gingen am liebsten von Amsterdam aus zur See, und ihr Anteil war in Hamburg, Altona und Kopenhagen bedeutend geringer als in Amsterdam. Die Sylter Seeleute waren in Kopenhagen am stärksten vertreten und auch in Hamburg zahlreicher als die Föhrer, die nur in Amsterdam und Altona die Sylter zahlenmäßig übertrafen. Die Amrumer Seeleute waren in allen vier Häfen ähnlich und vergleichsweise schwach vertreten.

Schaut man darauf, von welcher Insel die Kapitäne jeweils ihre Seeleute rekrutierten, wird deutlich, dass es auch hier deutliche regionale Zusammenhänge gab. Eine der Eigenheiten der Wattenmeerregion³² ist, dass Inseln und Festlandbereiche meist nur durch einen bestimmten großen Tidestrom erreichbar sind. Diese Tideströme bilden eine Verkehrsachse und schaffen damit eine Subregion innerhalb des Wattenmeers, da sich die Bewohner der angrenzenden Inseln und Festlandsbereiche über diese Tideströme begegnen und austauschen. Manche Inseln können dabei sowohl durch die nördlich als auch die südlich gelegenen Tideströme erreicht werden, gehören also zwei Subregionen an. Die meisten der untersuchten Inseln sind durch das Schmaltief zu erreichen, das sich dann in Norder- und Süderaue teilt. Föhr und Amrum sind am besten durch die Norderaue erreichbar, während die Halligen auch von Süden her durch die Süderaue zu erreichen sind. Sylt, Amrum und Föhr sind durch das Vortrapptief getrennt, das jedoch keine vergleichbare Verbindung wie das Schmaltief bildete, da die Bevölkerung Sylts nicht im Süden der Insel lebte, sondern hauptsächlich in der Mitte und im Norden der Insel. Dies erklärt, dass die Netzwerke der Seeleute zwischen den Halligen und Föhr sowie zwischen Amrum und Föhr stärker waren, während die Verbindungen nach Sylt schwächer blieben.

Ähnliche Subregionen finden wir im dänischen und nordfriesischen Wattenmeer am Grådyb (Ho, Hjerting, Esbjerg, Nordby auf Fanø)³³, Knudedyb (Sønderho auf Fanø, Mandø, Ribe), Juvredyb (Mandø, Norderland Rømø) und Listerdyb (List auf Sylt, Sønderland Rømø, Ballum, Højer). Diese Subregionen wurden zeitgenössisch durchaus als Einheiten aufgefasst. So gab Paul Frercksen als Ziel seiner ersten Reise 1757 *Graudiep*, also Grådyb, an.³⁴ Da Ochsen transportiert wurden, meinte er vermutlich den Ladeplatz in Hjerting. Umgekehrt konnte die unterschiedliche Zugänglichkeit Inseln auch teilen und verschiedenen Regionen zuordnen, wie sich deutlich an Fanø zeigt, wo ein traditioneller Gegensatz zwischen Sønderho (Knudedyb-Region) und Nordby (Grådyb-Region) bestand. Auf Rømø und Sylt waren Nord und Süd durch verschiedene Tideströme erreichbar und die jeweiligen Teile gehörten zu verschiedenen politischen Einheiten (Herzogtum Schleswig bzw. Königreich Dänemark).

Aus der bisherigen Untersuchung lässt sich feststellen, dass die nordfriesischen Seeleute generell gerne mit Kapitänen von der eigenen oder, wenn das nicht möglich war, einer Nachbarinsel fuhren bzw. die Kapitäne dort ihre Mannschaften rekrutierten. Dies wurde durch die geographischen Bedingungen und die Aufteilung des Wattenmeeres in Subregionen gefördert. Besonders deutlich war die regionale Verbindung bei den Steuermännern. Man gewinnt den Eindruck, dass regionale Netzwerke besonders dort entstanden, wo sich Seefahrer gleicher Herkunft in besonderer Zahl trafen. Erst die größere Zahl von Seeleuten gleicher Herkunft ermöglichte also die Nutzung von Netzwerken beim Anheuern. Sie machte es zugleich aber auch schwerer auf Krisen zu reagieren, da an anderen Orten dann entsprechende eigene Netzwerke fehlten und die bereits existierenden Netzwerke von Seeleuten anderer Herkunft den Einstieg für die Neuen erschwerten. Besonders wichtig

war das Vorhandensein von Kapitänen, da sie vor allem gerne Steuermänner, aber auch weitere Seeleute aus der Heimat anheuerten.

Die extreme Netzwerkorientierung der Halligleute in Amsterdam machte es ihnen während der Krisen in Amsterdam schwer, auf diese zu reagieren. Sie orientierten sich erst später um als die Föhrer und Sylter, mit dem Effekt, dass die anderen bereits vor ihnen da waren und die freien Stellen besetzt hatten. So erreichten sie an den anderen Orten nie die Bedeutung wie vorher in Amsterdam. Man könnte sagen, es fehlten ihnen an den anderen Orten die Netzwerke.

Sylter und Föhrer Seeleute fuhren generell weniger mit Kapitänen von den anderen Nordfriesischen Inseln, am ehesten noch mit einem von der jeweils anderen der beiden Inseln.³⁵ In Amsterdam waren insbesondere für die Föhrer Seeleute auch Halligkapitäne eine Möglichkeit. Amrumer Seeleute, die nicht mit einem Kapitän von ihrer Heimatinsel fuhren, wählten in Amsterdam am ehesten einen Halligkapitän oder einen Föhrer, in Hamburg dagegen einen Sylter, in Altona und Kopenhagen einen Föhrer. Seeleute von den Halligen fuhren generell am ehesten mit einem Kapitän der anderen Halligen, danach in Amsterdam und Kopenhagen mit einem Föhrer, in Hamburg und Altona aber mit einem Föhrer oder mit einem Sylter.

Bei den großen Handelsschiffen, die nach Westindien oder Südamerika gingen, sind selbst wenn der Kapitän von den Nordfriesischen Inseln stammte, meist nur wenige Seeleute aus der Heimat mit an Bord gewesen. Bei kleineren Handelsschiffen, die vor allem in Nord- und Ostsee verkehrten, waren die Netzwerke stärker. Der Anteil von Seeleuten aus der Heimat war auf ihnen viel höher. Das mag damit zusammenhängen, dass man auf kleineren Schiffen stärker aufeinander angewiesen war und aufeinander vertrauen können musste. Umgekehrt war es vielleicht auch schwerer, in ausreichender Zahl lokale Seeleute für die großen Schiffe zu finden. Eventuell spielte auch der (fremde) Reeder eine größere Rolle. Im Walfang, der mit noch größeren Schiffen operierte (meist um die 45 Mann), waren die Verhältnisse jedoch anders, denn es waren dort meist sehr viele Seeleute von der eigenen Insel mit an Bord, bei Föhrer Kommandeuren nicht selten die Hälfte der Besatzung.³⁶ Im Walfang gab es nicht nur eine hohe Spezialisierung, sondern man war ebenfalls in besonderem Maße aufeinander angewiesen.

Will man die Netzwerke der nordfriesischen Seeleute noch näher analysieren, muss man einzelne Personen identifizieren und ihre Relationen untersuchen. Dabei könnte man neben den Anmusterungslisten auch andere Quellen wie z.B. Kirchenbücher für Patenschaften oder Schuld- und Pfandprotokolle für Kreditvergaben einbeziehen. Dieses war im Rahmen des vorliegenden Beitrages jedoch nicht möglich und bleibt daher einem anderen Aufsatz vorbehalten.³⁷

Anhang 1: Grafiken

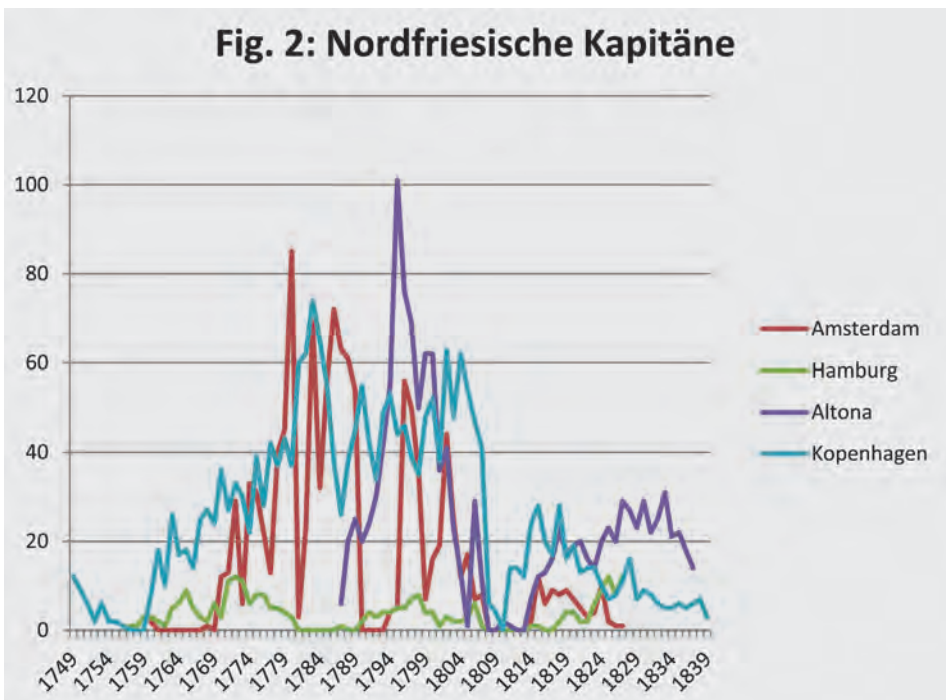
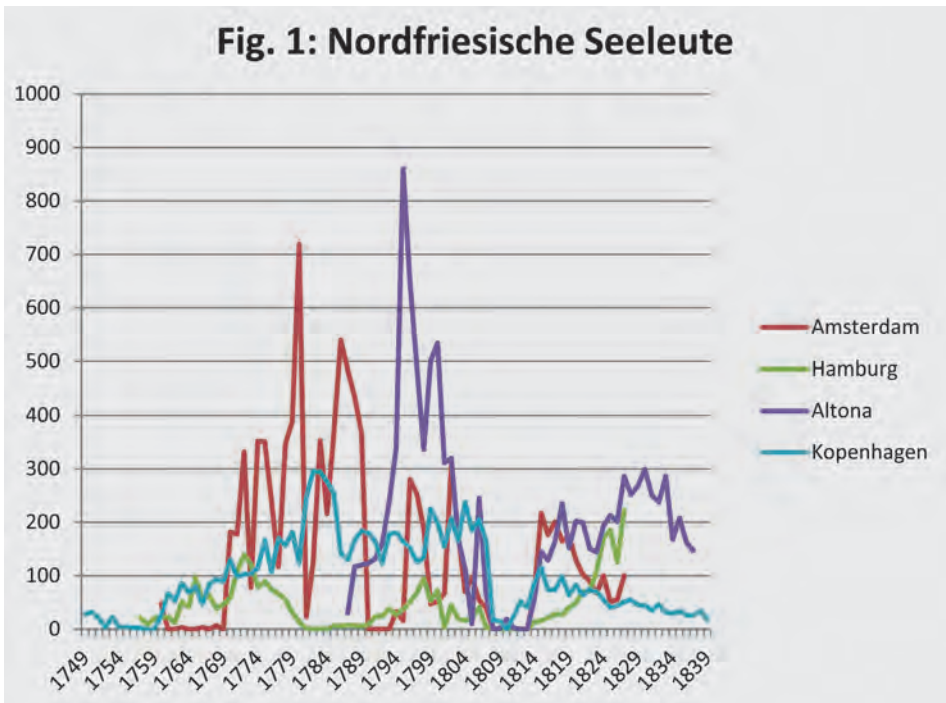


Fig. 3: Sylter Seeleute

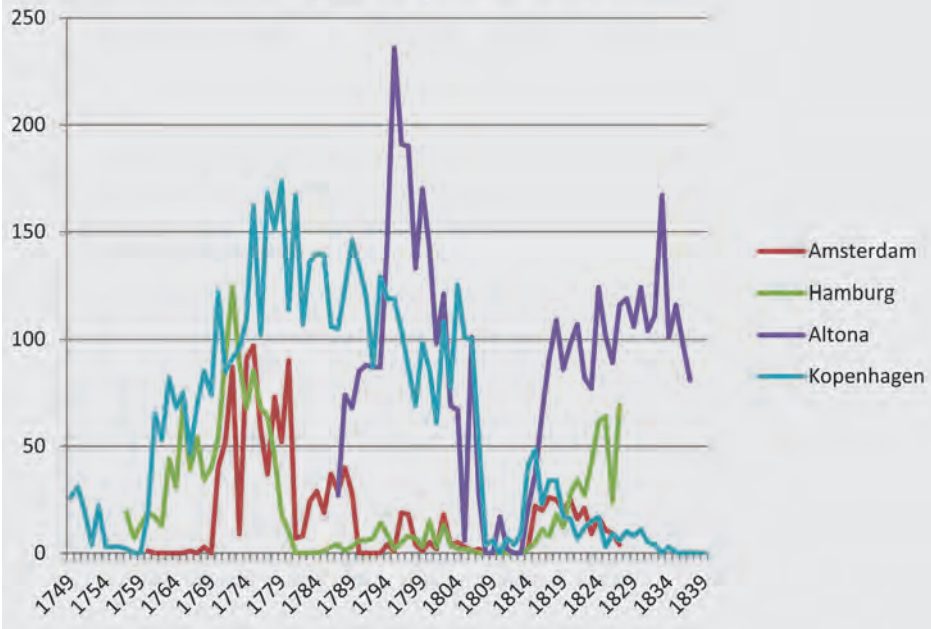


Fig. 4: Föhrer Seeleute

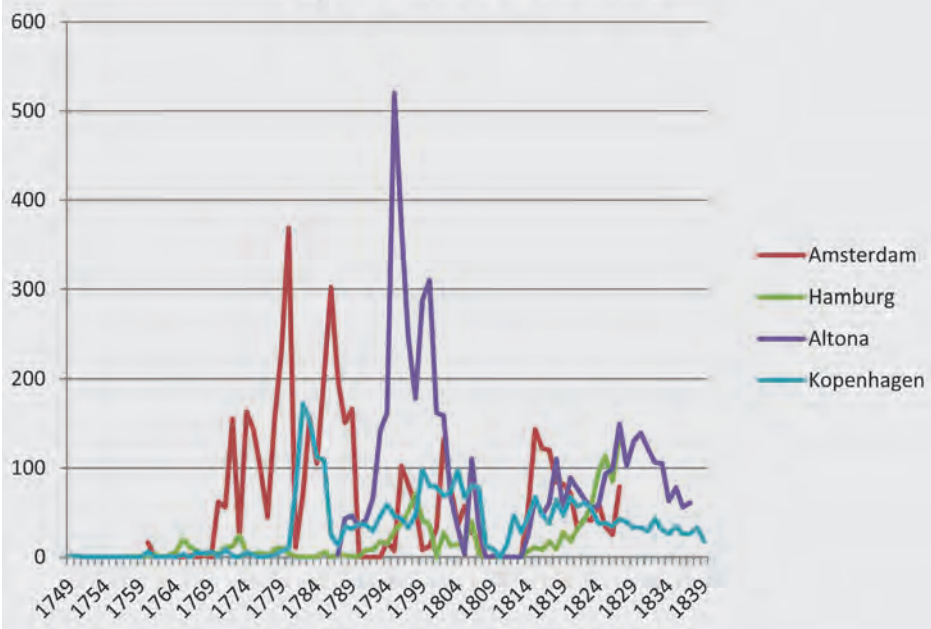
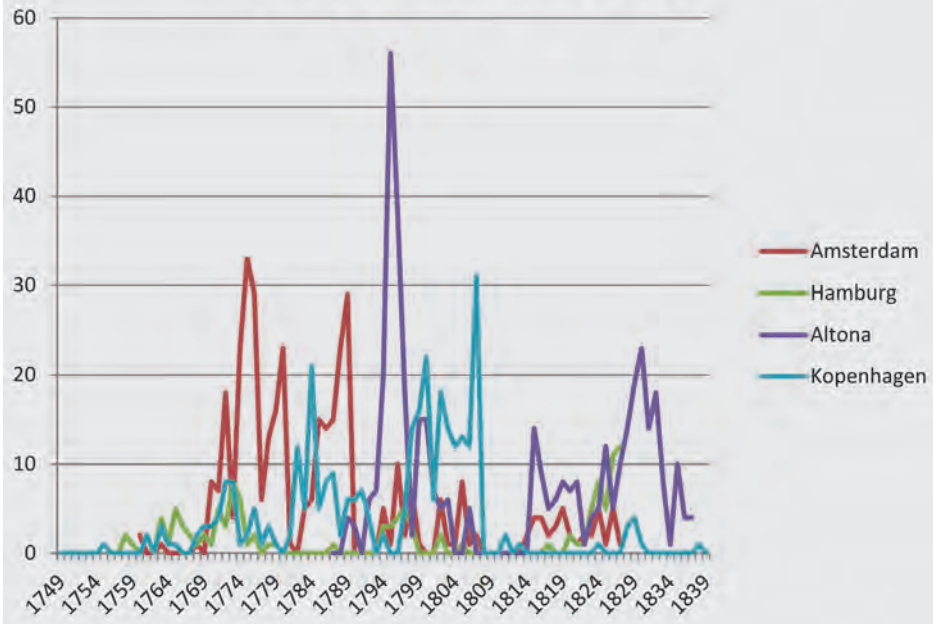
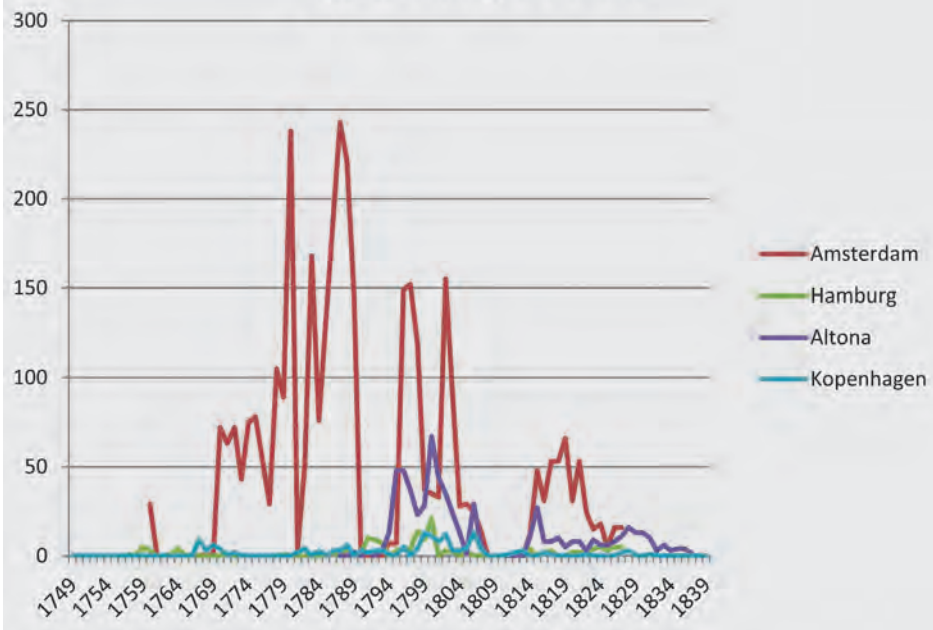


Fig. 5: Amrumer Seeleute**Fig. 6: Halligseeleute**

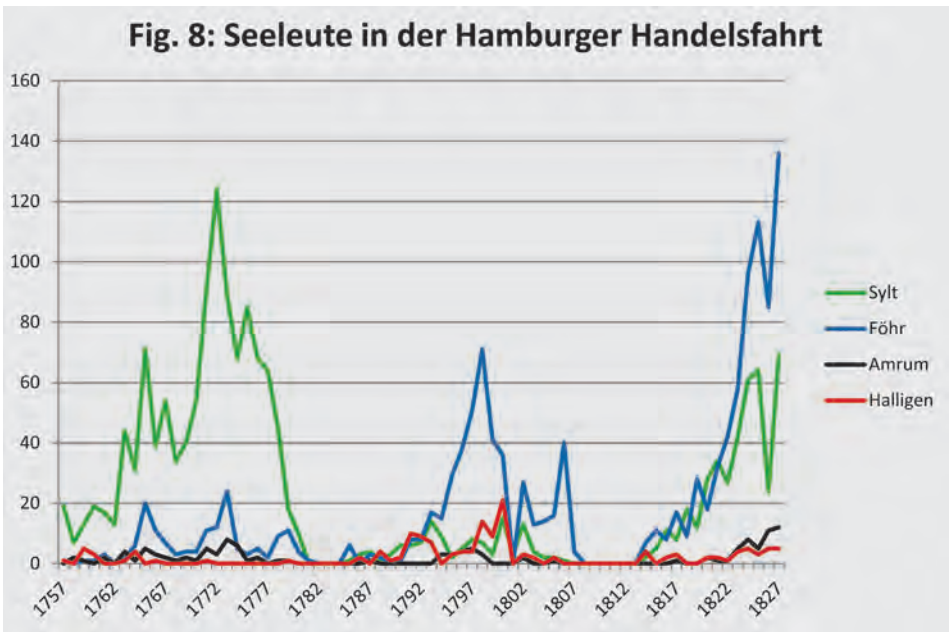
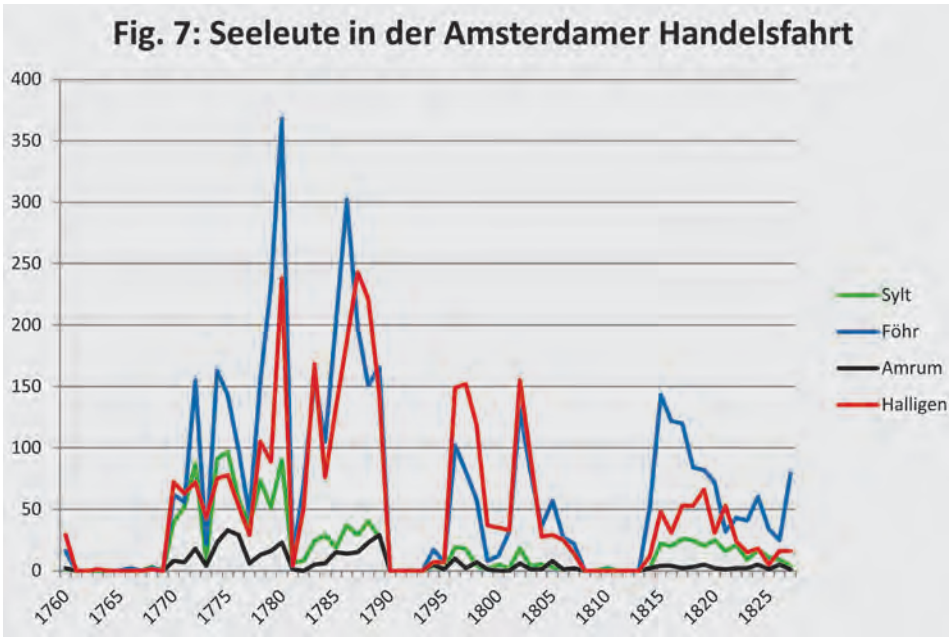


Fig. 9: Seeleute in der Altonaer Handelsfahrt

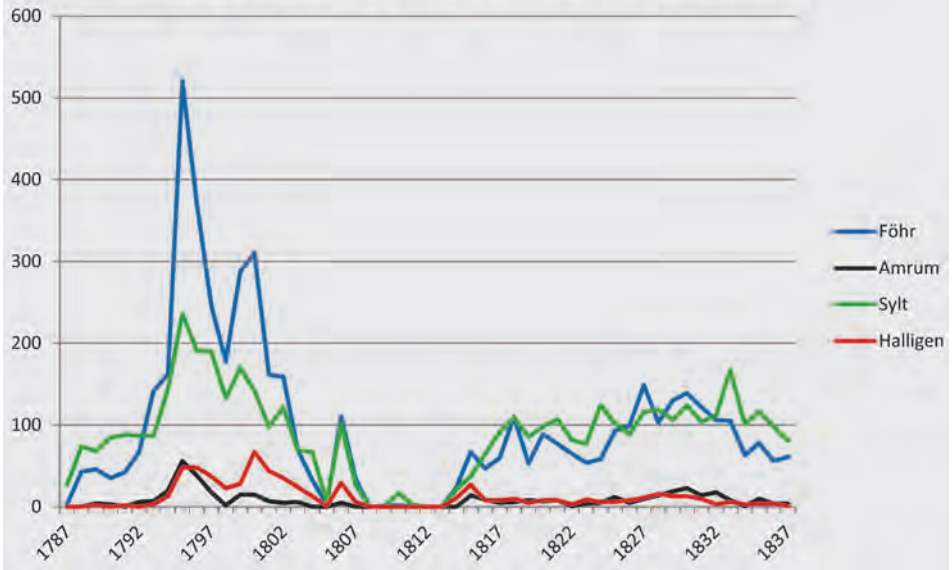
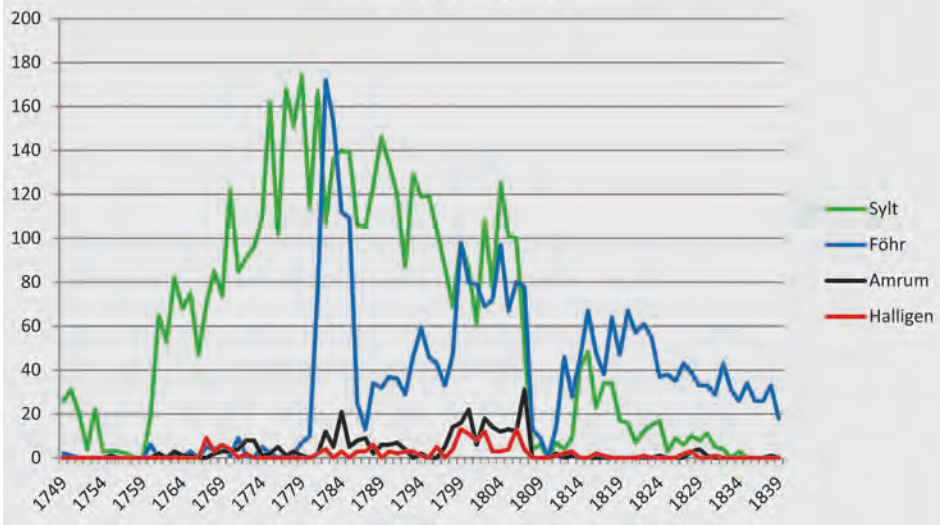


Fig. 10: Seeleute in der Kopenhagener Handelsfahrt



Anhang 2: Tabellen

Hafen	Periode	Sylt		Föhr		Amrum		Halligen		gesamt	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Amsterdam	1760–1827	1228	12,7	4539	47,1	376	3,9	3498	36,3	9641	100,0
Hamburg	1757–1827	1641	51,9	1251	39,6	119	3,8	150	4,7	3161	100,0
Altona	1787–1837	4561	42,9	5033	47,3	416	3,9	624	5,9	10634	100,0
Kopenhagen	1749–1839	5425	60,5	3072	34,3	314	3,5	153	1,7	8964	100,0
gesamt		12855	39,7	13895	42,9	1225	3,8	4425	13,7	32400	100,0

Tab. 1 Herkunft der nordfriesischen Seeleute in der Handelsfahrt (Anmusterungen).
Unter Seeleuten werden in den Tabellen 1–9 sowie in den Grafiken (Fig. 1–10) sämtliche Seeleute inklusive der Kapitäne verstanden.

Hafen	Periode	Sylt		Föhr		Amrum		Halligen		gesamt	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Amsterdam	1760–1827	105	9,1	439	38,2	41	3,6	565	49,1	1150	100,0
Hamburg	1757–1827	145	56,9	66	25,9	16	6,3	28	11,0	255	100,0
Altona	1787–1837	600	46,9	498	38,9	67	5,2	115	9,0	1280	100,0
Kopenhagen	1749–1839	1445	63,5	671	29,5	103	4,5	57	2,5	2276	100,0
gesamt		2295	46,3	1674	33,7	227	4,6	765	15,4	4961	100,0

Tab. 2 Herkunft der nordfriesischen Kapitäne in der Handelsfahrt (Anmusterungen)

Hafen	Sylt		Föhr		Amrum		Halligen		gesamt	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Amsterdam	413	6,0	2174	23,3	151	20,9	1931	70,8	4669	23,8
Hamburg	520	7,6	1095	11,7	68	9,4	131	4,8	1814	9,3
Altona	3434	50,3	4070	43,6	301	41,6	551	20,2	8356	42,6
Kopenhagen	2463	36,1	1987	21,3	203	28,1	113	4,1	4766	24,3
gesamt	6830	100,0	9326	100,0	723	100,0	2726	100,0	19605	100,0

Tab. 3 Herkunft der nordfriesischen Seeleute in der Handelsfahrt (Anmusterungen): Anteile der einzelnen Häfen 1787–1827

Hafen	Sylt		Föhr		Amrum		Halligen		gesamt	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Amsterdam	30	2,5	210	17,9	21	13,7	302	65,1	563	18,9
Hamburg	41	3,5	56	4,8	12	7,8	23	5,0	132	4,4
Altona	465	39,1	430	36,6	57	37,3	96	20,7	1048	35,2
Kopenhagen	652	54,9	480	40,8	63	41,2	43	9,3	1238	41,5
gesamt	1188	100,0	1176	100,0	153	100,0	464	100,0	2981	100,0

Tab. 4 Herkunft der nordfriesischen Kapitäne in der Handelsfahrt (Anmusterungen): Anteile der einzelnen Häfen 1787–1827

Insel/Hallig	Bevölkerung 2011	Bevölkerung 1769	Bevölkerungs- anteil 1769	Anteil der Seeleute in Amsterdam 1760–1827	Anteil der Kapitäne in Amsterdam 1760–1827
Sylt	21042	2814 ^a	27,0 %	12,7 %	9,1 %
Amrum	2279	606	5,8 %	3,9 %	3,6 %
Föhr	8623	5171 ^b	49,6 %	47,1 %	38,2 %
Hooge	85	673	6,5 %	16,0 %	21,7 %
Nordmarsch	} 120	363	3,5 %	5,9 %	8,9 %
Langeneß		428	4,1 %	6,0 %	9,7 %
Oland		269	2,6 %	5,5 %	8,5 %
Gröde	5	138	1,3 %	1,6 %	0,1 %
Habel	0	30	0,3 %	1,4 %	0,3 %
gesamt	32154	10429	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tab. 5 Bevölkerung und Anteile der Seeleute in der Amsterdamer Handelsfahrt.

^a ohne List; ^b ohne den Westteil des Kirchspiels St. Johannis (Borgsum, Goting, Teile von Nieblum). Chr. Jensen gibt für 1769 eine Einwohnerzahl von 6146 an, doch ist unklar, woher er diese Zahl hat.

Quellen: Bevölkerung 1769: Rigsarkivet (Kopenhagen), Rentekammeret 352.31 und 352.34; Bevölkerung 2011: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein am 30.09.2011 (Statistische Berichte A I 2 – vj 3/11 S, 26. Januar 2012). Vgl. Christian Jensen: Die Nordfriesischen Inseln Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen vormals und jetzt. Lübeck ²1927, S. 202.

Jahr	Seeleute					Kapitäne				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1760–69	8,2	34,4	6,6	50,8	100,0	33,3	33,3	0,0	33,3	100,0
1770–79	23,3	44,1	6,1	26,5	100,0	14,3	36,9	5,7	43,0	100,0
1780–89	8,6	47,5	3,6	40,3	100,0	9,7	40,0	3,3	47,1	100,0
1790–99	5,8	33,4	3,2	57,6	100,0	7,0	27,8	4,4	60,8	100,0
1800–09	4,6	45,8	2,2	47,3	100,0	2,7	35,1	2,0	60,1	100,0
1810–19	11,7	60,1	2,0	26,2	100,0	4,3	41,3	0,0	54,3	100,0
1820–27	16,1	55,5	2,7	25,6	100,0	6,1	78,8	0,0	15,2	100,0
gesamt	12,7	47,1	3,9	36,3	100,0	9,1	38,2	3,6	49,1	100,0

Tab. 6 Seeleute in Amsterdam (Anteile der Inseln in Prozent)

Jahr	Seeleute					Kapitäne				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1757–59	78,0	4,0	6,0	12,0	100,0	80,0	0,0	0,0	20,0	100,0
1760–69	80,8	12,7	4,5	2,0	100,0	73,8	11,9	4,8	9,5	100,0
1770–79	85,9	10,5	3,4	0,2	100,0	90,4	6,8	2,7	0,0	100,0
1780–89	46,8	36,2	2,1	14,9	100,0	75,0	25,0	0,0	0,0	100,0
1790–99	15,7	65,5	4,2	14,6	100,0	23,9	19,6	19,6	37,0	100,0
1800–09	18,1	67,9	1,4	12,7	100,0	22,7	54,5	0,0	22,7	100,0
1810–19	38,4	54,8	0,7	6,2	100,0	25,0	62,5	0,0	12,5	100,0
1820–27	34,9	57,9	4,5	2,7	100,0	41,8	52,7	5,5	0,0	100,0
gesamt	51,9	39,6	3,8	4,7	100,0	56,9	25,9	6,3	11,0	100,0

Tab. 7 Seeleute in Hamburg (Anteile der Inseln in Prozent)

Jahr	Seeleute					Kapitäne				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1787–89	63,3	34,5	1,5	0,7	100,0	58,8	37,3	2,0	2,0	100,0
1790–99	36,9	53,6	4,3	5,3	100,0	42,0	45,0	6,8	6,2	100,0
1800–09	35,7	49,8	2,1	12,4	100,0	39,8	41,7	1,4	17,1	100,0
1810–19	47,5	40,2	4,7	7,6	100,0	41,8	35,2	8,8	14,3	100,0
1820–29	48,3	43,5	4,0	4,2	100,0	54,5	30,8	6,2	8,5	100,0
1830–37	51,3	41,5	4,7	2,5	100,0	59,9	29,7	3,3	7,1	100,0
gesamt	42,9	47,3	3,9	5,9	100,0	46,9	38,9	5,2	9,0	100,0

Tab. 8 Seeleute in Altona (Anteile der Inseln in Prozent)

Jahr	Seeleute					Kapitäne				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1750–59	97,8	1,1	1,1	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	100,0
1760–69	92,1	3,6	1,7	2,6	100,0	92,5	2,7	2,7	2,1	100,0
1770–79	94,7	2,1	2,7	0,5	100,0	91,4	2,1	5,6	0,9	100,0
1780–89	60,8	34,9	3,3	1,0	100,0	67,4	26,6	4,4	1,6	100,0
1790–99	65,5	29,1	3,3	2,1	100,0	65,2	27,4	4,3	3,1	100,0
1800–09	46,5	41,5	8,3	3,7	100,0	53,7	34,2	8,2	3,9	100,0
1810–19	34,7	63,4	0,5	1,4	100,0	30,1	64,2	1,2	4,6	100,0
1820–29	17,7	79,9	1,4	1,0	100,0	14,3	80,7	1,7	3,4	100,0
1830–39	7,1	92,0	0,6	0,3	100,0	8,3	91,7	0,0	0,0	100,0
gesamt	60,4	34,4	3,5	1,7	100,0	63,3	29,6	4,5	2,5	100,0

Tab. 9 Seeleute in Kopenhagen (Anteile der Inseln in Prozent)

Jahr	mit Kapitän von der Heimatinsel					mit Kapitän von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen*	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen*	ge- samt
1760–69	50,0	20,0	0,0	33,3	20,7	50,0	25,0	25,0	36,7	32,8
1770–79	20,7	26,5	23,8	75,1	33,2	32,6	38,6	40,6	80,7	47,7
1780–89	37,2	41,7	28,9	69,5	42,0	53,6	59,8	64,0	89,3	71,0
1790–99	36,1	31,4	21,1	72,5	36,6	47,2	55,5	36,8	87,2	72,5
1800–09	5,6	33,6	25,0	67,6	36,9	19,4	51,3	68,8	81,3	63,5
1810–19	6,1	11,0	0,0	48,7	17,8	13,0	15,2	15,0	49,6	23,5
1820–27	4,5	16,1	0,0	8,1	10,3	11,8	20,0	0,0	12,7	16,2
gesamt	21,5	29,9	22,4	65,1	33,4	33,6	43,4	45,7	78,2	54,2

Tab. 10 Seeleute in Amsterdam mit von der Heimatinsel stammendem Kapitän (Anteile in Prozent).

* Die Halligen werden hier und in den folgenden Tabellen als eine gemeinsame Insel verstanden. Die zugrunde liegende Zahl der Seeleute versteht sich hier ohne die Kapitäne.

Jahr	mit Kapitän von der Heimatinsel					mit Kapitän von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1757–59	11,4	0,0	0,0	60,0	15,6	11,4	0,0	33,3	60,0	17,8
1760–69	22,4	21,2	22,2	80,0	22,9	23,9	30,8	33,3	80,0	25,9
1770–79	36,7	23,5	38,5	0,0	35,2	36,9	29,6	57,7	0,0	36,7
1780–89	21,1	6,3	0,0	0,0	11,6	26,3	6,3	0,0	0,0	14,0
1790–99	39,3	13,0	100,0	84,4	27,4	41,1	20,4	100,0	84,4	32,9
1800–09	40,0	27,5	0,0	47,8	30,2	51,4	29,0	0,0	47,8	34,7
1810–19	5,6	26,7	0,0	37,5	18,8	5,6	26,7	0,0	37,5	18,8
1820–27	23,0	20,7	23,8	0,0	21,0	24,2	23,2	31,0	14,8	23,7
gesamt	28,8	20,1	32,4	48,4	26,1	29,9	23,9	43,1	51,6	28,8

Tab. 11 Seeleute in Hamburg mit von der Heimatinsel stammendem Kapitän (Anteile in Prozent)

Jahr	mit Kapitän von der Heimatinsel					mit Kapitän von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1787–89	77,0	76,7	100,0	100,0	77,3	80,6	83,6	100,0	100,0	81,9
1790–99	68,3	50,2	56,6	46,2	55,9	71,4	60,7	70,5	70,4	65,4
1800–09	68,1	47,3	17,1	67,0	54,1	73,6	58,2	42,9	75,8	65,3
1810–19	49,5	39,6	55,9	44,6	44,9	62,8	48,3	61,8	46,4	55,7
1820–29	50,1	31,2	55,6	18,6	40,3	62,3	46,2	79,2	57,1	55,6
1830–37	56,0	36,1	31,6	19,4	45,2	64,6	54,7	40,8	45,2	58,8
gesamt	60,1	43,7	47,3	48,1	50,2	67,7	56,1	62,5	66,4	61,8

Tab. 12 Seeleute in Altona mit von der Heimatinsel stammendem Kapitän (Anteile in Prozent)

Jahr	mit Kapitän von der Heimatinsel					mit Kapitän von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1750–59	90,0	0,0	0,0		87,1	90,0	100,0	0,0		88,7
1760–69	90,1	65,0	28,6	78,6	87,9	91,8	65,0	57,1	92,9	90,3
1770–79	80,7	42,9	58,8	100,0	79,6	83,5	66,7	64,7	100,0	82,9
1780–89	76,3	70,5	68,8	84,6	74,0	80,8	77,6	89,6	92,3	80,0
1790–99	70,9	73,0	85,7	80,0	71,9	75,5	79,0	91,4	90,0	77,3
1800–09	65,8	61,8	90,4	42,9	64,5	68,8	74,1	95,7	81,0	73,8
1810–19	75,2	71,0	0,0	100,0	72,4	77,6	72,0	0,0	100,0	74,0
1820–29	53,5	74,0	16,7	50,0	69,3	61,6	76,4	33,3	50,0	73,0
1830–39	44,4	71,3	0,0	0,0	68,7	44,4	71,7	100,0	0,0	69,8
gesamt	76,1	69,4	76,3	63,5	73,4	79,6	75,4	87,2	85,4	78,4

Tab. 13 Seeleute in Kopenhagen mit von der Heimatinsel stammendem Kapitän (Anteile in Prozent)

Herkunft der Seeleute	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	242	57	9	33	18	11	7	0	0
Föhr	82	1224	22	163	76	104	106	2	1
Amrum	7	20	75	23	7	9	12	0	0
Hooge	23	74	2	768	70	46	25	0	1
Langeneß	3	80	1	85	152	34	20	2	1
Nordmarsch	7	46	0	61	21	183	14	1	0
Oland	2	34	0	74	17	25	182	1	2
Gröde	2	22	0	35	13	8	28	1	4
Habel	0	88	0	11	0	6	10	0	8

Tab. 14 Herkunft der Seeleute und ihrer Kapitäne in Amsterdam 1760–1827 (Anzahl)

Herkunft der Seeleute	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	431	10	2	0	0	0	4	0	0
Föhr	21	238	13	0	8	0	4	0	0
Amrum	8	3	33	0	0	0	0	0	0
Hooge	1	2	0	3	0	0	0	0	0
Langeneß	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Nordmarsch	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Oland	0	0	0	0	0	0	51	0	0
Gröde	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Habel	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 15 Herkunft der Seeleute und ihrer Kapitäne in Hamburg 1757–1827 (Anzahl)

Herkunft der Seeleute	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	2380	208	14	51	21	7	2	0	0
Föhr	326	1980	106	60	25	21	10	5	0
Amrum	10	39	165	2	0	1	1	0	0
Hooge	7	13	0	68	1	0	1	2	0
Langeneß	6	21	13	25	47	4	5	4	0
Nordmarsch	10	11	2	9	1	23	2	3	0
Oland	1	5	2	10	1	3	31	1	0
Gröde	0	1	0	1	0	1	0	0	0
Habel	0	1	0	2	0	0	0	0	0

Tab. 16 Herkunft der Seeleute und ihrer Kapitäne in Altona 1787–1837 (Anzahl)

Herkunft der Seeleute	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	3019	93	32	8	2	3	0	1	0
Föhr	73	1665	43	11	1	17	0	1	0
Amrum	6	15	161	0	0	2	0	0	0
Hooge	4	5	1	33	3	1	0	0	0
Langeneß	0	6	0	0	2	0	0	0	0
Nordmarsch	0	2	0	4	2	15	0	0	0
Oland	0	2	0	1	0	0	0	0	0
Gröde	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Habel	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Tab. 17 Herkunft der Seeleute und ihrer Kapitäne in Kopenhagen 1749–1839 (Anzahl)

Jahr	mit Steuermann von der Heimatinsel					mit Steuermann von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1760–69	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	100,0		100,0	100,0
1770–79	77,1	73,3	71,4	65,7	67,2	80,0	83,3	85,7	85,7	84,0
1780–89	50,0	55,1	76,5	74,6	51,2	70,0	81,6	94,1	84,0	82,0
1790–99	45,5	36,4	28,6	70,8	41,1	63,6	75,0	71,4	80,2	77,2
1800–09	25,0	51,9	33,3	74,2	52,7	25,0	75,0	66,7	82,0	77,7
1810–19	50,0	63,2		56,0	52,2	50,0	63,2		80,0	71,7
1820–27	50,0	30,8		80,0	30,3	50,0	38,5		80,0	45,5
gesamt	58,1	55,6	63,4	71,5	53,0	70,5	77,2	85,4	83,2	79,8

Tab. 18 Kapitäne mit Steuermännern von ihrer Heimatinsel in Amsterdam (Anteile in Prozent)

Jahr	mit Steuermann von der Heimatinsel					mit Steuermann von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1760–69	74,2	0,0	50,0	25,0	59,5	77,4	40,0	50,0	25,0	66,7
1770–79	86,4	80,0	100,0		86,3	87,9	100,0	100,0		89,0
1780–89	33,3	100,0			50,0	33,3	100,0			50,0
1790–99	27,3	33,3	11,1	11,8	19,6	36,4	33,3	88,9	17,6	39,1
1800–09	60,0	50,0		0,0	40,9	60,0	50,0		0,0	40,9
1810–19	100,0	100,0		0,0	87,5	100,0	100,0		0,0	87,5
1820–27	87,0	75,9	33,3		78,2	87,0	79,3	33,3		80,0
gesamt	75,2	62,1	31,3	10,7	62,0	77,2	68,2	75,0	14,3	67,8

Tab. 19 Kapitäne mit Steuermännern von ihrer Heimatinsel in Hamburg (Anteile in Prozent)

Jahr	mit Steuermann von der Heimatinsel					mit Steuermann von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1787–89	73,3	78,9	0,0	0,0	72,5	73,3	89,5	100,0	0,0	78,4
1790–99	75,2	68,9	47,2	45,5	67,7	79,7	74,8	66,7	72,7	76,2
1800–09	77,9	77,8	66,7	83,8	74,5	83,7	86,7	66,7	89,2	85,6
1810–19	86,8	68,8	37,5	46,2	68,1	86,8	84,4	100,0	84,6	86,8
1820–29	86,1	47,7	84,6	0,0	66,8	87,0	80,0	100,0	38,9	81,5
1830–37	81,7	68,5	66,7	0,0	71,4	82,6	90,7	83,3	69,2	84,1
gesamt	79,5	68,1	55,2	45,2	69,5	82,3	80,5	79,1	73,0	80,6

Tab. 20 Kapitäne mit Steuermännern von ihrer Heimatinsel in Altona (Anteile in Prozent)

Jahr	mit Steuermann von der Heimatinsel					mit Steuermann von Heimat- oder Nachbarinsel				
	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt	Sylt	Föhr	Am- rum	Hal- ligen	ge- samt
1750–59	42,9				42,9	46,4				46,4
1760–69	60,1	80,0	20,0	100,0	60,4	60,7	80,0	40,0	100,0	61,5
1770–79	64,9	28,6	26,3	33,3	61,7	65,3	85,7	89,5	33,3	66,8
1780–89	58,8	59,4	50,0	12,5	57,8	59,9	69,9	68,2	37,5	62,6
1790–99	50,0	54,9	42,1	50,0	50,8	50,7	62,3	57,9	64,3	54,6
1800–09	44,4	56,3	44,1	31,3	47,2	48,9	61,3	76,5	50,0	55,4
1810–19	65,4	53,2	0,0	0,0	53,8	67,3	55,0	0,0	25,0	56,6
1820–29	64,7	67,7	50,0	25,0	65,5	64,7	69,8	100,0	75,0	69,7
1830–39	40,0	58,2			56,7	60,0	58,2			58,3
gesamt	56,2	57,8	39,8	33,3	55,2	57,6	63,5	70,9	52,6	59,8

Tab. 21 Kapitäne mit Steuermännern von ihrer Heimatinsel in Kopenhagen (Anteile in Prozent)

Herkunft der Steuer- männer	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	58,1	2,5	7,3	0,8	1,0	0,0	2,0	0,0	0,0
Föhr	6,7	55,6	12,2	8,0	11,8	9,9	13,3	0,0	0,0
Amrum	1,0	0,2	63,4	0,8	0,0	1,8	1,0	0,0	0,0
Hooge	2,9	1,6	2,4	52,8	14,7	9,9	4,1	0,0	0,0
Langeneß	1,0	4,3	0,0	7,2	49,0	3,6	5,1	0,0	0,0
Nordmarsch	0,0	2,3	0,0	2,0	4,9	45,9	0,0	100,0	0,0
Oland	0,0	3,6	0,0	7,6	8,8	6,3	43,9	0,0	0,0
Gröde	1,0	1,4	0,0	2,4	1,0	0,9	4,1	0,0	33,3
Habel	0,0	5,7	0,0	0,8	0,0	0,9	7,1	0,0	66,7
gesamt	70,5	77,2	85,4	82,4	91,2	79,3	80,6	100,0	100,0

Tab. 22 Kapitäne mit Steuermännern von einer Nachbarinsel in Amsterdam 1760–1827 (Anteile in Prozent)

Herkunft der Steuer- männer	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	77,2	4,5	0,0	0,0	0,0		0,0		
Föhr	1,4	62,1	43,8	0,0	100,0		0,0		
Amrum	0,7	0,0	31,3	0,0	0,0		0,0		
Hooge	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0		0,0		
Langeneß	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0		
Nordmarsch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0		
Oland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		15,4		
Gröde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0		
Habel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0		
gesamt	79,3	68,2	75,0	0,0	100,0		15,4		

Tab. 23 Kapitäne mit Steuermännern von einer Nachbarinsel in Hamburg 1757–1827 (Anteile in Prozent)

Herkunft der Steuer- männer	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	79,5	10,6	7,5	7,4	21,2	12,5	0,0	0,0	
Föhr	2,5	68,1	16,4	25,9	3,0	18,8	11,1	0,0	
Amrum	0,0	0,8	55,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Hooge	0,2	0,2	0,0	24,1	3,0	0,0	0,0	0,0	
Langeneß	0,0	0,4	0,0	11,1	39,4	6,3	11,1	66,7	
Nordmarsch	0,2	0,2	0,0	3,7	0,0	37,5	11,1	33,3	
Oland	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	44,4	0,0	
Gröde	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Habel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
gesamt	82,3	80,5	79,1	74,1	66,7	75,0	77,8	100,0	

Tab. 24 Kapitäne mit Steuerländern von einer Nachbarinsel in Altona 1787–1837 (Anteile in Prozent)

Herkunft der Steuer- männer	Herkunft des Kapitäns								
	Sylt	Föhr	Amrum	Hooge	Lange- neß	Nord- marsch	Oland	Gröde	Habel
Sylt	56,5	4,9	15,5	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	
Föhr	1,3	57,8	15,5	7,1	0,0	43,8	0,0	0,0	
Amrum	0,3	0,3	39,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Hooge	0,0	0,0	0,0	39,3	12,5	0,0	0,0	0,0	
Langeneß	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Nordmarsch	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	25,0	0,0	0,0	
Oland	0,0	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gröde	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Habel	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
gesamt	58,0	63,5	70,9	57,1	37,5	68,8	0,0	0,0	

Tab. 25 Kapitäne mit Steuerländern von einer Nachbarinsel in Kopenhagen 1749–1839 (Anteile in Prozent)

Anmerkungen:

- 1 Vgl. Friedrich Paulsen: Aus den Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frercksen. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 35, 1905, S. 76–116.
- 2 Vgl. Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Herausgegeben von Albrecht Sauer. Hamburg 1995.
- 3 Pieter Dekker: Führer Seeleute bei der niederländischen Walfangfahrt besonders im 18. Jahrhundert. In: Nordfriesisches Jahrbuch N.F. 14, 1978, S. 113–160, hier S. 146.
- 4 Vgl. Wanda Oesau: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt 1937; Wanda Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.–19. Jahrhundert. Glückstadt, Hamburg 1955; Dekker: Führer Seeleute (wie Anm. 3); Harald Voigt: Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfängern 1669–1839. (= SWSG 11). Neumünster 1987; Harald Voigt: Nordfriesische Seeleute in der Altonaer Grönlandfahrt von 1788 bis 1838. In: Nordfriesisches Jahrbuch N.F. 22, 1986, S. 87–157, und N.F. 23, 1987, S. 151–277.
- 5 Die Anmusterungsprotokolle befinden sich für Amsterdam in: Stadsarchief Amsterdam, Nr. 38: Archief van de Waterschout, Nr. 1–152: Monsterrollen of zeebrieven, 1747–1852; für Hamburg in: Staatsarchiv Hamburg, Bestand 373-1: Wasserschout, I, Anmusterungen 1760–1873 (vgl. für 1757–1759 ergänzend: Landesarchiv Schleswig-Holstein (Schleswig) Abt. 65.2 Nr. 6800); für Altona in: Staatsarchiv Hamburg, Bestand 424-2: Stadtbücher der Stadt Altona, Protokolle des Wasserschouts VII a 1–14; für Kopenhagen in: Landsarkivet for Sjælland mm. (Kopenhagen), IC-001: Waterskouten i København, Waterschoutsprotokol/Forhyringsprotokol, 1746–1871, Nr. 1–45.
- 6 Vgl. Ingwer E. Momsen: Erinnerungen an den Regionalhistoriker Harald Voigt (1928–2005). In: Rundbrief des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 93, 2006, S. 12–15.
- 7 Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4); Voigt: Altonaer Grönlandfahrt (wie Anm. 4).
- 8 Ich danke Karna Voigt, dass ich den Nachlass ihres Mannes benutzen durfte. Kopien der Listen befinden sich im Archiv der Ferring-Stiftung in Alkersum auf Föhr.
- 9 Seine meines Wissens einzige auswertende Publikation zur Handelsfahrt ist: Harald Voigt: Auf den Spuren nordfriesischer Seeleute in der europäischen Handelsfahrt von 1740–1830. In: Robert Bohn (Hrsg.): Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. Amsterdam 1999, S. 11–23. Dort ist auf S. 23 auch eine Seite der Listen als Beispiel abgedruckt. Im privaten Nachlass von Harald Voigt, den ich freundlicherweise einsehen und benutzen durfte, finden sich statistische Aufstellungen für die einzelnen Jahre. Sie enthalten jedoch, wie auch seine Publikationen, Zahlen, die von meinen leicht abweichen. Dies hängt damit zusammen, dass Harald Voigt Seeleute nur einmal gezählt hat, wenn sie mehrfach im Jahr auf dem gleichen Schiff anheuert. Ich habe im Gegensatz dazu alle Reisen einzeln gezählt.
- 10 Die Herkunftsangaben folgen, wo nicht offensichtliche Fehler vorliegen, Harald Voigt. Zu den Problemen bei den Personennamen und Herkunftsangaben vgl. auch Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 72–79.
- 11 Jürgen Brockstedt: Wirtschaftlicher Aufstieg und soziale Mobilität in deutschen Seefahrerregionen vom 17. bis 19. Jahrhundert. Probleme einer partiellen und abgebrochenen Modernisierung. In: Jürgen Bergmann u.a.: Arbeit, Mobilität, Partizipation, Protest. Gesellschaftlicher Wandel in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert. Opladen 1986, S. 99–158, hier S. 122, 124. Diese Zahlen sind vermutlich nach etwas anderen Kriterien erhoben als in der vorliegenden Untersuchung. Die Altonaer Zahlen stammen aus den Anmusterungsprotokollen, die bereits für 1774/75 vorliegen, während der vorliegenden Untersuchung die erst später einsetzenden Anmusterungsprotokolle zugrunde liegen.
- 12 Vgl. für Amsterdam: Martin Rheinheimer: Nordfriesische Seeleute in der Amsterdamer Handelsfahrt. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 137, 2012, S. 31–77, hier S. 74. Wo ich Herkunftsangaben von Kapitänen ergänzen konnte, sind diese ebenfalls in den Analysen benutzt wurden.
- 13 Rheinheimer: Amsterdamer Handelsfahrt (wie Anm. 12), S. 48.
- 14 Die Grafiken (Fig. 1–10) und Tabellen (Tab. 1–25) finden sich gebündelt in den Anhängen zu diesem Beitrag.
- 15 Vgl. Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 122–126; Fritz Joachim Falk: Aufsässige Seefahrer auf Föhr. Eine Auseinandersetzung im Jahre 1781. Bredstedt 1998; Brar C. Roeloffs: Von der Landwirtschaft zur Seefahrt. Ein Beitrag zur Geschichte der Insel Föhr. Neumünster 1985, S. 30–37.
- 16 Vgl. Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 139–145.
- 17 Zahlen für die einzelnen Halligen finden sich in Rheinheimer: Amsterdamer Handelsfahrt (wie Anm. 12), S. 69–74.
- 18 Vgl. Martin Rheinheimer: Eine maritime Gesellschaft im Wandel. Amrum im 19. Jahrhundert. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 132, 2007, S. 77–106, hier S. 89f.
- 19 Die heutige Hallig Langeneß ist aus den Halligen Nordmarsch, Butwehl und Langeneß zusammengewachsen. In den hier benutzten Quellen werden Nordmarsch und Langeneß noch als zwei unterschiedliche Inseln

- angesehen, obwohl sie nur noch von schmalen Prielen getrennt waren. Sie waren jedoch noch bis 1941 getrennte Gemeinden.
- 20 Vgl. Falk: Aufsässige Seefahrer (wie Anm. 15); Roeloffs: Landwirtschaft (wie Anm. 15), S. 30–37.
- 21 Vgl. die Zahlen bei Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 107, 155, 173.
- 22 Vgl. Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 122ff.
- 23 Vgl. oben Anm. 11.
- 24 Der hohe Sylter Anteil 1787–1789 ist wegen der Kürze der Zeit und der geringen absoluten Zahl nicht als Tendenz anzusehen, zumal die Vollständigkeit der Daten in den ersten Jahren der Protokolle unklar ist.
- 25 Manfred Jakobowski-Tiessen: Kein Zurück zur Natur. Wie Romantik und Kommerz die Diskussion über die Halligwelt nach der Sturmflut 1825 prägten. In: Manfred Jakobowski-Tiessen und Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt (Hrsg.): Dünger und Dynamit. Beiträge zur Umweltgeschichte Schleswig-Holsteins und Dänemarks. (= SWSG 31). Neumünster 1999, S. 121–136.
- 26 Das wurde im Rückblick auch von den Zeitgenossen wahrgenommen; vgl. H.K. Kristensen (Hrsg.): En dansk bondeskippers historie. Søren N. Raschs optegnelser. Ribe 1977, S. 121.
- 27 Dekker: Föhrer Seeleute (wie Anm. 3); Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4); Voigt: Altonaer Grönlandfahrt (wie Anm. 4).
- 28 Vgl. Brockstedt: Wirtschaftlicher Aufstieg (wie Anm. 11), S. 106.
- 29 Vgl. oben Anm. 1 und 2.
- 30 Für den Amsterdamer Teil seiner Karriere vgl. Rheinheimer: Amsterdamer Handelsfahrt (wie Anm. 12), S. 48–58.
- 31 Vgl. Walter Kresse: Von armen Seefahrern und den Schifferalten zu Hamburg. Hamburg 1981, S. 42; Erik Gøbel: De algerske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747–1840. In: Arkiv 9, 1982/83, S. 66–108.
- 32 Vgl. Martin Rheinheimer: Regionalhistorie og transnational historie. Vadehavet som transnational region. In: Sissel Bjerrum Fossat, Anne Magnussen, Klaus Petersen und Nils Arne Sørensen (Hrsg.): Transnationale historier. Odense 2009, S. 113–128.
- 33 Vgl. Mette Guldborg: Grådyb gennem 500 år. In: Sjaklen 2000. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg. Esbjerg 2001, S. 14–25.
- 34 Paulsen: Aus den Lebenserinnerungen (wie Anm. 1), S. 95.
- 35 Diejenigen Föhrer und Sylter Kapitäne, die von Altona mit vielen Seeleuten von der jeweils anderen Insel fuhren, hatten übrigens meist dort ihren eigentlichen Hintergrund (d.h. ihre Familien stammten ursprünglich von dort oder sie hatten dorthin geheiratet).
- 36 Vgl. Voigt: Hamburger Wal- und Robbenfänger (wie Anm. 4), S. 227–281.
- 37 Eine erste begrenzte Analyse der Amrumer Netzwerke habe ich bereits im Rahmen meiner Untersuchung der Amsterdamer Handelsfahrt vorgenommen; ich werde sie bei Gelegenheit noch auf die übrigen Häfen ausweiten. Vgl. Rheinheimer, Amsterdamer Handelsfahrt (wie Anm. 12), S. 48–58.

North Frisian Sailors and the Maritime Trade Activities of Amsterdam, Hamburg, Altona and Copenhagen, 1750 – 1840

Summary

The article discusses regional networks of North Frisian sailors involved in maritime trade in the period from about 1750 to 1840. For the North Frisians who earned their livelihoods in maritime trade, a heyday began in the 1760s and continued until the Napoleonic Wars, after which the number of North Frisians employed in that business never again reached as high a level.

In the eighteenth century, ocean navigation was already a “globalized” sector of the economy with an international employment market and international trade cycles which the sailors had to take into account. For the North Frisians, the four large Northern European ports – Amsterdam, Hamburg, Altona and Copenhagen – were particularly important. There have been numerous studies on whaling and how the North Frisians were involved in it, but hardly any investigations have been carried out on the degree of North Frisian involvement in maritime trade and the significance of the individual ports within that context. The signing-on records of the harbour authorities serve as a source since they permit differentiation according to the seamen’s origins in the various North Frisian islands. The study begins with a quantitative analysis of the presence of North Frisians in the individual ports, and the share accounted for by each individual North Frisian island in the total number of North Frisians employed in maritime trade. This analysis provides an impression of the changing significance of the ports and the individual islands. Subsequently the regional connections between the captain and the sailors, and particularly between the captain and the mate is investigated in some detail. Close regional connections are indicative of regional networks, in which context differentiations are again made according to the individual ports and islands. A look at the totals shows that Amsterdam was the most important port between 1770 and 1789, but never really recovered from the slumps that came about in 1790–1794 and 1807–1814. In the early 1790s, Altona became the distinctly predominant commercial port for the North Frisian sailors, and thus took over Amsterdam’s role in that respect.

The individual North Frisian islands each had their own preferences with regard to their maritime activities (whaling, maritime trade, shoal navigation). This went hand in hand with preferences in the ports from which the seamen entered maritime trade. An analysis of the islands from which the captains recruited their sailors reveals that, here as well, there were regional interdependencies. The North Frisian sailors generally liked to sail with captains from their own island or, if that was not possible, a neighbouring island, and the captains recruited their crews on the basis of similar considerations. These preferences were facilitated in part by the geographical conditions and the division of the shallows into sub-regions. The regional relationships are particularly distinct with regard to the mates. Regional networks formed above all in places where sailors of the same origins met in significant numbers. The use of networks for finding employment was only possible in places where there was a sufficient number of sailors of the same origins. On the other hand, however, this system made it difficult to react to crises, since a sailor lacked a network of his own in other locations, and it was difficult for him to gain admittance to an already existing network of sailors of other origins. The presence of North Frisian captains was especially important, since they were most likely to sign on mates and sailors from their native region.

Marins de la Frise septentrionale impliqués dans la marine marchande à partir d’Amsterdam, Hambourg, Altona et Copenhague de 1750 à 1840

Résumé

L’article se penche sur les réseaux régionaux des marins de la Frise septentrionale dans les traversées à but commercial durant la période entre 1750 à 1840 environ. Dans les années

1760 débuta pour les Frisons du Nord un âge d'or qui dura jusqu'aux guerres napoléoniennes et après lesquelles leur nombre dans la marine marchande ne remonta plus jusqu'au niveau antérieur.

La navigation était déjà au XVIII^e siècle une branche économique atteinte par la « mondialisation », soumise à un marché du travail international et à des conjonctures internationales, au sein desquelles les marins devaient manœuvrer. Pour les Frisons du Nord, les quatre grands ports d'Europe septentrionale revêtaient tout particulièrement une grande importance : Amsterdam, Hambourg, Altona et Copenhague. Il existe certes de nombreuses études sur la chasse à la baleine et la participation des Frisons du Nord, mais peu d'analyses sur l'ampleur de la présence de la Frise septentrionale dans la marine marchande et l'importance que revêtaient les différents ports. Les protocoles d'enrôlement du « *Wasserschout* » (magistrat chargé de l'enrôlement) ont servi de sources. Ils permettent d'établir une distinction entre les origines selon les différentes îles de la Frise septentrionale. L'analyse porte tout d'abord – de manière quantitative – sur la présence des Frisons du Nord dans chaque port et sur le taux de chaque île de la Frise septentrionale dans la somme totale des Frisons du Nord employés dans la marine marchande. Ce dernier point donne une bonne image de la variation de l'importance des ports et de chaque île. Puis, pour finir, la relation régionale entre capitaine et marins, en particulier également celle entre le capitaine et le timonier, est examinée plus en détail. Les relations plus étroites sont l'indice des réseaux régionaux qui seront à leur tour évalués selon chaque port et chaque île. Un coup d'œil sur les chiffres totaux révèle qu'Amsterdam, entre 1770 et 1789, était le port capital, mais qu'il ne se remettra cependant jamais vraiment après les effondrements de 1790–1794 et de 1807–1814. Au début des années 1790, pour les marins de la Frise septentrionale, Altona devint le port de commerce dominant de loin, reprenant ainsi le rôle d'Amsterdam.

Chaque île de la Frise septentrionale avait ses préférences particulières dans la navigation (pêche à la baleine, commerce, navigation en mer des Wadden). Y correspondaient également des ports préférés, à partir desquels les marins effectuaient leur service dans la marine marchande. Si l'on regarde à partir de quelle île les capitaines recrutaient leurs marins, il devient évident qu'il existait ici aussi des contextes régionaux. Les marins de la Frise septentrionale, en général, partaient plus volontiers en mer avec des capitaines de chez eux ou, si ce n'était pas possible, d'une île voisine, ou bien alors les capitaines y recrutaient leurs équipages. Ceci était renforcé par les conditions géographiques et la répartition en sous-régions de la mer des Wadden. Particulièrement frappante était la relation régionale au sein des timoniers. Des réseaux régionaux voyaient en priorité le jour là où les marins de même origine se retrouvaient en grand nombre. Seul un nombre suffisant de marins de même origine rendait possible le recours à des réseaux lors de l'enrôlement. En même temps, ils rendaient toutefois difficiles de réagir aux crises, car en d'autres endroits, l'accès aux nouveaux marins était rendu difficile lorsque des réseaux étaient inexistantes et que ceux déjà installés étaient constitués de marins d'une autre provenance. La présence des capitaines était particulièrement importante, car c'étaient principalement eux qui enrôlaient plus volontiers des timoniers et autres marins du pays natal.